

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 16 JUN 2016

Referencia: 14012008002  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado CARLOS IVÁN ALVAREZ, apoderado especial del Armador, Capitán y Tripulación de la M/N "DOLCE", en contra del fallo de primera instancia del 6 de agosto de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la investigación por siniestro marítimo de colisión de la M/N "DOLCE" contra el R/R "ATLAS", ocurrido en el área de su jurisdicción, el día primero de enero de 2008, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante protesta recibida el día 2 de enero de 2008, suscrita por el señor ALEJANDRO TORIBIO, en su calidad de Capitán de la M/N "DOLCE", el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del presunto siniestro de colisión de la M/N "DOLCE" y el R/R "ATLAS".
2. El día 3 de enero de 2008, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de COLISIÓN, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día 6 de agosto de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el siniestro marítimo de colisión ocurrió sin culpa y/o responsabilidad del Capitán del R/R "ATLAS", ni del piloto práctico ALVARO QUINTERO.

El despacho fijó avalúo de los daños en QUINCE MIL (US\$15.000) dólares.

4. El día 24 de agosto de 2010, el señor CARLOS IVÁN ALVAREZ, apoderado del Armador, Capitán y la Tripulación de la M/N "DOLCE", interpuso recurso de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo de primera instancia, proferido el día 6 de agosto de 2010, por el Capitán de Puerto de Santa Marta.
5. El día 23 de noviembre de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta rechazó por improcedente el recurso de reposición interpuesto por el abogado CARLOS ALVAREZ y, confirmó en su totalidad el fallo de primera instancia, asimismo, concedió en el efecto suspensivo el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

## 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.

## ANÁLISIS TÉCNICO

### CIRCUNSTANCIAS EN QUE OCURREN LOS PRESUNTOS HECHOS

*De conformidad con el análisis de la carta de protesta presentada a la Autoridad Marítima de Santa Marta, del análisis de las versiones dadas en audiencia por el Capitán de la M/N DOLCE, podemos establecer que los hechos ocurren durante la asistencia que el remolcador ATLAS presta en la maniobra de amarre a la boya No. 10, cuando aproximadamente a las 12:30 horas por orden del Piloto Práctico, el remolcador se posiciona a popa por el costado de babor a la altura de la bodega No. 7 y empuja en esa posición para alinear y facilitar el amarre a la boya No. 10.*

*Ahora de acuerdo al análisis de las fotografías, podemos no solo establecer sino evidenciar los dos sitios en que el remolcador ATLAS se posiciona a popa por el costado de babor a la altura de la bodega No. 7, la evidencia de las marcas de las dos huellas dejadas por la llanta se observan a 1.65 metros por encima, en planos de alturas distintas y hacia popa de la abolladura en planos transversales distintos, la marca de la huella dejada por la llanta hacia popa que se encuentra más cerca de la abolladura está a 2.80 metros hacia popa, también se evidencia que sobre la abolladura no se registra o evidencia huella o marca de llanta reciente.*

*Por otra parte, se evidencia la posición del punto de concentración de fuerzas de empuje del remolcador que se encuentra a una distancia de 1.65 metros por encima de la posición de la abolladura que está a la altura del calado de los 7.20 metros.*

*Del análisis del sistema de propulsión y gobierno, del análisis del diseño de sistema de defensa, el tipo de roda alzada, la forma circular de la proa con 11.10 metros de diámetro a la altura del área de concentración de las fuerzas de empuje, que se evidencian en las fotografías, se puede concluir que el remolcador por diseño tiene la capacidad de almacenar energía cinética en su sistema de defensas, que resulten de los impactos perceptibles o imperceptibles producto del acercamiento en la asistencia durante las maniobras, sin que se produzca daños en la estructura del remolcador o embarcación objeto de empujar.*

*Es evidente que el remolcador estuvo posicionado relativamente cerca de la abolladura, por eso a las 23:30 horas es cuando el Capitán supone que la abolladura pudo haber sido ocasionada por el R/R durante la asistencia en la maniobra de amarre a la boya No. 10, pero también es evidente que no se posicionó sobre la abolladura, o sea, que no se presentaron golpes anormales o contundentes que pudieran ocasionar daños en las planchas del casco de la motonave asistida y que en la operación de asistencia que se prestó el remolcador ATLAS en la maniobra del amarre, todo transcurrió normalmente.*

### PRESUNTOS DAÑOS OCASIONADOS

*Se evidencia que la abolladura observada en la inspección no se dio como consecuencia de la asistencia del R/R ATLAS, se concluye también, que las deformaciones de la cuaderna No.57 observadas en el anexo fotográfico presentado por el Capitán de la M/N DOLCE en audiencia, tampoco son consecuencia de los supuestos hechos*

denunciados por el Capitán, por tales motivos se considera que no es procedentes mencionarlos, sin embargo, por el hecho que se presentó un informe inicial en el cual se describen los daños observados en la inspección y se establecen como se describen a continuación:

- