



MINISTERIO DE DEFENSA
NACIONAL



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

ESTADO NO. 035

No.	Expediente	Clase de Proceso	Partes	Fecha Auto	Fecha Inicial	Actuación	Cuaderno
35	13012024-007	ABORDAJE	EVER CARRER	01/09/2026	08/12/2024	Auto que ACCEDA a la solicitud de objeción por error grave y rechaza la solicitud subsidiaria de aclaración y la complementación y la solicitud de Cotejo pericial o un nuevo ingeniero naval presentada por el señor Juan Guillermo Hincapié	2

De conformidad con lo previsto en el artículo 295° del Código General del Proceso y el artículo 36° del Decreto Ley 2324 de 1983, se fija el presente Estado de la Capitanía de Puerto de Barranquilla el día dos (02) de septiembre de dos mil veintiséis (2026) a las 7:30 AM y se desfija el dos (02) de septiembre a las 04:30 PM, el cual puede ser visible al público ingresando a la página web de DIMAR, en el enlace <https://www.dimar.mil.co/notificaciones/estados>


DIEGO PRINS

CPS Secretario Sustanciador

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Barranquilla, Atlántico., 1 de septiembre de 2026

Referencia: 13012024-007

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo MN EVER CAREER – Auto

ANTECEDENTES

Que, mediante auto del 7 de marzo de 2025 se nombró al señor DANIEL CAÑÓN MURCIA identificado con cédula de ciudadanía No. 73086648 como perito clase A con el fin de determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos del siniestro marítimo de colisión entre la “MN EVER CAREER” y el “RM PINO I”.

Que, el día once (11) de agosto de 2025 el señor Daniel Cañón Murcia perito designado, allegó concepto técnico del siniestro marítimo de colisión de la presente investigación.

Que, el día dieciocho (18) de marzo de 2026 se llevó a cabo la audiencia de rendición de dictamen pericial por parte del señor Daniel Cañón Murcia en la cual rindió concepto técnico del siniestro marítimo de colisión el remolcador PINO I y la “MN EVER CAREER”, incluyendo conducta náutica de las partes y el avalúo de daños.

Que, en esta audiencia el Capitán de Puerto de Barranquilla les otorgó a las partes cinco (05) días para presentar su escrito de aclaración, complementación, objeción o que se aporte otro dictamen pericial.

Así las cosas, a través de correo electrónico del día 24 de marzo de 2026 se presentó memorial por parte del señor Juan Guillermo Hincapié apoderado de la empresa armadora, Capitán, y Tripulación del RM PINO I dentro del cual presenta objeción por error grave contra el dictamen pericial rendido por el perito Daniel Cañón Murcia, y de forma subsidiaria aclaración y complementación de este.

ARGUMENTOS DEL APODERADO

“I. OBJECCIÓN POR ERROR GRAVE (Falta de Certeza y Fundamento Técnico)

El dictamen pericial objeto de esta impugnación incurre en un error grave al abandonar el rigor científico y técnico exigido para un auxiliar de la justicia, sustituyéndolo por meras conjeturas, juicios de valor y suposiciones hipotéticas que no encuentran respaldo en la evidencia física del siniestro.



1. **Contradicción Lógica y Falta de Certeza:** El perito afirma textualmente que el origen de la falla "reviste de duda" y que existen "posibles causas". No obstante, de manera contradictoria y arbitraria, concluye que existe "responsabilidad plena del remolcador PINO I". Es un error grave de derecho y de lógica concluir responsabilidad basándose en la **incertidumbre**. Un dictamen debe dar certezas al juzgador; si el perito "duda", su concepto no puede ser la base de una sanción o fallo de responsabilidad.

2. **Error Técnico en la Evaluación del Sistema de Enfriamiento (La Falacia del Motogenerador):** El perito concluye que no hubo taponamiento simultáneo porque el motogenerador continuó operando. Esta afirmación carece de sustento en la ingeniería naval:

- **Diferencia de Caudales:** El perito omite que los motores principales de un remolcador de empuje requieren un caudal de agua de enfriamiento sustancialmente mayor al de un generador auxiliar. Una obstrucción parcial por lodo o sedimentos del Río Magdalena puede ser suficiente para activar los sistemas de protección (shutdown) de los motores principales por alta temperatura, mientras permite el flujo mínimo residual necesario para un generador.
- **Falta de Inspección Física:** El perito no realizó un cálculo de presiones, no verificó los planos de tubería (Piping Diagram) ni inspeccionó los filtros de canasta de los motores principales, limitándose a una inferencia subjetiva sobre "probabilidades".

3. **Atribución de Causales No Probadas:** El perito sugiere "fallas de alta complejidad no reportadas" o "errores humanos" sin aportar una sola prueba documental (Libro de Máquinas) o física (daño en componentes). Incurre en error grave al inventar causales para justificar su incapacidad de determinar la causa real del incidente.

II. SOLICITUD DE ACLARACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN

Subsidiariamente, solicito al despacho requerir al perito para que aclare y complemente los siguientes puntos esenciales para la verdad procesal:

1. **Aclaración Técnica de Caudales:** Sirvase el perito indicar cuál es el requerimiento de flujo de agua (GPM o m³/h) de los motores principales del RM PINO I frente al del motogenerador. ¿Realizó usted este cálculo antes de concluir que la operación del generador invalidaba el taponamiento de los principales?
2. **Sustento de las Hipótesis:** Indique de manera puntual en qué evidencia física se basa para afirmar que existieron "fallas de alta complejidad no reportadas". En caso de ser una suposición, sírvase manifestarlo expresamente.
3. **Análisis Hidrodinámico:** Teniendo en cuenta que el Río Magdalena transporta lodo denso y material orgánico en suspensión; ¿por qué considera usted que este material no puede afectar simultáneamente las rejillas de succión de un remolcador que opera en un mismo entorno de fluido bajo la corriente descrita de 3.5 nudos?
4. **Extralimitación de Funciones:** Aclare el perito por qué emite juicios de "responsabilidad plena", siendo esta una competencia exclusiva de la Autoridad Marítima y no del auxiliar técnico.

