

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

19 DIC 2017

Referencia: 11012011010

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta, la decisión de primera instancia del 27 de marzo de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de colisión entre la M/N "FURNESS LONDON" de bandera de panameña y los Muelles No. 9 y 10 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, ocurrido el 1° de noviembre de 2011, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante protesta del 2 de noviembre de 2011, suscrita por el señor ARNOLD GERAGA MAGALLANES, Capitán de la M/N "FURNESS LONDON", la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del presunto siniestro de colisión entre dicho buque y los Muelles No. 9 y 10 de la Sociedad Portuaria.
2. El 3 de noviembre de 2011, el Capitán de Puerto de Buenaventura emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de colisión, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El 27 de marzo de 2015, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró responsables del siniestro marítimo de colisión al señor ARNOLD GERAGA MAGALLANES, en calidad de Capitán de la M/N "FURNESS LONDON" y al señor HECTOR FABIO MEJÍA RAMIREZ, en calidad de Piloto Práctico de la citada embarcación.

Igualmente, declaró responsable por violación a normas de marina mercante al señor ARNOLD GERAGA MAGALLANES, Capitán de la M/N "FURNESS LONDON" y al señor HECTOR FABIO MEJÍA RAMIREZ, Piloto Práctico de la misma y no accedió a la solicitud de objeción grave presentada por el Abogado ENRIQUE FERRER MORCILLO, apoderado de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

Finalmente, el Despacho fijó el avalúo de los daños ocasionados a la M/N "FURNESS LONDON" en la suma de TREINTA Y DOS MILLONES DE PESOS M/CTE (\$ 32.000.000) y

18

los daños ocasionados al Muelle No. 10 de la Sociedad Portuaria Regional Buenaventura, en la suma de SEIS MILLONES TRESCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS PESOS M/CTE (\$ 6.399.500)

4. El 21 de abril de 2015, el señor HECTOR FABIO MEJIA RAMIREZ, en calidad de Piloto Práctico de la M/N "FURNESS LONDON", interpuso recurso de reposición contra el fallo de primera instancia del 27 de marzo de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura.
5. Mediante acto administrativo del 30 de junio de 2015, el Capitán de Puerto de Buenaventura resolvió el recurso de reposición interpuesto, confirmando en su totalidad el fallo de primera instancia y envió el expediente a este Despacho 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

De acuerdo con la nota de protesta suscrita por el Capitán de la M/N "FURNESS LONDON", señor ARNOLD GERAGA MAGALLANES, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

*"(...) Que a la fecha Noviembre 1º de 2011 la MN arriba mencionada bajo mi comando estaba en maniobra de re-atraque en el Puerto de Buenaventura, desde fondeo para reiniciar el descargue de la carga de trigo a granel con un remanente de 13.526 Tons. El total de la carga a bordo era de 30.026,90 con 16.500 Tons de carga para Guayaquil, Ecuador con un calado de 8,52 metros a proa, 8,85 metros a popa y 8,86 metros medio y un trimming de 0,33 metros.*

*A las 04:55 hrs el Piloto (Cp. Héctor Mejía) abordó la nave y a las 05:05 hrs la nave comenzó su tránsito de la zona de fondeo No. 5 hacia el Muelle 10 por el canal de acceso bajo el comando del Piloto.*

*A las 06:15 hrs dos remolcadores (VALI y RAN) se presentaron en la nave y la acompañaron a babor y estribor en proa mientras el barco se desplazaba hacia el Muelle por el canal y aproximarse al muelle.*

*A las 06:20 hrs la nave se acercó al Muelle No. 10, de acuerdo a la orden del Piloto, el Remolcador RAN se retiró de la proa babor y se amarró a popa para ayudar a girar la nave para atracar de babor.*

*A las 06:55 hrs mientras la nave estaba bajo maniobra del Piloto y acercándose al Muelle en forma lenta, con la asistencia de los dos remolcadores a estribor en popa y en la parte media del casco adyacente a la Bodega No. 5 del barco bajo la línea de flotación en aproximadamente 1,5 metros, entre las cuadernas 35 a 40 golpearon la esquina del Muelle 9 y 10 causando a la nave una abolladura de cerca de 4 metros de longitud, 2,3 metros de ancho y 30 centímetros de profundidad. La máquina principal en ese momento ya estaba parada. La defensa de la esquina del Muelle 9 y 10 fue ligeramente dañada y pequeños fragmentos de cemento de la columna del muelle se desprendieron.*

*La corriente en ese momento era fuerte hacia marea alta. Los dos remolcadores estaban halando la nave hacia fuera del Muelle pero no pudieron evitar que la nave golpeará al muelle. (...)"*  
Cursiva fuera de texto

El señor HECTOR FABIO MEJÍA RAMIREZ, Piloto Práctico que asesoró la maniobra de atraque de la M/N "FURNESS LONDON", presentó una relación de los hechos acontecidos el 1° de noviembre de 2011, así:

*"(...) 8.- Los remolcadores fueron amarrados a la altura de la Boya 37.*

*a) Remolcador VALI, proa estribor.*

*b) Remolcador RAN, proa babor.*

*La maniobra fue coordinada de ésta manera, con el objeto de ayudar a la máquina del buque a disminuir la viada, debido a que con máquina mínima el buque gobierna con 6.5 knots y la corriente de la marea subiendo incrementa en 2.0 knots.*

*9.- Giro*

*Se coordina la maniobra de giro entre los muelles 8-9. Estando el buque con arrancada avante casi 0.4 knots.*

*Se ordena largar el Remolcador RAN que se encontraba en posición proa babor para que se asegure con la popa estribor del buque.*

*La maniobra de giro se completa con seguridad, quedando los remolcadores asegurados: VALI, en la proa estribor, y el remolcador RAN en la popa estribor del buque.*

*10.- El desplazamiento del buque por efecto de la corriente se observaba hacia popa.*

*11.- Pasando la popa por la esquina del muelle 9-10, la caída del buque, hacia el muelle, ocasiona que golpee contra la defensa del muelle. Los remolcadores se encontraban halando, con toda la máquina atrás, para disminuir la posibilidad del golpe, maniobra que no fue posible evitar, siendo las 06:55 hrs. (...)"* Cursiva fuera de texto

De acuerdo con el dictamen pericial rendido por el CF. ® RAMIRO SALAZAR MOLINA, en calidad de Perito Marítimo en Navegación y Cubierta Categoría 'A', respecto a los hechos y circunstancias que provocaron la colisión de las motonaves, se extrae lo siguiente:

12

### **"(...) 3. CIRCUNSTANCIAS DEL SINIESTRO MARÍTIMO DE COLISIÓN DE LA M/N "FURNESS LONDON"**

#### **(...) 3.2 HECHOS**

(...) La M/N "FURNESS LONDON" de LOA: 189.94 mts - B: 32.26 mts - GRT 29.989, Calados Proa: 8.52 mts, Popa: 8.25 mts, siendo las 06:55 horas del día primero (1) de noviembre del dos mil once (2011), por efectos de la fuerte corriente encontrada, golpeó contra la esquina de los muelles 9-10, en maniobra de atraque, coordinado por el costado de babor.

#### **(...) 3.4 ESTADO METEOROLÓGICO**

(...) **ÁREA COSTERA:** Se espera cielo muy nuboso a nuboso, con lluvias ligeras, generalizadas durante la noche. Temperatura mínima de 21.4°C y temperatura máxima de 29.5°C. El viento será de dirección oeste, con velocidades que oscilarán entre los 5 y los 8 nudos (flojito a flojo)

**ÁREA MARÍTIMA:** El viento será de dirección sur rolando hacia el oeste en horas de la tarde y noche, con velocidades que oscilarán de 7 a 11 nudos (flojos a bonancible). La altura del oleaje se mantendrá entre 1.2 y 1.6 metros (marejada a fuerte marejada). Lluvias ligeras durante el día y la noche.

### **(...) 5. ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS TÉCNICOS Y NAÚTICOS RELEVANTES**

#### **5.1 LAS FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE LA MOTONAVE "FURNESS LONDON"**

El análisis de las fuerzas que actúan sobre la m/n, las propias producidas por los equipos y maquinaria de abordaje y las externas producidas por las condiciones del medio ambiente (fuerza del timón, empuje de la hélice, fenómeno de Squat, etc.) para el caso específico del siniestro marítimo - colisión de la M/N "FURNESS LONDON" no fueron determinantes para la ocurrencia del siniestro marítimo en tal consideración no se efectúa su análisis detallado. (Excepto la fuerza de la corriente)

#### **FUERZA DE LA CORRIENTE:**

Durante la maniobra de atraque de la M/N "FURNESS LONDON", la tabla de maras para ese día mostraba una lectura de 3.81 mts para la marea más alta, a las 07:58, y de acuerdo a la tabla de variación de marea por hora nos permite identificar, teniendo como referencia la hora de ocurrencia del siniestro 06:55, que la diferencia de altura es de 64 cms por hora, luego a la hora de ocurrencia la marea estaba con una altura de 3,14 aproximadamente.

La fuerza de la corriente para marea subiendo o llenando en el puerto de Buenaventura, para la altura máxima de 3,81 mts, puede alcanzar velocidades hasta de 3Kn, pero se debe tener en cuenta que por la misma forma sinusoidal que describe la marea su mayor incidencia de la corriente se presenta en su parte media, lo que nos permite hacer una aproximación, teniendo en cuenta que el siniestro ocurrió una hora y tres minutos antes de llegar a la máxima marea para ese día, en el momento del siniestro la corriente por marea llenado o creciente estaba por el orden de 1.0 Kn.

126

**(...) 7. CONDUCTA TÉCNICA Y NÁUTICA DEL PERSONAL INVOLUCRADO EN LA OPERACIÓN AL MOMENTO DEL SINIESTRO MARÍTIMO DE COLISIÓN**

**7.1 CONDUCTA NÁUTICA Y TÉCNICA DEL CAPITÁN DE LA M/N "FURNESS LONDON", CAPITÁN "ARNOLD GERAGA MAGALLANES"**

*Teniendo en cuenta las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos, los medios disponibles con que se cuentan dentro de la documentación de referencia, se considera que la conducta náutica y técnica del Capitán del FURNESS LONDON en la maniobra de atraque al muelle No. 10 fue desafortunada debido a que:*

- a. NO MANIOBRÓ ADECUADAMENTE la m/n en su acercamiento final lo que produjo que ésta golpeará fuerte contra la esquina entre el muelle 9 y 10.*
- b. RETRASMITIÓ LAS ÓRDENES DE MANIOBRA, dadas por el Piloto Práctico en su calidad de asesor de la maniobra, sin intervenir en ellas.*
- c. NO EXIGIÓ AL PILOTO PRÁCTICO, le tradujera las órdenes dadas a los remolcadores, para estar al tanto de lo que estaban haciendo.*

**7.2 CONDUCTA NÁUTICA Y TÉCNICA DEL PILOTO PRÁCTICO DE LA M/N "FURNESS LONDON", HECTOR FABIO MEJÍA RAMIREZ**

*Teniendo en cuenta lo registrado en el dictamen pericial, conocida la influencia de las fuerzas, principios básicos y fundamentales de maniobra, personal, experiencia, entrenamiento, equipos y ayudas a la navegación presentes durante la maniobra de atraque de la M/N "FURNESS LONDON", y las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se presentaron los hechos, se considera que:*

*La conducta náutica y técnica del Piloto Práctico de la M/N FURNESS LONDON, como asesor de la maniobra de atraque fue desafortunada por lo siguiente:*

- a. EFECTUÓ UNA DESACERTADA ASESORIA AL CAPITÁN DE LA MOTONAVE: Al no recomendarle una maniobra diferente que evitara que la M/N golpeará contra la esquina del muelle 9 y 10 en la fase final de aproximación al muelle.*
- b. NO LE TRADUJO AL CAPITÁN DE LA M/N LAS ORDENES DADAS A LOS REMOLCADORES, durante la maniobra.*
- c. EFECTUÓ LA MANIOBRA PARA ATRAQUE EN EL MUELLE 10, conociendo que la esquina entre el muelle 9 y 10 no contaba con la suficiente protección. (...)" Cursiva y subrayado fuera de texto*

**CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO**

Conforme a lo anteriormente descrito, éste Despacho considera oportuno puntualizar sobre ciertos aspectos procedimentales, dentro de los cuales se destaca la competencia que tiene la Autoridad Marítima para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, de conformidad con el artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 que establece:

*"Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves,*

*artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto." (Cursiva fuera de texto)*

En lo que respecta a los siniestros marítimos, el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, los enumera de la siguiente manera:

- a) El naufragio*
- b) El encallamiento*
- c) El abordaje*
- d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas*
- e) La arribada forzosa*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y*
- g) Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"*  
*Cursiva y subrayado fuera de texto*

Si bien el Capitán de Puerto de Buenaventura adelantó la investigación del siniestro utilizando el término colisión, se debe precisar que el legislador consignó en la ley el término abordaje, el cual se puede definir como el choque directo y violento entre buques, acaecido en los espacios acuáticos, con un resultado dañoso. Se define también como el impacto estructural entre dos buques o un objeto flotante o fijo, como un iceberg.

Teniendo como referencia estos conceptos, establecidos por la legislación marítima colombiana, es importante resaltar lo dicho en audiencia del 6 de noviembre de 2011, por parte del señor ARNOLD GERAGA MAGALLANES, Capitán de la M/N "FURNESS LONDON", quien manifestó con respecto a los hechos ocurridos el 1° de noviembre de 2011:

*"El 1 de Noviembre a las 04:55 horas el piloto abordó la nave para mover el buque del lugar de fondeo No. 5 para re atraque al muelle No. 10, a las 05:05 horas el barco queda libre del lugar de fondeo y procede a la maniobra de atraque, procede hacia el lugar de atraque al muelle No. 10 dentro del canal de acceso, a las 06:15 horas dos remolcadores se hacen a la proa de la nave de nombres VALI y RAN, el buque sigue su navegación normal de manera despacio hacia el muelle No. 10, cuando el buque estaba cerca al muelle el piloto maniobra la nave girándola de manera contraria al muelle, de manera de atracar el buque por su costado de babor cuando el buque completa el giro de manera opuesta al Remolcador RAN, pasó de la posición babor proa al tercio de estribor, inmediatamente el remolcador quedó fijo en esa posición y el Piloto le pide a máquinas dar marcha atrás para con ello acercar el buque al muelle, esa es maniobra asistida con los dos remolcadores, el buque ya estaba muy cerca al muelle, había un barco en la proa de la nave y otro hacia popa, debido al pequeño espacio para el re atraque el piloto ajustaba la velocidad del barco en tiempos dando órdenes de mínima parada mínima hacia atrás para ajustar la velocidad y el espacio de atraque, el piloto y yo estábamos en el ala del puente cuando el barco estaba según el GPS a cero nudos y ya estaba casi cerca a la loza del muelle, el piloto ordenó la marcha mínima a lenta a popa y luego marcha lenta atrás, entonces el buque se movía a 0.2 nudos, cuando se movía a 0.2 nudos el piloto ordenó parar máquina y subsecuentemente ordenó mínima avante para parar la viada de la nave, cuando la nave se encontraba casi a cero*

pej

*velocidad, el piloto ordenó parar la máquina, a las 06:55 el costado de babor cerca al puente golpea la esquina del muelle, cuando el buque completó la maniobra de atraque bajo las maniobras de los remolcadores, bajamos a revisar si habían daños y encontramos que el casco estaba abollado por cuatro metros de largo, de dos a tres metros de ancho y treinta centímetros de profundidad. (...)*" Cursiva y subrayado fuera de texto

Dentro de la diligencia, se le preguntó si el Piloto Práctico dio a conocer la forma cómo iba desarrollarse la maniobra al momento de abordar el buque, a lo que señaló "(...) Si me notificó como se iba a hacer la maniobra y no hice observaciones al respecto. (...)" También se le consultó sobre la forma cómo se dieron y cómo se ejecutaron las órdenes, a lo que dijo "(...) Como nosotros estábamos en el alerón, el piloto práctico me daba la orden y yo por radio se la transmitía la orden al tercer oficial el cual estaba en el telégrafo. Hay un ingeniero en máquina, el cual interviene manipulando la orden que se recibe del puente. (...)"

En cuanto a las instrucciones que se le dieron tanto al remolcador de proa como el de popa, se le preguntó si estuvo de acuerdo con éstas y si las entendió en todo momento, dijo "(...) No lo entendía porque hablaban en español. (...)"

En la declaración dada por el señor ORLANDITO BERNALDO, Jefe de Ingenieros de la M/N "FURNESS LONDON", se le preguntó si durante la maniobra de atraque, el funcionamiento del motor propulsor se realizaba desde la máquina o a control remoto desde el puente, a lo que contestó:

*"Inicia desde el puente y se finaliza en la máquina, la máquina reacciona automáticamente desde el puente."* Cursiva fuera de texto

Por su parte, en la declaración dada por el señor HECTOR FABIO MEJÍA RAMIREZ, Piloto Práctico durante la maniobra de atraque de la M/N "FURNESS LONDON", manifestó lo siguiente con respecto a los hechos que derivaron en el abordaje del buque con los Muelles No. 9 y 10 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura:

*"(...) a las 04:55 del día 1 de noviembre de 2011 estuve a bordo, en ese mismo momento solicité iniciar el viraje de la cadena. El ancla quedó fuera del agua a las 05:05 e inicié el viraje del buque que se encontraba con proa hacia afuera rumbo 255 completando el giro o viraje a las 05:25 quedando el buque con proa 066 enfilándose a las boyas 29-30. (...) La navegación por el canal se efectuó con la mínima velocidad de la máquina, (...) el buque continuó aproximándose a la boya 37 donde se coordinó amarre de los remolcadores, proa estribor el remolcador VALI, proa babor el remolcador RAN, el objeto de colocar los remolcadores en ésta forma es utilizar su apoyo para disminuir la viada del buque y gobernar sin necesidad de utilizar la máquina, (...) considerando en el muelle 7-8 que la maniobra estaba clara para iniciar el giro largué el remolcador proa babor, o sea el remolcador RAN para que se ubicara y se asegurara en el costado de estribor popa por la aleta, se conoce como star board quarter, y estando asegurado se inicia la maniobra de giro quedando completada a la altura del muelle No. 9, es decir el buque queda paralelo a los muelles con una proa aproximada de 270. (...) A la altura de la popa de un buque que estaba atracado en el muelle 9, observé deriva del barco hacia el muelle por efectos de una fuerte corriente, de inmediato se ordena a los remolcadores halar para que el buque separado pueda orientarse y quedar paralelo al muelle 10, sin embargo pese al trabajo efectuado por los remolcadores, el buque se aproximó a la esquina del muelle No. 9-10 e hizo contacto con*

*la columna y las defensas colocadas en éste sitio, siendo aproximadamente las 06:55 (...)*  
Cursiva fuera de texto

Al ser consultado por la información que recibió del Capitán de la M/N "FURNESS LONDON", acerca del estado de la nave y de los equipos al momento de iniciar la maniobra, señaló:

*"(...) En el momento de abordar se solicita al Capitán, el pilot card que es la información detallada de las características del buque, su eslora, manga, Tonelaje de registro neto y grueso, desplazamiento, calados, potencia del motor y cuadro de velocidades en relación a las revoluciones del motor principal, con ésta indicación se conoce el efecto de la máquina para las velocidades requeridas durante la maniobra, toda máquina avante, media máquina avante, despacio maquina avante y muy despacio máquina avante. (...) Usualmente yo solicito copia de ésta pilot card y tengo mi registro personal más de cien o ciento cincuenta pilot card de diferentes tipos de buques, de éste buque no la pedí, cuando se le presenta al Piloto la pilot card, el Práctico debe firmarla, la pilot card debe estar en el buque firmada por mí. (...)"* Cursiva y subrayado fuera de texto

De acuerdo a su declaración, el Piloto Práctico aseguró que la maniobra de atraque de la M/N "FURNESS LONDON" había sido difícil y riesgosa por el poco espacio que había en el muelle, por lo que a la pregunta de por qué le sugirió al Capitán realizar la maniobra teniendo en cuenta lo anterior, dijo:

*"(...) Todas las maniobras de practicaje conllevan un alto riesgo, el practicaje es un acto en el cual el piloto valora si las condiciones existentes, de corrientes, vientos, mareas, espacios disponibles, disponibilidad de equipos, características del buque y se toma la decisión de efectuarlas sin esperar que haya inconvenientes. (...)"* Cursiva y subrayado fuera de texto

Sobre las condiciones de visibilidad, tiempo y mareas en el momento en que se produjo el siniestro, aseguró *"(...) Las condiciones para la maniobra eran aparentemente normales en cuenta a visibilidad y vientos, pero con fuertes corrientes encontradas en éste punto, la alta marea para ese día estaba considerada para las 7:58 con 3.81 (...)"* También se le consultó sobre las posibles causas que originaron la ocurrencia del siniestro, a lo que dijo *"(...) Primeramente considero como causa fortuita y efectos de fuertes corrientes el desplazamiento del buque y la deriva hacia el muelle, segundo las defensas colocadas sobre una viga de concreto que no son acordes al trabajo que se espera de ellas, es decir las defensas que en mi concepto se encontraban averiadas con anterioridad, no amortiguaron en ningún momento el contacto del casco con el muelle y el casco se apoyó con fuerza contra el concreto en un punto donde no hay ninguna protección, es decir en la esquina. (...)"*

El 7 de noviembre de 2011, en desarrollo de la continuación de la primera audiencia, el señor SIGIFREDO BLANDON CARDENAS, Capitán del R/R "VALI", manifestó que al llegar a la boya 37, recibió la instrucción por parte del Piloto Práctico para tomar posición por proa estribor del buque y la maniobra de atraque se llevó a cabo de acuerdo a lo planificado. Por su parte, el señor JUAN CARLOS BETANCOURT JULIO, Capitán del R/R "RAN", dijo que el Piloto Práctico le dio la orden de asegurarse por proa babor del buque y posteriormente le ordena que libere la línea y que proceda a posicionarse por popa estribor, con el fin de empujar la nave y realizar el giro para el respectivo atraque por el costado de babor en el Muelle No. 10.

El 17 de noviembre de 2011, se reinicia la primera audiencia, con la declaración del señor LAUREANO ADOLFO LENIS JARAMILLO, Supervisor de Operaciones de la SPRBUN, quien



asegura que es a la Agencia Marítima a la que se le comunica la posición de atraque y de acuerdo con las condiciones de diseño del muelle, es el Capitán quién decide si se atraca o no, dado que si la maniobra afecta la seguridad del buque, no se efectúa. De acuerdo a su experiencia, es entonces el Piloto Práctico, quien da su concepto sobre la hora en que se debe atracar en los diferentes muelles de la SPRBUN, teniendo en cuenta las mareas y los calados de los buques.

De las anteriores declaraciones y de la protesta presentada, se concluye que el 1° de noviembre de 2011, la M/N "FURNESS LONDON" de bandera panameña, con una carga a granel de trigo de aproximadamente treinta mil toneladas (30.000 ton), se disponía a realizar una maniobra de re atraque desde la zona de fondeo No. 5 hacia el Muelle No. 10 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, la cual se encontraba bajo el mando del Capitán ARNOLD GERAGA MAGALLANES, con la asistencia del Piloto Práctico HECTOR FABIO MEJÍA RAMIREZ y con apoyo de los Remolcadores VALI y RAN, ubicados en proa estribor y popa estribor respectivamente, golpeó a la altura de la popa la esquina que separa el Muelle No. 9 y 10 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, provocando daños en la defensa y la losa, así como en la estructura del buque, configurándose así el siniestro marítimo de abordaje, producto de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

En primera medida, el Despacho considera necesario citar la función principal que desempeña un Piloto Práctico de acuerdo con la ley y la definición del practicaje, establecido como servicio público, de acuerdo con el artículo 124 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Al respecto, la Ley 658 de 2001 dispone que sea función del Piloto Práctico:

*"Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje y no lo reemplaza en el mando del mismo."* Cursiva y subrayado fuera de texto

El Decreto 1466 de 2004, por medio del cual se reglamenta la Ley 658 de 2001, establece lo siguiente en el numeral 11 del artículo 1:

*"Servicio de practicaje. Es el conjunto de actividades de asesoría al Capitán de un buque, debidas al experto conocimiento de las particularidades locales y cualquier clase de maniobra con embarcaciones, en las aguas restringidas de un puerto o área marítima y fluvial de practicaje, con el fin de asegurar unos niveles óptimos en la gestión de los riesgos involucrados de la navegación restringida incluyendo la necesidad de un juicio independiente de las presiones comerciales inherentes al transporte marítimo y así asegurar la protección de vidas, bienes y medio ambiente."* Cursiva fuera de texto

Ahora bien, la navegación está catalogada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, en la cual se presume la responsabilidad de quien despliega ciertas acciones que por su naturaleza generan riesgo sobre terceros o sobre los bienes bajo su custodia, en éste caso el agente responsable como jefe de gobierno del buque es el señor ARNOLD GERAGA MAGALLANES, Capitán de la M/N "FURNESS LONDON", por lo que no basta con demostrar la debida diligencia o el correcto desempeño en el desarrollo de sus funciones, también se le exige que para exonerarse, demuestre la ocurrencia de una causa extraña que rompa el nexo causal.

En cuanto al concepto de actividad peligrosa, la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado en Sentencia del 13 de septiembre de 2001, expediente 12487, se refirió de la siguiente manera:

*"Una actividad es peligrosa cuando rompe el equilibrio existente, colocando a las personas ante el peligro inminente de recibir lesión en su persona o en sus bienes. La inminencia de un peligro que aborda la capacidad de prevención o resistencia común de los seres humanos, son las características determinantes para definir las actividades peligrosas.*

*No debe perderse de vista que el peligro es un concepto indeterminado y, por lo tanto, solo puede ser establecido por el juez en atención a las circunstancias particulares del caso concreto, responsabilidad en que se puede incurrir por parte de la administración con ocasión de la conducción de vehículos y de los accidentes por ellos causados. (...)"* (Cursiva y subrayado fuera de texto)

La responsabilidad en materia marítima está establecida en función de la actividad que se desarrolla, considerada como actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso. Por este motivo, la persona que desarrolla la actividad peligrosa debe manejarse con la mayor prudencia, teniendo en cuenta las recomendaciones dadas, la normatividad especializada, con el objetivo de garantizar la seguridad de la actividad marítima, de la vida humana en el mar y del medio ambiente marítimo.

Se tiene entonces, que sobre el Capitán de la M/N "FURNESS LONDON", señor ARNOLD GERAGA MAGALLANES, agente responsable de la navegación marítima como actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien por acción u omisión, provocó el abordaje del buque con la esquina ubicada entre los Muelles No. 9 y 10 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, de lo cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos:

- a) Caso fortuito o fuerza mayor
- b) El hecho de un tercero
- c) Culpa exclusiva de la víctima

Para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito, se debe verificar la concurrencia de dos factores, el primero que el hecho sea imprevisible, esto es que en circunstancias normales, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia, y el segundo que sea irresistible, es decir que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias.

Dicho lo anterior, el Despacho considera que se aparta por completo del análisis de concurrencia de responsabilidades hecho por la Capitanía de Puerto de Buenaventura en primera instancia, ya que de acuerdo con el Decreto 1597 de 1988, el Capitán cumple la función dirigir la navegación y las maniobras de entrada o salida a puerto, siendo el responsable en todo momento de la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo; caso contrario al Piloto Práctico, quien es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas, que presta una asesoría a los Capitanes, con el objeto de facilitar la entrada y salida del puerto, así como las maniobras náuticas en condiciones de seguridad, sin tener el control directo de la nave.

ng

En el régimen civil de las obligaciones se hace distinción entre las obligaciones de medio y las de resultado, dichos conceptos pueden ser aplicados de igual forma en el régimen de la responsabilidad civil extracontractual.

Las obligaciones de medio, son aquellas en las que la persona se constriñe a cumplir la labor encomendada, y se le exige únicamente una conducta diligente. En el caso del Piloto Práctico, es la de asesorar la maniobra de ingreso o de salida del puerto en condiciones de seguridad, disponiendo de todos sus conocimientos con el objeto de conseguir el resultado deseado, pero en ningún momento se obliga a conseguir el resultado de manera cierta, toda vez que el éxito de la actividad desarrollada no depende exclusivamente de su actuación.

De la anterior premisa, se puede deducir que sólo se le atribuye responsabilidad directa al Piloto Práctico, cuando se demuestre que los daños ocasionados en la ejecución de la maniobra se produjo directamente por una defectuosa recomendación en su labor de asesoría, siendo esa la comprobación real del nexo causal existente entre el daño y el hecho del siniestro, elemento esencial para la declaración de responsabilidad civil extracontractual.

Por tal motivo, de llegarse a declarar la responsabilidad por acción u omisión en la labor del Piloto Práctico, provocaría una exoneración de responsabilidad del Capitán de la motonave, por haber mediado una causa extraña a su voluntad denominada "*hecho de un tercero*".

Se procederá entonces a realizar un análisis de las pruebas, con el fin de determinar la conducta técnica y náutica del Capitán y del Piloto Práctico, las fuerzas que intervinieron en desarrollo de la maniobra de atraque de la M/N "FURNESS LONDON" y en general los aspectos obrantes en el expediente, que permitan establecer si fue el Capitán quien dejó de cumplir sus funciones o si fue el Piloto Práctico el que prestó un servicio deficiente, actuaciones que derivaron en el siniestro objeto de investigación.

Del dictamen pericial rendido por el CF. ® RAMIRO SALAZAR MOLINA, Perito Marítimo en Navegación y Cubierta de Categoría 'A', se concluyó que los equipos de la M/N "FURNESS LONDON" se encontraban en funcionamiento al momento de iniciar la maniobra, las fuerzas externas tales como la del timón y la de la hélice, no incidieron en la ocurrencia del siniestro de abordaje, ahora bien la fuerza de la corriente mostraba que para la marea más alta, la cual iba a ocurrir a las 07:58 horas del 1° de noviembre de 2011, era de 3.81 metros de altura con una velocidad de hasta 3 nudos, sin embargo, dado que el abordaje se presentó a las 06:55 horas, la marea era de 3.14 metros de altura, con una velocidad aproximada de 1 nudo.

Del recuento de los hechos, se observa que a las 06:15 horas, mientras la M/N "FURNESS LONDON" se desplazaba por el canal hacia el muelle, los remolcadores VALI y RAN se aseguraron a estribor y babor de proa respectivamente, y cinco minutos después, por orden del Piloto Práctico, el R/R "RAN" se retira de proa babor y se amarra a la altura de la aleta de popa estribor, esto con el fin de iniciar el giro del buque, el cual se encontraba paralelo al Muelle No. 9 de la SPRBUN.

En éste punto específicamente, de la declaración del señor HECTOR FABIO MEJÍA RAMIREZ, como Piloto Práctico, observó que en el Muelle No. 9 se encontraba atracado otro buque y por efectos de la corriente, empezó a notar una deriva en la popa de la M/N "FURNESS LONDON",

105

que pese a que los remolcadores trataron de halar, fue inevitable el contacto con la esquina que separa los Muelles No. 9 y 10 de la SPRBUN.

Por su parte, el señor ARNOLD GERAGA MAGALLANES, Capitán de la M/N "FURNESS LONDON", coincide con las observaciones antes descritas por el Piloto Práctico, asegurando que cuando el buque se encontraba paralelo al muelle listo para atracar, había una nave en proa y otra en popa, lo cual redujo el espacio para la maniobra y que en cuanto a la actuación del Práctico, le notificó el desarrollo de la maniobra, le daba las órdenes para que las retransmitiera al Tercer Oficial y se encargó de ajustar la velocidad y la marcha de la motonave.

La conducta técnica y náutica tanto del Capitán como del Piloto Práctico fue desacertada. De acuerdo con las consideraciones del perito, se tiene que el Capitán de la M/N "FURNESS LONDON", no maniobró adecuadamente al buque en su acercamiento final y retransmitió las órdenes dadas por el Práctico sin intervenir en ningún momento, desentendiéndose de la maniobra; de igual manera, el Piloto Práctico, realizó una asesoría equivocada y no le tradujo al Capitán, las órdenes dadas a los remolcadores.

Observa el Despacho, que la conducta desplegada por el Capitán durante el atraque de la M/N "FURNESS LONDON" no fue diligente y su intervención fue mínima, ya que en todo momento dejó en cabeza del Práctico el desarrollo de la maniobra, y en cuanto a la conducta del Piloto Práctico, señor HECTOR FABIO MEJÍA RAMÍREZ, su intervención se enmarcó en un exceso de confianza, al considerar que la maniobra a realizar iba a ser la misma a la que efectuó seis días antes con el mismo buque.

