

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 13 SEP 2019

Referencia: 14012013019
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la abogada DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN, apoderada del Piloto Práctico LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR, en contra de la decisión de primera instancia proferida el 28 de noviembre de 2014 por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "ALBION BAY", "STADT EMDEN" y "NATIVIDAD", ocurrido el día 10 de octubre de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta de fecha 10 de octubre de 2013, suscrita por el señor FERNANDO MERCADO GONZÁLEZ en condición de Subdirector de operaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, el Capitán de Puerto de Santa Marta, tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "ALBION BAY", "STADT EMDEN" y "NATIVIDAD".
2. Por lo anterior, el día 11 de octubre de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación, 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 profirió decisión de primera instancia el 28 de noviembre de 2014, a través de la cual declaró responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje al señor RAY FANTONALGO PARREÑAS en condición de Capitán de la motonave "ALBION BAY" y al señor LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR en condición de Piloto Práctico a bordo de la citada nave.

De igual forma, declaró administrativamente responsable por violación a normas de Marina Mercante al señor RAY FANTONALGO PARREÑAS, e impuso a título de sanción, multa de CUARENTA (40) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de VEINTICUATRO MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA MIL PESOS m/cte. (\$ 24.640.000.00), pagaderos de forma solidaria con la empresa TAIYO NIPPON KISEN CO LTD, como Armadora de la motonave "ALBION BAY" y la Agencia Marítima DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S., agente marítimo de la citada motonave.

Asimismo, declaró responsabilidad por violación a normas de marina mercante al señor LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR, e impuso a título de sanción multa de DIECISÉIS (16) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL pesos m/cte. (\$ 9.856.000.00).

4. El día 22 de enero de 2015, la abogada DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN, apoderada del Piloto Práctico LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR, presentó recurso de apelación en contra de la decisión de primera instancia.
5. El día 3 de marzo de 2015, el Capitán de Puerto de Santa Marta concedió el recurso de apelación presentado ante esta Dirección General, a fin de que se conociera en vía de apelación, conforme a lo dispuesto en el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida 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.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por la abogada DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN, apoderada del Piloto Práctico LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR, el Despacho se permite extraer lo siguiente:

"(...)

La sentencia objeto del recurso, leída de manera desprevenida y apresurada nos llevaría a pensar que en efecto, debería ser confirmada, sin embargo una vez que nos detenemos a examinar el texto completo de la sentencia encontramos situaciones fácticas totalmente distintas a las que nos atañen y, es más, nos damos cuenta de que la misma nos lleva a concluir que en realidad los declarados responsables (Capitán y Práctico) por violación a las normas de marina mercante deben ser exonerados de la pretendida responsabilidad, revocándose el fallo de conformidad con las apreciaciones que veremos más adelante.

Encontramos probado que efectivamente ocurrieron unos hechos y que una de las causas de la colisión fue la falta de información entre el Coordinador de Operaciones de la SPSM y el piloto práctico horas antes del inicio de la ejecución de la maniobra para verificar si hubo cambios en la línea de atraque; sin embargo no hay prueba suficiente en el plenario de que dicha colisión se haya dado con ocasión del actuar de los inculpados (Capitán y Piloto Práctico), más si lo hay respecto del actuar de los operadores del Terminal SPSM, Coordinador de Operaciones (CO) quienes violando su propio reglamento, actuaron de manera

negligente, en la ocurrencia de un hecho que pudo ser previsto antes de la realización de la maniobra.

Narran los hechos que el accidente se produjo debido a que el “piloto práctico no tenía la información actualizada de la línea de atraque y tampoco tenía claras las condiciones del área de maniobra, las cuales no transmitió esta información al capitán de la MN “ALBION BAY”, sin embargo obra en el expediente constancia suficiente de que tal afirmación no es falta; (...)

Esta declaración claramente se evidencia que el coordinador de operaciones (CO) de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA – SPSM no informó al práctico los cambios de línea de atraque antes del inicio de la maniobra, toda vez que las embarcaciones que se encontraban atracadas en los muelles 3 y 6, variaron su ubicación a la a la de la programación establecida por la SPSM del día de los hechos, es así como el buque “STADT EMDEN” que se encontraba graficado en la programación dentro del muelle 3, en la realidad, se encontraba volado 5 metros más adelante del mismo muelle, y la barcaza que se encontraba dentro del muelle 6, se encontraba volada 6 metros por fuera del mismo, de los cuales el primero, obstaculiza el espacio de la curva, que es un área de maniobra y no un área de fondeo de lanchas, reduciendo el área de maniobra; y de acuerdo con la resolución 097 de marzo de 2000, emanada de la Superintendencia de Puertos no contempla dicha área como zona independiente de maniobra. Si el coordinador de operaciones hubiese informado al práctico antes de iniciar la maniobra, de los cambios de posición de dichas naves, le hubiese dado tiempo al piloto, de tomar todas las medidas necesarias para evitar una colisión.

(...)

Circunstancia que tampoco está probada totalmente porque si bien es cierto que hubo una colisión, el piloto cumplió con sus deberes y obligaciones, asesorando al capitán de acuerdo con la información recibida por correo electrónico de las operaciones de la línea de atraque entregada por la SPSM a todos los operadores portuarios, armadores y agentes que intervienen en la operación de arribo y atraque del buque a puerto; de lo cual se puede inferir sin el menor asomo de duda, que no hubo fallas de su parte, toda vez que basado en dicha información ejecutó la maniobra, pero en el preciso instante de enfilear para atracar el buque, se dio cuenta que las condiciones de posición de los buques eran diferentes a la de la programación, en ese instante quiso evitar la colisión con el “STADT EMDEN”, buscó entrar al espacio de la curva ubicado entre el muelle 3 y 4, pero este no se lo permitió porque dicho espacio estaba ocupado con 3 lanchas, entre ellas la “NATIVIDAD”, que se encontraban atracadas en dicha área y que no podían ser vistas por el buque ALBION BAY y su tripulación, porque se encontraban resguardadas por la proa del buque “STADT EMDEN”, impidiendo al práctico ejecutar una buena maniobra; con el práctico a tiempo, es decir, antes de iniciar la maniobra, éste último hubiese realizado una maniobra segura.

Lo anterior nos indica que a pesar de que hubo una colisión en el momento de ocurrencia de los hechos, el práctico con el capitán del buque, siempre actuaron de manera prudente evitando siempre un riesgo o peligro mayor. Su debida diligencia lo condujo a sacar el buque con media marcha atrás para no atentar contra ningún otro buque o instalación portuaria.

Como viene dicho, los pormenores del accidente se deducen de pruebas documentales y magnéticas aportadas por la Sociedad Portuaria de Santa Marta como lo son el video de la maniobra, donde se observan claramente que los buques atracados en el muelle 3 y el muelle 6 volados 5 y 6 metros respectivamente por fuera de los mismos, sin que dichas voladuras o salidas de muelle se encuentren graficadas en la programación de la línea de atraque.

Esto habría aclarado si el perito nombrado por la Capitanía de Puerto de Santa Marta hubiese practicado un experticio técnico completo a fin de establecer en realidad la causa del siniestro, más al no hacerlo, persiste la duda a favor de los inculpados. (...)

Sobre el particular el Despacho omitió la valoración probatoria del experticio realizado por el Capitán Ricardo Lugo Martínez (Capitán de Altura, Docente Marina Mercante de la Escuela de Cadetes y Piloto Práctico de Santa Marta), hecho sobre las apreciaciones y errores contenidos en la investigación, experticio que sirve de fundamento para interponer las objeciones por error grave plasmadas en el dictamen pericial ordenado por el despacho, documento que ha sido omitido en la elaboración del fallo objeto de este recurso.

Tampoco fue controvertida esta situación dentro del proceso de marras, en cambio, sí quedó totalmente probado que las circunstancias obedecieron a un hecho imprevisto para el práctico atribuible a la SPSM y a la impericia del Coordinador de Operaciones (CO) de la SPSM.

Los daños ocasionados en el ejercicio de una actividad peligrosa, como lo es la de maniobrar buques en aguas restringidas, se presumen causados por culpa del que lo conduce, mas esta presunción no es de derecho sino que es legal por lo que puede eximirse de responsabilidad a aquel sobre quien pesa dicha presunción siempre que acredite que el perjuicio provino de la culpa exclusiva de un tercero (CO de la SPSM).

En este caso se presentó por negligencia por violación del reglamento de condiciones técnicas de operación de la SPSM, al no ejecutar una función propia de su actividad peligrosa sin las debidas precauciones que le exige la ley y el reglamento y que generó el hecho dañoso.

(...)

Las circunstancias en las que incurrieron el capitán y el práctico, eran totalmente imprevisibles e irresistibles y no fue un hecho ligado al agente en el entendido que siempre cumplieron con todas sus obligaciones como guardián de la cosa teniendo en cuenta que el buque está destinado al transporte de mercancías, a la pericia del capitán bien llamada a prosperar la culpa de un tercero. Además, el actuar del piloto del buque, no fue el actor determinante en la producción del daño.