III. PETICIÓN DE PRUEBA ADICIONAL (Cotejo)

Solicito al despacho que, ante las graves falencias técnicas del dictamen, se ordene un Cotejo Pericial o se solicite el concepto de un Ingeniero Naval independiente, si el despacho lo considera viable, para que determine exclusivamente la viabilidad física del



taponamiento simultáneo en las condiciones específicas del Río Magdalena y la configuración técnica del RM PINO I."

CONSIDERACIONES

Una vez mencionado lo anterior, en aras de garantizar el debido proceso, los derechos de defensa, y respetar las oportunidades procesales que les corresponden a las partes para ejercer su contradicción al dictamen pericial se procede a dar pronunciamiento al respecto de su solicitud:

En primer lugar, se evidencia que el momento procesal para presentar la solicitud se encuentra dentro del término estipulado por el Capitán de Puerto de Barranquilla. Además de ello, cumplió con el pago establecido de los honorarios del perito aportando certificado bancario del día 04 de marzo de 2026 a favor del señor Daniel Cañón Murcia.

Ahora bien, referente a lo manifestado en el escrito por el apoderado del RM PINO I, este Despacho precisa traer a colación el artículo 33 del Decreto Ley 2324 de 1984 el cual establece:

(...) se dará traslado a las partes por dos (2) días durante los cuales podrán pedir que se complete o se aclare, u objetarlo por error grave. En el escrito de objeción se pedirán las pruebas que se pretenda hacer valer. Las partes podrán asesorarse de expertos, cuyos informes serán tenidos en cuenta por el Capitán de Puerto, como alegaciones de ellas. (Cursiva y negrilla fuera de texto).

Asimismo, el artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984 determina:

(...) El dictamen será rendido en audiencia, en la cual las partes podrán pedir aclaraciones o formular objeciones que se tramitarán allí mismo. (Cursiva y negrilla fuera de texto).

Así las cosas, es menester de este Despacho dilucidar la diferencia entre las dos figuras presentadas por parte del señor Juan Guillermo Hincapié apoderado del RM PINO I así; la objeción por error grave se da en casos en cuales se presenta la existencia de una equivocación de forma que tenga la entidad de conducir a conclusiones igualmente equivocadas, la cual se presenta ante una inexactitud entre la realidad del objeto y la representación mental que el perito haga. Por otro lado, la figura de la aclaración o complementación pretende que los peritos adicione la experticia frente a omisiones en que hubieren incurrido en el objeto de prueba, o bien resuelvan aspectos contradictorios u oscuros del mismo.

Que, una vez establecidas las diferencias entre las figuras procesales y de conformidad con el artículo 33 y 41 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho precisa aclarar que, de acuerdo con la normativa, las partes solo pueden hacer uso de una u otra figura, sin que resulte procedente acudir a ambas de manera simultánea o subsidiaria, por cuanto constituyen actuaciones excluyentes entre sí y persiguen finalidades procesales distintas.

Expuesto lo anterior, este Despacho observa que los argumentos presentados por el apoderado del RM PINO I, se encuentran encaminados a cuestionar la existencia de presuntas equivocaciones en el análisis técnico efectuado en el dictamen pericial lo cual según manifiesta habría conducido a conclusiones igualmente erróneas, razón por la cual

Copia en papel auténica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por el código QR y el código de verificación. Identificador: VQZd 8/q my88 UTvz DY Gv Nmzd dNE=

se procederá a darle trámite a la oposición de objeción por error grave incoada, y en consecuencia no se accederá a la solicitud de aclaración y complementación presentada.

Ahora bien, respecto a la solicitud de cotejo pericial o requerir el concepto de un ingeniero naval independiente, este Despacho no encuentra necesaria la práctica de este, toda vez que los aspectos técnicos de los cuales pretende hacer valer por este medio ya están siendo objeto mediante la solicitud de objeción. Además de ello, la norma brinda expresamente a las partes la posibilidad de acudir a otros expertos para respaldar sus argumentos y aportar sus propios informes. Sin embargo, estos serán tenidos en cuenta por el despacho eventualmente en la etapa alegaciones de las partes.

En mérito de lo anteriormente expuesto el Capitán de Puerto de Barranquilla,

RESUELVE:

ARTICULO 1º: ACCEDER a la solicitud de objeción por error grave presentada por el señor Juan Guillermo Hincapié mediante memorial del 24 de marzo de 2026.

ARTÍCULO 2º: RECHAZAR la solicitud subsidiaria de aclaración y complementación presentada por el señor Juan Guillermo Hincapié mediante memorial del 24 de marzo de 2026.

ARTÍCULO 3º: RECHAZAR la solicitud de Cotejo pericial o un nuevo ingeniero naval presentada por el señor Juan Guillermo Hincapié mediante memorial del 24 de marzo de 2026.

ARTÍCULO 4º: Notifíquese el contenido del presente auto a las partes, en los términos que establece el Decreto Ley 2324 de 1984 y las normas que lo complementan.

COMUNÍQUESE y CÚMPLASE,



Capitán de Fragata **BERNARDO SILVA FLÓREZ**
Capitán de Puerto de Barranquilla.