En el caso en concreto, el señor ARNOLD GERAGA MAGALLANES, Capitán de la M/N "FURNESS LONDON", en desarrollo de la maniobra de atraque el 1° de noviembre de 2011, a la altura de los Muelles No. 9 y 10 de la SPRBUN, nunca tomó el control del buque y se limitó a retransmitir las órdenes del Piloto Práctico. Al mismo tiempo, al evidenciar el riesgo que implicaba ingresar al muelle, dado el poco espacio que había por las dos naves que se encontraban atracadas, no realizó ninguna recomendación, omitió efectuar por sí mismo la navegación y dejó en manos del Práctico la toma de decisiones, con lo cual queda evidenciada su responsabilidad en el siniestro marítimo de abordaje.

En consecuencia, no se probó por parte del Capitán ARNOLD GERAGA MAGALLANES, una causal de exoneración de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo ocurrido el 1° de noviembre de 2011. Como establece el numeral 2 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988, es deber del Capitán dirigir personalmente toda maniobra del buque, la entrada y salida del puerto, así como el paso por canales estrechos o áreas peligrosas.

Por consiguiente, este Despacho procederá a modificar el artículo primero de la sentencia del 27 de marzo de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, en el sentido de exonerar de responsabilidad en el siniestro marítimo de abordaje al señor HECTOR FABIO MEJÍA RAMÍREZ, en calidad de Piloto Práctico, y a su vez declarar responsable al señor ARNOLD GERAGA MAGALLANES, Capitán de la M/N "FURNESS LONDON".

Con fundamento en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se hace necesario hacer el análisis para establecer si existió violación a las normas de Marina Mercante, las cuales se

102

configuran por el incumplimiento de la legislación marítima colombiana, relacionada con los requisitos que establece la Autoridad Marítima para un correcto manejo de las operaciones en aguas jurisdiccionales, por lo que el Despacho considera que tanto el Capitán de la M/N "FURNESS LONDON", señor ARNOLD GERAGA MAGALLANES, como el Piloto Práctico, señor HECTOR FABIO MEJÍA RAMIREZ, vulneraron las siguientes disposiciones:

En la investigación quedó plenamente probada la omisión de las reglas marítimas, tales como las establecidas en el Código de Comercio colombiano que dispone que el Capitán sea el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, el incumplimiento de sus funciones y obligaciones, establecidas en el Decreto 1597 de 1988 y la omisión de las medidas de seguridad preventivas antes de iniciar la maniobra por parte del Piloto Práctico, de acuerdo con la Ley 658 de 2001; razón por la cual el Despacho considera que deben ser declarados responsables administrativamente por violación a normas de marina mercante.

Sin embargo, al haber transcurrido más de tres (3) años desde la ocurrencia de los hechos, ha operado el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria<sup>1</sup> con la que cuentan las autoridades administrativas, por tanto éste Despacho se abstendrá de imponer sanciones al respecto.

De acuerdo con el peritaje efectuado, se logró establecer que el avalúo de los daños ocasionados por el siniestro de abordaje en la M/N "FURNESS LONDON", tuvo un costo de TREINTA Y DOS MILLONES DE PESOS M/CTE (\$32.000.000), y a su vez los daños en la estructura de la esquina que separa el Muelle No. 9 y 10 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, fueron tasados por valor de SEIS MILLONES TRESCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS PESOS M/CTE (\$6.399.500)

En virtud de lo mencionado anteriormente, procede éste Despacho a modificar el artículo primero del fallo de primera instancia del 27 de marzo de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero de la decisión del 27 de marzo de 2015, el cual de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"**DECLARAR** civilmente responsable del siniestro marítimo de abordaje, ocurrido el 1° de noviembre de 2011, al señor ARNOLD GERAGA MAGALLANES, identificado con pasaporte No. XX4733889 expedido en Filipinas, en calidad de Capitán de la M/N "FURNESS LONDON", de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente fallo."

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión de primera instancia del 27 de marzo de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

---

<sup>1</sup> Ley 1437 de 2011, artículo 52.

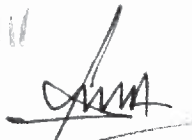
**ARTICULO 3°- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Buenaventura el contenido del presente fallo a la Abogada ANA LUCÍA ESTRADA MESA, apoderada del señor ARNOLD GERAGA MAGALLANES, Capitán de la M/N "FURNESS LONDON", identificado con pasaporte No. XX4733889 expedido en Filipinas y de la empresa NAVES S.A., en calidad de Armadora de la citada embarcación; al Abogado HENRY MORENO MOSQUERA, apoderado del señor HECTOR FABIO MEDÍA RAMIREZ, Piloto Práctico, identificado con cédula de ciudadanía No. 19.214.265 expedida en Bogotá y de la empresa PILOTOS PRACTICOS DEL PACÍFICO 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 Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de Buenaventura para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase,

9 DIC 2011



Vicealmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ  
Director General Marítimo