CULPA EXCLUSIVA DE LA SPSM

6
20
30

Ahora bien, la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta – SPSM, una de las partes involucradas dentro de esta investigación, se ufana al señalar que la programación de la línea de atraque de los días 9 y 10 de octubre de 2013, se le envió a todos los involucrados en la operación de arribo de la MN ALBION BAY (Agencias, operadores portuarios, Pilotos Prácticos, armadores, etc.) como lo establecen las normas, sin embargo no se preocupó por dar los verdaderos detalles sobre las condiciones de las embarcaciones que se encontraban atracadas en su área de maniobra para el día de los hechos. El Coordinador de Operaciones (CO) de la SPSM, actuó de manera imprudente y negligente, contrariando las normas de su propio reglamento, contrariando normas mínimas de seguridad en el manejo de sus funciones, aunado a ello, no le comunicó al práctico de los cambios de línea de atraque de los buques que se encontraban salidos en el muelle 3 y en el muelle 6, al igual que no comunicó antes de las 8 horas del inicio de la maniobra, que las lanchas que se encontraban en el sitio de la curva, y que se encontraban ocultas por el bulbo de la MN Stand Emden, situaciones que están dentro del plenario y que no fueron controvertidas en ningún momento por lo que se tienen plenamente ciertas.

(...)

De lo anterior se cerciora que la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, era la encargada de coordinar toda la operación para el arribo y zarpe del buque y el coordinador operativo era la persona encargada de comunicar a la comunidad marítima los posibles cambios de iniciación y terminación de las naves programadas con 8 horas de anticipación a la llegada de buque a puerto o a terminar, en cumplimiento del reglamento de condiciones técnicas de operación, y no lo hizo lo omitió al no comunicar la ubicación exacta de las naves que se encontraban en los muelles aledaños al muelle propuesto para la maniobra de atraque de la MN ALBION BAY

(...)

Ahora bien, en caso hipotético de que honorable Director encuentre acertado el fallo del a quo, y de acuerdo a la sana crítica de la valoración de las pruebas en conjunto, deberá encontrar los elementos requeridos para decretar también la CULPA EXCLUSIVA DE LA SOCIEDAD PORTUARIA DE SANTA MARTA (STSM) (sic) por encontrarse probado que fue culpa de ella misma, al emitir información errada en la programación de la línea de atraque del día de los hechos y la impericia del Coordinador de Operaciones de la SPSM, al actuar de una manera negligente e imprudente, al no comunicar al piloto antes de la ejecución de la maniobra el estado actual de las naves al momento de la ejecución de la maniobra el estado actual de las naves al momento de la ejecución de la maniobra, lo que determinó la producción del hecho.

(...)

Insisto, señor Director, que deben tener en cuenta que el accidente se produjo por culpa de un tercero por lo tanto la actividad peligrosa que ejercían el capitán y el práctico no fue la causante principal del siniestro que produjo el daño.

(...)

De otra arista, el a quo indica que el avalúo de los daños causados a la lancha “NATIVIDAD” corresponden a la suma de (\$ 125.307.966.) pesos, conforme a lo señalado en el dictamen pericial del 4 de abril de 2014, este avalúo de los daños fue transado por las partes (Empresa armadora del buque/Empresa Armadora de la lancha), aunque el Despacho no lo aprueba como transacción porque no cumple con los requisitos sustanciales, el mismo señala quien firma o recibe fue la empresa armadora de la lancha Natividad.

Igualmente el valor de las multas impuestas como sanción al piloto práctico como persona natural, son extremadamente altos, y no guardan proporción con el valor de la maniobra que se estaba ejecutando al momento del siniestro, por tal motivo le solicito reduzca dicho monto en el entendido de que se encuentre responsable mi apádrinado. (...) (Cursiva fuera del texto original)

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. Acto seguido, se realizará el estudio del caso en concreto, de acuerdo a las facultades dispuestas en la ley para el efecto.

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 35 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este Fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De las consideraciones sobre los recursos de apelación interpuestos, (II) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (III) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (IV) Del análisis técnico, (V) Del estudio probatorio del caso en concreto (VI) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (VII) Del avalúo de los daños, (VIII) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (IX) De las conclusiones.

I. DE LAS CONSIDERACIONES SOBRE LOS RECURSOS DE APELACIÓN INTERPUESTOS

Frente a los argumentos expuestos en el escrito de apelación suscrito por la Abogada DEISY MABEL RINCÓN RINCÓN, como apoderada del Piloto Práctico LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR, el Despacho se permite indicar lo siguiente:

Gran parte de los argumentos esbozados por parte del apelante se encuentran dirigidos a perseguir la exoneración de responsabilidad en el siniestro marítimo acaecido, en aplicación a la causal eximente de responsabilidad por “hecho de un tercero”.

Sin embargo, como se expondrá posteriormente de manera detallada, se encontró debidamente fundamentada la responsabilidad del Piloto Práctico, como la del Capitán de la motonave “ALBION BAY”; que para el caso del Piloto Práctico, no es de recibo para el Despacho alegar una confusión en la programación que debía tener debidamente identificada

33

para organizar la maniobra de atraque, toda vez que la línea que se encontraba vigente, era la de fecha 9 de octubre de 2013, y no la del día 10 de octubre del mismo año, como manifestó en sus declaraciones el Piloto Práctico.

Asimismo, es menester señalar que el Piloto Práctico como persona experta en las condiciones particulares de la jurisdicción, debe tener en cuenta las condiciones específicas en las cuales desarrollaría la asesoría. Esto quiere decir, que debía tener precisión y certeza sobre la información necesaria para realizar la maniobra de atraque en la Sociedad Portuaria. Lo anterior quiere decir que, en caso de haberse realizado modificaciones en la línea de atraque por parte del puerto, el Piloto Práctico debía constatar la información antes de realizar la maniobra.

Encuentra fundamento lo enunciado, al observar el dictamen pericial obrante en el expediente, en el cual se determina lo siguiente:

“b. Información de la maniobra:

Consideraciones:

- *El piloto no se comunica con el CO para confirmar si hubo cambios en la línea de atraque.*
- *Es de conocimiento de la comunidad marítima que la información emitida por SPSM relacionada con la línea de atraque, arribos, zarpes etc. Está sujeto a modificaciones e imprevistos permanentes por condiciones inherentes a las operaciones por lo que es necesario para obtener una información real antes de iniciar una maniobra actualizar la información con los coordinadores de operaciones de turno o en su efecto verificar el área de maniobra en forma anticipada, todo esto en aras de minimizar y efectuar maniobras en condiciones seguras.”*

(...)

c. Información del piloto al capitán de la motonave ALBION BAY

Consideraciones:

- *Al piloto no tener la información actualizada y real del área de maniobra en el puerto tampoco podía transmitírsela al capitán.*

(...)” (Cursiva fuera de texto)

Sumado a lo anterior, el Despacho no encuentra que la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta haya incumplido lo establecido en su reglamento de condiciones técnicas de operación, por el contrario, dio cabal cumplimiento a lo establecido en él.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto y en consonancia con lo que posteriormente se analizará en el presente proveído, el Despacho no acogerá los argumentos establecidos en el recurso de apelación interpuesto.

II. DE LA CONFIGURACIÓN Y OCURRENCIA DEL SINIESTRO MARÍTIMO INVESTIGADO

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que se consideran accidentes o

RP

siniestros marítimos:

“Los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

- 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 naves o artefactos navales a instalaciones portuarias. (...) “(Cursiva fuera del texto original).*

Teniendo en cuenta lo dispuesto en la normatividad vigente y los hechos acontecidos el día 10 de octubre de 2013, es posible colegir que en efecto se configuró el siniestro marítimo de abordaje entre las naves “ALBION BAY”, “STADT EMDEN” y “NATIVIDAD”.

III. DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA COMO ACTIVIDAD PELIGROSA Y EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD APLICABLE

En este punto, es pertinente recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal¹.

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las **actividades peligrosas**, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

A su vez, la Corte Suprema de Justicia ha señalado lo siguiente:

“La culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración; no es menester su demostración, ni tampoco se presume; el damnificado tiene la carga probatoria exclusivamente de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad; y, el autor de la lesión, la del elemento extraño, o sea, la fuerza mayor o caso fortuito, la participación de un tercero o de la víctima que al actuar como causa única o exclusiva del quebranto (...)”² (Cursiva fuera de texto original)

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

² Sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01, reiterada en Sentencia SC2107-2018.

peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

IV. Del análisis técnico

En la investigación adelantada por el Capitán de Puerto de Santa Marta, se nombró como perito al señor CARLOS EDUARDO MONTILLA OSPINA para que conceptuara al respecto de las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro. Por lo tanto, de su dictamen puede extraerse lo siguiente:

“(…)

4. HECHOS Y CONSIDERACIONES

a. Condiciones meteorológicas:

Consideraciones:

Las condiciones meteorológicas reinantes en el área entre las 6:10R y las 06:50R no fueron relevantes como una de las posibles causas del siniestro.

b. Información de la maniobra:

Consideraciones:

- *El piloto no se comunica con el CO para confirmar si hubo cambios en la línea de atraque.*
- *Es de conocimiento de la comunidad marítima que la información emitida por SPSM relacionada con la línea de atraque, arribos, zarpes etc. Está sujeto a modificaciones e imprevistos permanentes por condiciones inherentes a las operaciones por lo que es necesario para obtener una información real antes de iniciar una maniobra actualizar la información con los coordinadores de operaciones de turno o en su efecto verificar el área de maniobra en forma anticipada, todo esto en aras de minimizar y efectuar maniobras en condiciones seguras.*

c. Información del piloto al capitán de la motonave ALBION BAY

Consideraciones:

- *Al piloto no tener la información actualizada y real del área de maniobra en el puerto tampoco podía transmitírsela al capitán.*
- *Cuando se efectúa el viraje y se deja la estación por babor para iniciar la aproximación hacia la dársena de la SPSM se tiene una visual de la situación de los muelles por la proa de la motonave por lo que a una distancia de 1,5 millas aproximadamente se puede observar si hay motonaves atracadas en el muelle 3, en particular la motonave STADT EMDEN con un eslora de 147 mts.*

- Art 15 numeral 4 capítulo IV "DE LOS PILOTOS PRÁCTICOS" LEY 658 DE 2001. Informar al Capitán de la nave los posibles riesgos que puedan presentarse durante la maniobra.

d. Distancias de maniobra.

Consideraciones:

- Distancia punta del muelle 3 a punta muelle 6 269.8 mts.
- Manga barcaza energy 11102 21,33 mts.
- Manga de la motonave STADT EMDEN 22,7 mts (Ship particulars de la motonave proporcionada por la agencia marítima Atlas Shipping anexo al informe)
- Eslora motonave ALBION BAY 197 mts. (...)

e. Estado equipos y maquinaria propulsión.

Consideraciones:

No hay reporte ni evidencia de que se haya presentado falla alguna en el sistema de propulsión, gobierno o en algún otro equipo del barco durante la maniobra de atraque.

f. Remolcadores.

Consideraciones:

- Los capitanes de los remolcadores TESORO y PINO ejecutaron las órdenes impartidas por el piloto y no hay evidencia de que hubieran realizado alguna maniobra diferente a la ordenada.
- El capitán del remolcador PINO tuvo que maniobrar para proteger el remolcador al verse comprometida su seguridad al quedar entre la proa de la motonave ALBION BAY y la motonave STADT EMDEN.

g. El siniestro.

Consideraciones:

- Se evidencia en las declaraciones del CO y capitán del remolcador PINO en el registro de la bitácora del remolcador PINO, en el video domo torre g el momento en que el remolcador TESORO empuja por popa-estribor a la motonave ALBION BAY y como consecuencia cae la proa de esta a estribor colisionando la proa de la motonave STADT EMDEN y la lancha de pilotos NATIVIDAD.
- No hay evidencia alguna que se haya presentado alguna falla en las comunicaciones entre el piloto, los capitanes de los remolcadores y el CO durante la maniobra de atraque de la motonave ALBION BAY incluyendo los momentos antes y después de la colisión.
- Acuerdo a la tabla de tiempos y velocidades se evidencia que las colisiones a la motonave STADT EMDEN y NATIVIDAD acontecieron con viada avante de 0,6 y 0,8 Kn respectivamente y como se confirma en el registro fotográfico de la avería sufrida por el ALBION BAY y en el registro de aumento de latitud en forma permanente en el Voyage.Log.

h. Lanchas en curva muelle 3

Consideraciones:

- Es de conocimiento permanente por parte de SPSM y de las compañías de pilotos propietarios de las lanchas que están que permanezcan atracadas en muelle 5 o como en este caso en el muelle 3 ya que en muelle 5 estaba atracada la draga ORWELL.
- Las lanchas estaban atracadas en el costado sur de la curva muelle 3 resguardadas por la proa de la motonave STADT EMDEN atracada en muelle 3.
- La distancia del muelle 4 es de 240 mts y la distancia entre la punta sur del muelle 4 y la punta norte del muelle 3 es de 61,3 mts (consultar folios 376, 377 planos de los muelles de SPSM y distancias de los mismos) menos los 5 mts que se encontraba salida la proa de la motonave STADT EMDEN en muelle 3 quedan 56,3 mts disponibles en la curva para adicionarlos a la zona de maniobra ya analizada en el ítem (d. distancia de maniobra).
- Es una condición normal el movimiento a proa o a popa de motonaves atracadas previo consentimiento de los capitanes y coordinado con la SPSM, ya sea por ubicación de grúas o demás equipos requeridos para la operación, ubicación de la escala, tomas de agua, maniobra de tomas de combustible etc. De igual forma con las lanchas de pilotos, es una información fluida entre las partes en ambas vías.

i. El Capitán Motonave ALBION BAY

Consideraciones:

- El capitán a pesar de haber evidenciado que la información recibida no era completa, haber observado la estrechez en el área de maniobra en forma anticipada, que observó que la aproximación se hizo con más velocidad de la normal, que ordenó full máquina atrás al tercer oficial y que sin embargo el piloto ordenó media atrás deshaciendo la maniobra (registrado en la tabla de velocidades a las 06 45,5 “full atrás” y las 06 45,5 se registra nuevamente “media atrás” en literal g. El siniestro), actuó en forma tímida y no fue contundente frente a la recolección de información anticipada para la maniobra y evitar o minimizar el riesgo al que fue expuesta la nave entendiendo sus dimensiones (eslora 197 mts, manga 32, 26 mts) momentos antes de las colisiones.

(...)” (Cursiva fuera del texto original)

V. DEL ESTUDIO PROBATORIO DEL CASO EN CONCRETO

Teniendo claro todo lo anterior, se encuentra procedente citar la declaración rendida por el señor RAY FANTONALGO PARREÑAS, quien se desempeñaba como Capitán de la motonave “ALBION BAY”, con el fin de esclarecer los hechos derivaron en el abordaje, de la siguiente forma:

“A las 06:10 abordó el piloto, a las 06:15 finalizamos el intercambio de información con el piloto, me informó que no venían saliendo ningún buque del puerto; le informé sobre los equipos de navegación ya habían sido probados; y le mostré también las cartas de la navegación, a esa misma hora, terminada estas formalidades el piloto tomó el mando del buque, a las 06:28 el remolcador “PINO” amarró al buque por estribor proa, a las 06:30 el remolcador “TESORO” se aproximó por el costado de estribor y amarró el buque por el costado de popa, cerca ya en la aproximación a las 06:30 yo le informé al piloto que apreciaba una

(Handwritten mark)

situación muy estrecha en el muelle, por el buque que estaba en el muelle 3 y una barcaza que estaba en el muelle 6, a medida que nos íbamos aproximando observé un tanquero pequeño en la zona noroeste del muelle número 4, a medida que nos íbamos aproximando despacio a las 06:32 yo le solicité al primer oficial que estaba en proa que me diera la distancia, al muelle con respecto del buque STADT EMDEN, cuando el primer oficial me reportó la distancia 85 metros con respecto al muelle número 4, a las 06:33 que la distancia al muelle de atraque era de 60 metros, a las 06:34 el primer oficial me reportó que la distancia eran de 45 metros, a las 06:35 el primer oficial reportó que la distancia era de 35 metros al muelle, todas estas distancias fueron reportadas al piloto, y el piloto las recibió y respondió ok, a las 06:38 el primer oficial me reportó que la distancia al muelle eran 20 metros, y en este momento yo le hice ver mi preocupación y le recordé nuevamente al piloto una vez más que estaba acercándose demasiado al muelle, a las 06:38 dimos suave atrás con el timón, a las 06:39 el primer oficial me reportó que estaba observando tres lanchas aproximadamente a una distancia de 17 metros, de la proa de nuestro buque, y esto fue reportado de inmediato al piloto, a las 06:40 el primer oficial reportó que la distancia a la lancha es de 14 metros, a esa hora el piloto dio la orden de parar máquinas, a las 06:41 el primer oficial reporta al bote es de 10 metros, a las 06:42 el primer oficial reporta una distancia a la lancha aproximada 7 metros, y que la distancia a la motonave "STADT EMDEN" es de 10 metros y la proa de mi buque estaba girando hacia el lado de estribor hacia el lado de estribor, y también esta situación se le reportó al piloto al piloto práctico, aclaro que todas estas distancias fueron reportadas al piloto práctico, toda la información que me estaba presentando el oficial de proa y popa fue comunicada al piloto práctico y que las 6:42 la proa de mi buque estaba pivoteando hacia proa de estribor, a medida que yo estaba reportando todos estos eventos al piloto se encontraba ocupado comunicándose con los remolcadores y no pude entender las ordenes que estaban dando a los remolcadores porque no entiendo español, el continuaba hablando por el radio con los remolcadores sin embargo el primer oficial continuaba reportándome sobre los movimientos del buque y yo le reportaba al piloto práctico, yo estaba preocupado por las tensiones del viaje pero sabía que se estaba presentando una situación tensa, por las distancias que estaba dando el primer oficial, y en cuanto yo levante la voz el piloto para llamar su atención él me contestó capitán relájese, él me contestó así porque yo le estaba gritando para llamar su atención, y yo le grite que diera marcha atrás y esto fue a las 6:42 y él ordenó dar marcha atrás, a las 6:44 la orden a la máquina fue dar muy despacio atrás y luego despacio atrás, aproximadamente a la misma hora el primer oficial reportó que la lancha de pilotos había sido golpeada contra la parte delantera de la defensa, la lancha de pilotos fue golpeada por el costado de proa, uno de los pilotos fue golpeada alrededor a las 6:44 aproximadamente la proa de mi buque golpea por la proa a la lancha de pilotos y a su vez la lancha de pilotos golpea la esquina de la defensa del muelle, de acuerdo con el reporte del primer oficial, alrededor de la misma hora 6:44 la máquina estaba muy despacio y después despacio atrás (...)" (Cursiva fuera del texto original)

Así las cosas, respecto de los hechos que dieron origen al siniestro bajo investigación, se puede concluir que el día 13 de octubre de 2013, la motonave "ALBION BAY" se disponía a atracar en el muelle No. 4 de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta por costado babor aproximadamente a las 6:50 horas. Para tal fin, se dispuso de la asesoría del Piloto Práctico LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR, el cual determinó como necesario el

apoyo los remolcadores “PINO” y “GPC TESORO”; el primero se aseguró por proa costado estribor y el segundo realizó lo mismo por popa costado estribor. Sin embargo, en el desarrollo de la misma, se presentó la colisión con la motonave “STADT EMDEN”, la cual se encontraba atracada en el muelle No. 3 y a su vez con la motonave “NATIVIDAD”, que permanecía en la curva del muelle.

Teniendo claro lo sucedido, este Despacho estima apropiado analizar los siguientes aspectos:

- ✓ Planificación de la maniobra.
 - ✓ Condiciones meteomarinas.
 - ✓ Comunicación Capitán – Piloto Práctico.
 - ✓ Desempeño de remolcadores “PINO” y “GPC TESORO”.
 - ✓ Estado de la maquinaria de la motonave “ALBION BAY”.
 - ✓ Presencia de naves en la zona.
 - ✓ Programación y coordinación de maniobra de atraque con la Sociedad Portuaria.
 - ✓ Velocidad en la ejecución de la maniobra.
- ✓ **Planificación de la maniobra de atraque – Piloto Práctico y Capitán.**

Inicialmente, es preciso indicar que la motonave “ALBION BAY” ostentaba 32.232 de Unidades de Arqueo Bruto – UAB. Por ello, en atención a lo dictado por el artículo 4° de la Ley 658 de 2001³, era obligatoria la presencia de un Piloto Práctico que asesorara al Capitán de la nave en la maniobra a desarrollar. Para el caso en concreto, y como fue mencionado anteriormente se desempeñó como Piloto Práctico el señor LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR.

Al respecto de la planificación de la maniobra con el Capitán de la motonave “ALBION BAY”, el Piloto Práctico asintió:

“Lo normal se le dice el estado del tiempo, las condiciones, el muelle para donde se va el costado por donde se va a atracar los equipos que se van a utilizar la cantidad de líneas con que se va a amarrar, el capitán le informa uno el estado del barco ubicación de winches distribución del personal y se procede a realizar la maniobra.” (Cursiva fuera de texto)

A su vez, el señor RAY FANTONALGO PARREÑAS como Capitán de la motonave “ALBION BAY”, asintió:

“(…) a las 6:15 finalizamos el intercambio de información con el piloto, me informó que no venía saliendo ningún buque del puerto, le informé sobre los equipos de navegación ya habían sido probados, y le mostré también las cartas de la navegación, a esa misma hora terminadas estas formalidades el piloto (…)” (Cursiva fuera de texto)

Según lo manifestado por parte de los sujetos implicados directamente en la ejecución de la maniobra, se colige que se ejecutó una planeación entorno a ella, intercambiando información respecto de la nave y su estado, así como de la forma en que se concretaría la maniobra de atraque en el muelle No. 4 de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta.

³ “Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicaaje como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.”

✓ **Condiciones meteomarinas**

Con el fin de determinar la incidencia de las condiciones meteomarinas reinantes para el día del abordaje de las naves en referencia, se procederá a citar las siguientes pruebas obrantes a la investigación de la siguiente manera:

- Capitán de la motonave "ALBION BAY": *"Dentro de la dársena era un tiempo calmo (sic), la visibilidad era muy buena, el mar estaba calmo (sic)"* (Cursiva fuera del texto original)
- Piloto práctico designado para la maniobra: *"Normales, el mar estaba calmado, no había viento."* (Cursiva fuera del texto original)
- Coordinador de Operaciones Portuarias de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta: *"(..) en esos instantes la visibilidad, el clima y las condiciones del puerto eran normales (...)"* (Cursiva fuera del texto original)
- Capitán del remolcador "PINO": *"Habían buenas condiciones meteorológicas durante la maniobra, de mar, viento."* (Cursiva fuera del texto original)

Por su parte, el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe – CIOH, emitió en su pronóstico de las condiciones para el día de los hechos, lo siguiente:

"Área costera: Cielo poco nuboso en la mañana/tarde, pasando a muy nuboso en la noche. Posibles lluvias débiles en horas de la tarde/noche. La temperatura ambiente oscilará entre 25°C y 31°C. El viento será de dirección este-noreste con velocidades de 5 a 10 nudos máximo 15 nudos (fuerza 2-4)

Área Marítima: El viento será de dirección este-noreste con velocidades de 10 a 15 nudos (fuerza 2-4). La altura del oleaje oscilará entre 0,8 y 1,0 metros máximo 1.5 metros (marejadilla-marejada)" (Cursiva fuera del texto original)

En correspondencia a los pronósticos, el señor CARLOS EDUARDO MONTILLA OSPINA como perito designado dentro de la investigación, señaló en su dictamen lo siguiente:

"Las condiciones meteorológicas reinantes en el área entre las 6:10R y las 06:50R no fueron relevantes como una de las posibles causas del siniestro." (Cursiva fuera del texto original)

Así las cosas, de las pruebas recolectadas en la investigación puede concluirse que las condiciones meteomarinas reinantes para el día de los hechos no afectaron el desarrollo de la maniobra de atraque de la motonave "ALBION BAY".

✓ **Comunicación entre el Capitán y el Piloto Práctico**

En lo que corresponde a la comunicación dada entre los intervinientes en la maniobra de atraque, se citarán apartes de la declaración del señor RAY FANTONALGO PARREÑAS, el cual en su condición de Capitán manifestó lo siguiente:

"No pude entender lo que ellos hablaban por radio, pero no se reportó ningún problema."

(...)

“Puedo entender su inglés pero no puedo entender lo mismo en cuanto si él me entendía o no porque él me decía ok capitán.” (Cursiva fuera del texto original)

Por su parte, el Piloto Práctico indicó:

“(...) durante la maniobra tuve buena comunicación del capitán a excepción del momento en que él quiso, utilizar toda la fuerza de la máquina, hecho que evité pues estando demasiado cerca de la barcaza aproximadamente 5 metros, nos hubieran originado un accidente catastrófico (...)” (Cursiva fuera del texto original)

Se encuentra evidente que, el Capitán no estaba enterado por completo de las indicaciones que el Piloto Práctico impartía a los remolcadores, únicamente pudo entender lo que concierne a la maniobra de manera general, sin embargo no tenía seguridad si el Piloto Práctico lo entendía a él.

A pesar de lo anterior, el Piloto Práctico estimó como acertada la comunicación, exceptuando un momento, en el que contrarió el Capitán una orden impartida por este.

✓ **Desempeño de los Remolcadores “PINO” y “GPC TESORO” en la maniobra de atraque**

Como se ha mencionado con anterioridad, para la maniobra de atraque de la motonave “ALBION BAY”, el Piloto Práctico LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR, nominó a los remolcadores “PINO” y “GPC TESORO”, los cuales se asegurarían por proa costado estribor y por popa costado estribor respectivamente.

Por ello, con el fin de verificar el desempeño de los remolcadores aludidos con anterioridad, procederá el Despacho a citar extractos de las declaraciones obrantes en la presente investigación, con el fin de dilucidar si estos actuaron de forma errada el día de los hechos, de la siguiente forma:

El señor EDQUILA SATURNINO JR ABAO, en su condición de Primer Oficial de la motonave “ALBION BAY”, señaló:

“Desde mi punto de vista si el remolcador de proa debió haber empujado tal vez hubiera atracado con seguridad, porque el remolcador de popa estaba haciendo girar el buque y si el remolcador de proa hubiera empujado se hubiera evitado una colisión. Desde mi punto de vista el buque estuviera paralelo al stad edmen (sic) a una distancia mayor al girar hubiera un atraque seguro.” (Cursiva fuera de texto)

El señor LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR como Piloto Práctico, al ser interrogado sobre si existió un error por parte del remolcador “PINO”, asintió:

“No, porque el tipo de barco obligaba a amarrarse en el castillo no en la amura, y yo pienso como profesional que es, que hizo lo que pudo.” (Cursiva fuera de texto)

Por su parte, los Capitanes de los remolcadores “PINO” y “GPC TESORO” señalaron que se dio estricto cumplimiento a todas las instrucciones dadas por el Práctico, no habiendo en ningún momento una contraorden, e indicando que todas las órdenes estuvieron bien impartidas.

A su vez, el Perito CARLOS EDUARDO MONTILLA OSPINA en su dictamen pericial, una vez analizadas las declaraciones conceptuó lo siguiente:

“f. Remolcadores.

Consideraciones:

- *Los capitanes de los remolcadores TESORO y PINO ejecutaron las órdenes impartidas por el piloto y no hay evidencia de que hubieran realizado alguna maniobra diferente a la ordenada.*
- *El capitán del remolcador PINO tuvo que maniobrar para proteger el remolcador al verse comprometida su seguridad al quedar entre la proa de la motonave ALBION BAY y la motonave STADT EMDEN.”* (Cursiva fuera de texto)

Podría concluirse que el desempeño de los remolcadores que apoyaron la maniobra de atraque de la motonave siniestrada, fue el correcto y que su labor no afectó el rumbo de la maniobra.

✓ **Estado de la maquinaria de la Motonave “ALBION BAY”**

Se considera un aspecto importante para analizar, el estado de la maquinaria de la motonave “ALBION BAY” en el momento de ejecutar la maniobra, por ello se estima apropiado referirse a la declaración del Capitán de la nave, que al ser interrogado sobre el particular, afirmó:

“No se presentó ninguna anomalía en los instrumentos, ni mecánicos en la motonave ALBION BAY” (Cursiva fuera de texto)

De igual forma, el señor SAUL RAMÍREZ JIMÉNEZ en condición de Coordinador de Operaciones Portuarias de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, manifestó sobre el aspecto en revisión:

“Nunca lo escuché, dentro de otras cosas eso lo manejara el piloto con el capitán, y el piloto lo manifiesta al CO, pero nunca lo escuché.” (Cursiva fuera de texto)

El Perito se refirió sobre los equipos y maquinaria de propulsión, señaló en su informe:

“(…)

-En la bitácora de la M/N ALBION BAY queda registro de la prueba de equipos realizada entre las 04:00 y 04:30 h sin novedad.

“(…)

Consideraciones:

No hay reporte ni evidencia de que se haya presentado falla alguna en el sistema de propulsión, gobierno o en algún otro equipo del barco durante la maniobra de atraque.

(...)” (Cursiva y subraya fuera de texto)

✓ **Presencia de naves en el área de maniobra**

Es preciso indicar que el presente asunto a analizar guarda estrecha relación con otro de los aspectos que se examinarán posteriormente. No obstante, considera el Despacho pertinente dejar claro que motonaves se encontraban en la zona de maniobra, y si estas generaron consecuencias negativas en la ejecución de la maniobra de atraque de la motonave “ALBION BAY”.

Sobre ello, el Piloto Práctico advirtió sobre la presencia de cuatro naves en la zona de atraque, las cuales relacionó de la siguiente manera:

“Satan enmen (sic) en el muelle número 3, la barcaza ENERGY en el muelle número 6, la draga ORWEN en el muelle 5, y las embarcaciones menores que se encontraban en la curva.” (Cursiva fuera de texto)

De otro lado, el señor JAVIER MAURICIO OCHOA ESCOBAR en condición de Director de Operaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, manifestó sobre la presencia de las naves, lo siguiente:

“Se encontraban en el puerto la barcaza 11102 en el muelle número 6, la draga ORWELL, en el muelle número 5 y la motonave STAND ENMEN en el muelle número 3. Vale la pena aclarar que la draga ORWELL se disponía para zarpe con piloto abordo cuando ingresó la motonave ALBION BAY en ningún momento el piloto o capitán de la motonave ALBION BAY consideró necesario que la draga ORWELL zarpara y así él hubiera tenido aún más área para su maniobra.” (Cursiva fuera de texto)

Aunado a las naves que fueron referenciadas, se encontraban en el muelle No. 5 o en la parte interna de la curva las lanchas de los Pilotos Prácticos., el Coordinador de Operaciones Portuarias de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, indicó:

“Es el sitio habitual de las lanchas, ellos conocen de antemano que es el lugar habitual, si el piloto iba a utilizar ese espacio siempre nos lo manifiestan al igual que sus lancharos, en este caso no lo hizo, nunca dijo que iba a utilizar ese espacio.” (Cursiva fuera de texto)

En cuanto a si la presencia de dichas naves constituía un riesgo para la ejecución de la maniobra de atraque, el Piloto Práctico señaló en declaración con respecto a las naves de los pilotos y la motonave “STAD EMDEN”, lo siguiente:

“Indudablemente era una cortina adicional.”

(...)

“Indudablemente, pero sobre todo el hecho de haber estado metido en la curva del STAD EMDEN, que lo otro se puso superar.”

(...)

"Mal atracado no, estaba obstruyendo el sector de maniobra." (Cursiva fuera de texto)

Por su parte, el Director de Operaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, señaló que:

"No existía ningún obstáculo en la dársena de maniobra de la sociedad portuaria, para la maniobra de la sociedad portuaria, para la maniobra segura de cualquier barco, aclaro además que la manga del buque STAND ENMEN es de veintitrés metros y no de treinta, dos metros como escuche aquí, en el terminal se encuentran atracadas permanentemente hasta cinco motonaves por lo cual el hecho de que haya un barco en el muelle 3 y otro en el muelle 6 no puede considerarse de ninguna forma como obstáculos pues la función del puerto es operar con barcos atracados, el piloto práctico con su experticia, saber y autonomía evalúa la situación del terminal antes de hacer una maniobra y decide cómo hacerla. Para estas maniobras en el muelle 4 es habitual que los pilotos prácticos hagan el giro, antes de entrar a la dársena de aproximación en el muelle número 4, lo cual les permite utilizar áreas mucho más amplias para su maniobra, no fue así para este caso."

(...)

"no se presentaban ningún riesgo a la seguridad, ni mínimo ni riesgos especiales, vale la pena añadir que el piloto practicar (sic) como experto y autónomo en su maniobra tiene recursos disponibles, como remolcadores, radares, anclas, informantes como el primer oficial con lo cual planea y ejecuta una operación segura." (Cursiva fuera de texto)

En esa misma orbita, se tiene lo dictaminado por el Perito en su informe, toda vez que se refirió a la presencia de las lanchas y si estas representaban peligro a la maniobra:

"h. Lanchas en curva muelle 3

Consideraciones:

- Es de conocimiento permanente por parte de SPSM y de las compañías de pilotos propietarios de las lanchas que están que están permanezcan atracadas en muelle 5 o como en este caso en el muelle 3 ya que en muelle 5 estaba atracada la draga ORWELL.*
- Las lanchas estaban atracadas en el costado sur de la curva muelle 3 resguardadas por la proa de la motonave STADT EMDEN atracada en muelle 3.*
- La distancia del muelle 4 es de 240 mts y la distancia entre la punta sur del muelle 4 y la punta norte del muelle 3 es de 61,3 mts (consultar folios 376, 377 planos de los muelles de SPSM y distancias de los mismos) menos los 5 mts que se encontraba salida la proa de la motonave STADT EMDEN en muelle 3 quedan 56,3 mts disponibles en la curva para adicionarlos a la zona de maniobra ya analizada en el ítem (d. distancia de maniobra).*

- Es una condición normal el movimiento a proa o a popa de motonaves atracadas previo consentimiento de los capitanes y coordinado con la SPSM, ya sea por ubicación de grúas o demás equipos requeridos para la operación, ubicación de la escala, tomas de agua, maniobra de tomas de combustible etc. De igual forma con las lanchas de pilotos, es una información fluida entre las partes en ambas vías." (Cursiva fuera de texto)

Así las cosas, se puede ultimar que la única persona que consideraba como un riesgo la presencia de las diferentes naves que se encontraban en la dársena de maniobra era el Piloto Práctico, al señalar que estas eran un obstáculo, y para el caso particular de la motonave "STADT EMDEN" estaba mal atracada.

Empero, en contraposición a la postura antes indicada, el personal de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta encargado de los temas relacionados a la maniobra, señaló que esta no generaba ningún tipo de contratiempo para la maniobra de atraque, como quiera que en la Sociedad Portuaria era normal que se encontraran hasta cinco (5) naves atracadas a la vez, sin que esto represente un riesgo para las naves que ingresan a la instalación portuaria.

En relación a la presencia de las lanchas de los pilotos que se encontraban en el muelle No. 3, según lo afirma el perito, es de amplio conocimiento por parte de las compañías de pilotos que estas permanentemente se encuentran atracadas en la Sociedad Portuaria.

✓ **Programación y coordinación de maniobra de atraque con la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta**

Para abordar el presente asunto, resulta oportuno referirse a la programación de la maniobra de atraque de la motonave "ALBION BAY", debido a que el Piloto Práctico realizó las siguientes manifestaciones:

"Mi percepción inicial es la que da la programación y sobre eso tenía conocimiento el coordinador de operaciones, si durante la noche cambio la línea de atraque y las condiciones que estaban las embarcaciones quienes debían haber tomado acción inmediata eran quienes realizan el programa de atraque; por tanto pensé que las condiciones eran las que la programación había diseminado, por tanto no me comuniqué con el coordinar (sic) porque pensé que no había cambiado nada."

(...) si yo hubiese conocido o hubiese informado por quien le correspondía, la sociedad portuaria de las condiciones en que estaba las embarcaciones en los muelles 3 y 6, es muy probable que hubiese compartido con él, la responsabilidad de atracar o no, pero porque era un ignorante del cambio en la línea de atraque, procedí de acuerdo con el relato que he hecho."

(...) No sabía que la línea de atraque había sido cambiada, me encontré con eso al momento de estar realizando la maniobra, para mí había suficiente espacio siempre y cuando la línea de atraque se hubiese cumplido."

(...) La programación sale de acuerdo con una proyección de trabajo la cual varía de acuerdo a múltiples factores que puede influir necesariamente que la sociedad da, ella por tanto puede cambiar por el lapso de las horas la programación que ha

[Handwritten mark]

hecho, y esto a mi entender fue lo que sucedió el día 10, en donde el programa el día 9 no era necesariamente del día 10 a la 6:00." (Cursiva fuera de texto)

Teniendo en cuenta los señalamientos realizados por el Piloto Práctico es claro este no tenía claridad sobre la línea de atraque, sobre que naves se encontrarían en el muelle, debido a que según sus señalamientos se habían realizado cambios que afectaron de manera directa la maniobra en la cual se encontraba encargado.

Teniendo en cuenta las afirmaciones realizadas por el Piloto Práctico, es claro que este no tenía claridad sobre la línea de atraque y de las naves que se encontrarían en el muelle, siendo esta información primordial para ejecutar la maniobra.

De igual forma, manifestó una confianza en la información que le habían reportado, asintiendo en su declaración que:

"(...) yo creía y creo en el profesionalismo en los funcionarios de sociedad portuaria y que aquellos que hacen la programación deben saber lo que están haciendo, y fuera de eso no es habitual, que no dejen el espacio y el muelle en condiciones adecuadas, lo habitual es que el muelle apto para recibir con su seguridad las embarcaciones que llegan al puerto." (Cursiva fuera de texto)

De otra parte, es menester del Despacho referirse a lo declarado por parte de personal de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta; por lo cual se procederá a citar la declaración del señor JAVIER MAURICIO OCHOA ESCOBAR, que en su condición de Director de Operaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, expresó lo siguiente:

"El miércoles 9 de octubre se realizó la reunión de programación de línea de atraque del puerto, en la cual se programaron operaciones dentro de las siguientes 24 horas del terminal, esto de acuerdo con el reglamento de operaciones que establece esta reunión como mecanismo a través del cual el puerto coordina con todos sus usuarios, agentes pilotos, y en general toda la comunidad portuaria, todas las operaciones con el puerto, en esta reunión y refiriéndome puntualmente a lo sucedido en este caso se programó el atraque de la motonave ALBION BAY para el jueves 10 a las 6:00 de la mañana en el muelle 4, igualmente se programó el zarpe de la motonave STAND ENMEN (sic) para el mismo jueves a las 10:00 de la mañana, a las 18:05 horas del miércoles 9 de octubre la sociedad portuaria envía correo electrónico a toda la comunidad el formato de programación definido, y se publica también en la página web del puerto para consulta de todos los usuarios que puedan necesitar esta información (...)

"(...) Quiero también hacer claridad acerca de la programación del puerto generada el día jueves 10 de octubre a las 5:00 de la tarde y con la cual fui enterado por nuestra parte, por nuestro apoderado, que el piloto práctico aduce haberla tenido en sus manos a las 06:00 de la mañana en el momento de haber abordado el barco, y con la cual paso, hacer su maniobra, esto es totalmente imposible, pues en el momento del siniestro este documento no había sido generado solo 12 horas después de ocurrido el siniestro, la programación vigente era la programación del día 9 de octubre."

(...) quiero añadir que el CO Coordinador de operaciones por procedimiento entra en comunicación con el piloto práctico desde el momento que este aborda el barco sea para el atraque o zarpe, recibiendo normalmente una retroalimentación de parte del piloto estableciendo una comunicación proactiva con él para el éxito de la maniobra. Esta condición de comunicación lamentablemente no se puede efectuar con el piloto práctico Carvajal, pues su comportamiento es agresivo, ofensivo, grosero, y en muchos casos totalmente silencioso, es decir, no responde ni atiende las comunicaciones que desde tierra se le envía, llegando incluso a decirle o a responderle en algunas ocasiones al coordinador frases como "cállese sapo", "usted no se meta", desde la dirección de operaciones he recibido mensajes y comentarios de parte de agencias marítimas solicitando que en lo posible no le sea asignado este piloto práctico a sus barcos (...)

(...) Lo normal es cumplir con la programación, en esta programación se detalla la eslora de los barcos y el muelle asignado. Durante la maniobra de atraque se le informa el piloto cual debe ser su posición final de atraque, de acuerdo con la planeación de las operaciones del barco y el lugar donde las grúas y equipos de tierra van a trabajar, durante las operaciones y dependiendo de ciertas circunstancias, los barcos se moviliza hacia proa o popa para que los equipos de tierra puedan operar eficientemente, por lo tanto, los barcos pueden moverse o hacer movilizaciones. Es normal en el medio portuario que los barcos puedan quedar sobresalidos del muelle siempre y cuando el capitán de la motonave no tenga objeción, en el muelle 3 es usual usar la curva para atracar barcos que pueden hasta 30 metros por fuera sin ningún riesgo presentado históricamente en el puerto no se ha presentado ningún evento de riesgo para este muelle o para barcos en este muelle o para barcos que entren o salgan del muelle 4, la pericia, experticia, y planeación del piloto práctico es necesaria para las maniobras seguras."

(...) Esta programación del folio 300, fue generada el día 10 de octubre a las 18:41R, es decir, 12 horas después de ocurrido el siniestro, por lo tanto, el piloto práctico no podía tener este documento en su mano al momento de realizar la maniobra el día 10 de octubre, a las 06:00R. Esta programación del 10 de octubre efectivamente fue elaborada el día 10 de octubre 18:41R como consta en el anexo del envío correo electrónico, estableciendo la programación vigente hasta el día 11 de octubre a las 17:00R. La programación vigente para el día 9 de octubre fue enviada a las 18:05R del día 9 de octubre, ambas programaciones con correctas y validas, para el momento en que fueron generadas y el tiempo de alcance que tenía cada una de ellas, en la programación del diez de octubre se programa el zarpe de la motonave STAND ENMEN (sic) a las 19:00R debido a que por haber sido colisionada su zarpe fue retrasado 9 horas. (...)" (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

A la luz de la declaración del Director de Operaciones de la instalación portuaria, se colige que para el momento del siniestro la programación vigente era la del día 9 de octubre, sobre la cual el Piloto Práctico debía orientar su maniobra en la que no existían cambios de ninguna índole.

Sumado a ello, fue enviado vía correo electrónico a toda la comunidad el formato de programación definido para el día 10 de octubre de 2013, información que se encontraba

publicada en la página web del puerto, para que pudiera ser consultada por parte de los usuarios.

Igualmente, una vez el piloto práctico se dispone a realizar cualquier tipo de maniobra en la instalación portuaria, este debe estar en contacto con el Coordinador de Operaciones, quien debe realizar una retroalimentación para lograr una ejecución exitosa de la misma. No obstante, es imperioso resaltar la salvedad esbozada por el señor OCHOA ESCOBAR, en cuanto a que el Piloto Práctico en muchas ocasiones no mantenía una buena comunicación con el personal en tierra perteneciente a la Sociedad Portuaria, no atendiendo las comunicaciones impartidas por estos, ignorándolas, e incluso llegando a insultarlas.

✓ Velocidad en la ejecución de la maniobra

La velocidad es uno de los aspectos a analizar en el presente proveído, debido a que de ella dependen factores como la capacidad de reacción de la nave ante una situación de emergencia. Por tal motivo, es posible precisar que de las pruebas allegadas al plenario, fue aproximadamente de 0,6 nudos.

El Perito en su informe, señaló al respecto que:

*"(...) el Capitán a pesar de haber evidenciado que la información recibida no era completa, haber observado la estrechez en el área de maniobra en forma anticipada, que observó que la aproximación **se hizo con más velocidad de la normal**, que ordenó full máquina atrás al tercer oficial y que sin embargo el piloto ordenó media atrás deshaciendo la maniobra (registrado en tabla de velocidades a las 06 45,5 "Full atrás" y a las 06 45,5 se registra nuevamente medias atrás (...)"*
(Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

Examinados con detenimiento los aspectos analizados con antelación, el Despacho puede llegar a las siguientes conclusiones sobre lo ocurrido en la deficiente maniobra de atraque que terminó en el abordaje entre las naves "ALBION BAY", "STADT EMDEN", "NATIVIDAD:

1. El día 10 de octubre de 2013, la motonave "ALBION BAY" se disponía a realizar maniobra de atraque en el muelle No. 4 de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta por el costado de babor.
2. Teniendo en cuenta las Unidades de Arqueo Bruto – UAB de la motonave "ALBION BAY" era necesaria la presencia de un Piloto Práctico que asesorara al Capitán de la motonave en referencia, que para el caso en concreto fue el señor LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR.
3. La maniobra de atraque fue asistida por el remolcador "PINO", el cual se aseguró por proa costado estribor, "GPC TESORO", el cual se aseguró por popa costado estribor.
4. En el transcurso de la maniobra en mención, se generó el siniestro marítimo de abordaje con las motonaves "STADT EMDEN", la cual se encontraba atracada en el muelle No. 3 y la motonave "NATIVIDAD", la cual permanecía en la curva del muelle, generándole diversos daños.
5. La maniobra de atraque fue concertada previamente a su ejecución por parte del Piloto Práctico y el Capitán.

6. Las condiciones de viento y mar presentes para el día de la ocurrencia de los hechos, no afectaron la maniobra de atraque.
7. La comunicación entre el Capitán y el Piloto Práctico fueron en términos generales acertada. Sin embargo, es de precisar que el Capitán no tenía conocimiento sobre las órdenes que impartía el Piloto Práctico a los remolcadores, debido a que no tenía dominio del idioma español.
8. La labor de los remolcadores “PINO” y “GPC TESORO” en la maniobra de atraque de la motonave “ALBION BAY” fue correcto. Las instrucciones dadas por el Piloto Práctico fueron acatadas cabalmente.
9. La maquinaria principal de la motonave “ALBION BAY” no reportó fallas en el transcurso de la maniobra, por lo que puede ser descartada como causa del siniestro marítimo.
10. En la dársena de maniobra se encontraba la barcaza “11102” atracada en el muelle No. 6, la draga “ORWELL” en el muelle No. 5, la motonave “STADT EMDEN” en el muelle No. 3 y las lanchas de pilotos prácticos en la curva del muelle No. 3 y No. 4.
11. La presencia de naves o artefactos navales en el área donde se realizaría el atraque la motonave “ALBION BAY”, no era una circunstancia atípica en la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, debido a que como consta en las declaraciones rendidas por parte del personal del puerto, con normalidad se realizan este tipo de maniobras con la presencia de diferentes naves atracadas.
12. Es de amplio conocimiento por parte de la Sociedad Portuaria como de las empresas de pilotaje que son las propietarias de las lanchas, que estas se encuentran habitualmente situadas en el muelle No. 5 o No. 3.
13. El Piloto Práctico no tenía conocimiento de las naves que se encontraba en la dársena de maniobra, denotando de esta manera una falta de conocimiento sobre el panorama general que encontraría al realizar la aproximación a la instalación portuaria, lo que generó problemas determinantes en el atraque.
14. El Piloto Práctico como experto en las condiciones particulares y específicas de la jurisdicción donde ejecuta su labor, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes (COLREG) y de aspectos relacionados a tal fin, debió tener claridad total de los factores que podían afectar su maniobra.
15. La línea de atraque suministrada por la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta no le fueron realizadas modificaciones.
16. El Piloto Práctico no tenía conocimiento de la programación o línea de atraque de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta.
17. El Coordinador de Operaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, le explicó al práctico la situación actual de la instalación portuaria, indicándole posiciones de las naves, entre otros datos importantes.

18. El Capitán de la motonave “ALBION BAY” al denotar que se estaba realizando la maniobra aproximación con una velocidad excesiva, a pesar de transmitió su desesperación, no realizó acción alguna para impedir lo sucedido.

VI. DEL ANÁLISIS JURÍDICO Y LA DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

El Capitán, sus funciones y obligaciones

Respecto al concepto de capitán, el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que “*El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave*”. En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando –para ello– respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

De igual forma el Decreto 1597 de 1988 “*Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984.*” en su artículo 40 dispone lo siguiente:

“*ARTICULO 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 de ello en el diario de navegación.* (Cursiva fuera de texto)

El Piloto Práctico, sus funciones y atribuciones

La función principal que desempeña un Piloto Práctico, de acuerdo con la Ley y la definición del practicaje, establecido como servicio público, de conformidad 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 subraya fuera de texto)

Asimismo en la norma ibídem, establece lo siguiente con respecto a la definición de Piloto Práctico:

“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.” (Cursiva 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 practica. 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 practica, 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)

Reglamento Internacional Para Prevenir Abordajes – COLREG 1972

En este punto es pertinente referirse al contenido del Convenio internacional para Prevenir los Abordajes – COLREG 1972 (Adoptada por Colombia a través de la Ley 13 de 1981), la cual dispone:

“Regla 5 Vigilancia.

“Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.”

(...)

Regla 6 Velocidad de seguridad.

“Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento. Para determinar la velocidad de seguridad se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

- a) En todos los buques:
 - i) El estado de visibilidad;
 - ii) La densidad de tráfico, incluidas las concentraciones de buques de pesca o de cualquier otra clase;
 - iii) **La maniobrabilidad del buque teniendo muy en cuenta la distancia de parada y la capacidad de giro en las condiciones del momento;**

- iv) *De noche, la existencia de resplandor, por ejemplo, el producido por luces de tierra o por el reflejo de las luces propias;*
- v) *El estado del viento, mar y corriente, y la proximidad de peligros para la navegación;*
- vi) *El calado en relación con la profundidad disponible de agua.*

b) Además, en los buques con radar funcionando correctamente:

- i) Las características, eficacia y limitaciones del equipo de radar;*
- ii) Toda restricción impuesta por la escala que esté siendo utilizada en el radar;*
- iii) El efecto en la detección por radar del estado de la mar y del tiempo, así como de otras fuentes de interferencia;*
- iv) La posibilidad de no detectar en el radar, a distancia adecuada, buques pequeños, hielos y otros objetos flotantes;*
- v) El número, situación y movimiento de los buques detectados por radar;*
- vi) La evaluación más exacta de la visibilidad que se hace posible cuando se utiliza el radar para determinar la distancia a que se hallan los buques u otros objetos próximos.* (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Según lo citado del COLREG, se deben tener en cuenta ciertas reglas para realizar una navegación segura, como mantener una constante vigilancia visual y auditiva, así como usar todos los medios disponibles apropiados a la circunstancia.

De otra parte, dispone que se debe ejecutar la navegación con una velocidad adecuada que le permita al Capitán mantener la maniobrabilidad del buque con el objeto de evitar abordajes. Para determinar esta velocidad, se debe tener en cuenta la capacidad de giro de la nave, el estado meteorológico y los buques que tengan radar funcionando de manera correcta, deben tener presente la posibilidad de no detectar en el radar a distancia adecuada naves menores u objetos que pongan en riesgo la navegación. Por lo que se debe tener verificado el panorama general de los factores que pueden poner en riesgo el buque para evitar posibles siniestros marítimos de abordaje.

Así las cosas, resulta clara e inequívoca la responsabilidad del Capitán de la motonave "ALBION BAY", como quiera que no realizó acción alguna para contrarrestar las consecuencias investigadas, aun teniendo conocimiento de las distancias que le proporcionaba su Primer Oficial. Tal comportamiento es posible calificarlo como un acto de extrema confianza en lo que dispuso el Piloto Práctico, y en concordancia con lo dispuesto en la norma, tenía plenas facultades para intervenir en las órdenes impartidas por el Piloto Práctico al percibir que su nave se encontraba en inminente peligro.

Por parte del Piloto Práctico, es posible indicar que al no tener la información exacta sobre la línea de atraque o programación de la Sociedad Portuaria, era imposible ejecutar una maniobra segura, debido a que no pudo evaluar la presencia de las naves como un riesgo para la seguridad de la nave. De igual forma, salta a la vista la falta de coordinación con el Coordinador de Operaciones de la Sociedad Portuaria, y en este punto, no se puede perder de vista que el Piloto Práctico como persona experta que presta un servicio público obligatorio, debe prestar una asistencia óptima, en la que debe considerar la totalidad de detalles en la maniobra que asesora.

En definitiva, se puede considerar que en el presente siniestro marítimo intervinieron de manera definitiva los señores RAY FANTONALGO PARREÑAS en calidad de Capitán de la motonave "ALBION BAY" y LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR en calidad de Piloto

27
A

Práctico a bordo de la citada nave, que a pesar de ostentar distintas condiciones, sus acciones y omisiones fueron determinantes para que el siniestro se consumara.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia⁴, ha señalado lo siguiente:

“(…) la noción teórica de ‘guarda compartida’, según la cual en el ejercicio de actividades peligrosas no es extraña la concurrencia de varias personas que, desde diversos ángulos y en atención a sus propios intereses o beneficios, puedan ejercer al tiempo y a su manera la dirección o control efectivo de aquellas y que a todas les impone el deber jurídico de impedir que se convierta en fuente de perjuicios para terceros” (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, considera el Despacho que en los hechos acaecidos el día 10 de octubre de 2013, se encuentra probatoriamente fundamentada la responsabilidad de los señores RAY FANTONALGO PARREÑAS en calidad de Capitán de la motonave “ALBION BAY” y LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR en calidad de Piloto Práctico, en el siniestro de abordaje ocurrido entre la citada nave y las motonaves “NATIVIDAD” y “STADT EMDEN”. Razón por la cual el Despacho procederá a confirmar la responsabilidad declarada en primera instancia.

VII. DEL AVALÚO DE LOS DAÑOS

En cuanto al presente acápite, este Despacho encuentra que al interior del proceso se aportó contrato de transacción suscrito entre los señores LUIS GUILLERMO RODRIGUEZ ACEVEDO, en nombre y representación de MARITIMA DEL CARIBE S.A.S. en condición de Gerente y Representante Legal, los cuales ostentan a su vez la condición de armador de la motonave “NATIVIDAD”, y de otra parte el Abogado CARLOS IVÁN ÁLVAREZ CLOPATOFSKY, obrando en nombre y representación del Armador de la motonave “ALBION BAY”, en su calidad de apoderado especial.

En dicho documento, se acuerda el pago por parte de los armadores de la motonave “ALBION BAY” la suma de CIENTO MIL DOLARES (USD \$100.000.00) a MARITIMA DEL CARIBE S.A.S. quien ostenta la condición de armador y/o propietario de la motonave “NATIVIDAD”.

Dicho documento fue aceptado de forma expresa por las partes que la suscribieron, y que como consecuencia de dicho acuerdo transaccional, se acuerda la terminación de diferencias determinando: *“Marítima Del Caribe S.A.S., una vez verificado el pago, manifestará a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, que ya no le asiste ningún interés en la investigación que se abrió con ocasión del presente siniestro, como consecuencia del suscrito (...)”* (Cursiva fuera del texto original)

Visto lo anterior, este Despacho precisa conveniente traer a colación lo dispuesto por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en Concepto 1605 de 2004, en el que sostiene, respecto a los mecanismos alternos de solución de conflictos, lo siguiente:

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de casación civil y agraria, M.P. Nicolas Bechara Simancas, Sent. 22 de abril de 1997, Exp. 4753., reiterada en Sentencia 19 de diciembre de 2011 Exp. No. 44001 31 03 001 2001 00050 01, Sentencia 8 de abril de 2014 Radicación n° 11001-31-03-026-2009-00743-01.

“La sala considera, que únicamente serían transigibles aquellos asuntos relativos a los intereses particulares derivados del conflicto. En otras palabras, los asuntos que se refieren a la responsabilidad civil extracontractual y los efectos de su determinación”. (Cursiva fuera del texto original)

Así las cosas, como quiera que lo transado por las partes en mención, corresponde exclusivamente a los daños generados con ocasión al siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves “ALBION BAY” y “NATIVIDAD”, y visto que el valor objeto de la transacción no resulta irrisorio, este fallador reconocerá y dará pleno efecto al acuerdo transaccional logrado, precisando que el mismo no da *per se* terminada la actuación jurisdiccional propiamente dicha, sino que solo aplicará para los efectos exclusivos correspondiente al avalúo de los daños ocurridos como consecuencia del siniestro.

Así pues, los demás asuntos relacionados con la responsabilidad del siniestro, el incumplimiento de las obligaciones legales de carácter nacional e internacional, así como los aspectos concernientes a la seguridad marítima, siendo éste el derecho jurídicamente tutelado por el Estado, tendrán los efectos y las consecuencias resultas en el presente proveído. Teniendo como fundamento lo expuesto, este fallador procederá a reconocer el contenido del acuerdo transaccional radicado por las partes intervinientes en él, de acuerdo a las precisiones antes expuestas.

VIII. DE LA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE

En relación al análisis sobre las posibles violaciones a las normas de Marina Mercante se evidencia que el Capitán de la motonave “ALBION BAY” no actuó bajo el amparo de la normatividad contenida en el Decreto 1597 de 1988, actualmente compilado en el Decreto 1070 de 2015⁵, el cual en su artículo 40 dispone lo siguiente:

“ARTICULO 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 de ello en el diario de navegación. (Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto original)

⁵ Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa

Por tales motivos, se respaldará lo determinado por el Fallador de primera instancia en cuanto a la responsabilidad administrativa por violación a normas de Marina Mercante y la sanción establecida.

Ahora bien, en cuanto al Piloto Práctico se evidencia la transgresión de diferentes artículos contenidos en la Ley 658 de 2001, los cuales fueron determinados en el fallo de primera instancia. Sin embargo, frente a la posición de la apoderada del Práctico en la cual expone en su escrito de apelación que el valor de la multa impuesta como sanción al piloto práctico como persona natural son desmedidos; este Despacho debe hacer hincapié en lo dispuesto en la Decreto Ley 2324 de 1984, específicamente en su artículo 80, el cual establece lo relativo a las sanciones de la siguiente forma:

“Artículo 80. Sanciones. Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas, pueden consistir en las medidas siguientes:

a) Amonestación escrita o llamada de atención al infractor, en cuyo caso se dejará copia del informe de quien impuso la sanción o de la carta en su caso, en los archivos de la Dirección General Marítima y Portuaria y de las Capitanías de Puerto;

b) Suspensión, que consiste en la pérdida temporal de los privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificaciones que haya expedido la Dirección General Marítima y Portuaria;

c) Cancelación, que consiste en la pérdida permanente de los anteriores privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados;

***d) Multas, las que podrán ser desde un salario mínimo hasta cien (100) salarios mínimos, si se trata de personas naturales y, de cinco (5) salarios mínimos hasta mil (1.000) salarios mínimos, si se trata de personas jurídicas.** Por salario mínimo se entenderá el salario mínimo legal aplicable que rija el día en que se imponga la sanción o multa. La no cancelación de la multa una vez ejecutoriada la providencia mediante el cual se dispuso, dará lugar además a la acumulación de intereses legales y a que no se les expida o tramite solicitud alguna de renovación prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados a los titulares.”* (Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto original)

Conforme a lo establecido en la legislación aplicable a las multas que deba imponer la Autoridad Marítima, es claro que se establece un rango para personas jurídicas o naturales dentro del cual el fallador puede establecer la sanción que a bien considere. Por lo tanto, al ser el señor LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR una persona natural, la sanción no podría establecerse fuera del margen que establece la norma de cien (100) salarios, es decir que, la multa establecida en dieciséis (16) salarios mínimos legales mensuales vigentes se encuentra dentro del mencionado rango.

Por lo que confirmará el artículo correspondiente a la declaratoria de responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante, y a la imposición de la sanción impuesta por el Fallador de primera instancia.

IX. DE LAS CONCLUSIONES

De conformidad con todo lo desarrollado, es posible que el Despacho concluya lo siguiente:

1. El siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves “ALBION BAY”, “STADT EMDEN” y “NATIVIDAD”, ocurrido el día 10 de octubre de 2013, sucedió con responsabilidad del Capitán y Piloto Práctico de la motonave “ALBION BAY”; tal y como determinó el fallador de Primera instancia por lo que será confirmada las aludidas responsabilidades.
2. En cuanto al avalúo de daños como consecuencia del abordaje acontecido, el Despacho realizó acotación en cuanto a la transacción efectuada entre los representantes de los Armadores de las motonaves “NATIVIDAD” y “ALBION BAY” no da por terminada la actuación jurisdiccional. Sin embargo, se adiciona un artículo aprobando el contrato de transacción celebrado en los términos indicados en la parte considerativa del fallo.
3. Por último, el Despacho acogerá lo determinado por el Fallador de primera instancia en lo que corresponde a la responsabilidad administrativa por violación a normas de Marina Mercante.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 28 de noviembre de 2014 proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2°. **ADICIONAR** un artículo a la decisión del 28 de noviembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, en los siguientes términos:

“DECLARAR aprobado el acuerdo de transacción celebrado y suscrito por los Armadores de las motonaves “ALBION BAY” y “NATIVIDAD”, por medio del cual se transaron y pagaron los daños generados con ocasión al siniestro marítimo de abordaje ocurrido, el cual estará sujeto a las precisiones tenidas en cuenta en la parte motiva 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 RAY FANTONALGO PARREÑAS en condición de Capitán de la motonave “ALBION BAY”, LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR en condición de Piloto Práctico, JORGE LEONARDO BARBOSA RINCON en condición de Capitán del remolcador “GPC TESORO”, ROGER CEDRON RAMIREZ en condición de Capitán del remolcador “PINO”, FRANKLIN CAMARGO TOLOSA en condición de Capitán de la motonave “NATIVIDAD”, al Representante Legal de la empresa SERVICIOS TÉCNICOS MARÍTIMOS S.A.S., al representante legal de la Agencia Marítima DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S., agente marítimo de la motonave “ALBION BAY”, al abogado PHILIPHO BONETT RODRIGUEZ en condición de apoderado de la empresa AUGUSTEA GRANCOLOMBIA S.A.S. armador del remolcador “PINO” y del Capitán del citado remolcador, al Abogado JOSE VICENTE GUZMAN ESCOBAR en condición de Apoderado de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, a la Abogada NATALIA MARGARITA PÉREZ FLOREZ en condición de apoderada de la empresa GPC TUGS S.A.S., a la Abogada VICTORIA EUGENIA MENDEZ SANTOS en condición de apoderada del armador, tripulación, capitán de

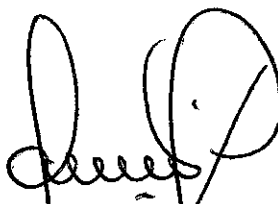
la motonave “ALBION BAY”, a la Abogada DEYSY MABEL RINCON RINCON en condición de la empresa SERVICIOS TÉCNICOS MARÍTIMOS S.A.S. y del señor LUIS FERNANDO CARVAJAL AFANADOR, Piloto Práctico a bordo de la nave “ALBION BAY”, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 5º.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Santa Marta debe remitir copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

13 SEP 2019



Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**
Director General Marítimo

	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Ricardo Carriazo	Asesor Jurídico	
Revisó	Luz Mery Zamora	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante Mesa Técnica	
Aprobó	TN Neyl Perez	Coordinador Grupo Legal	

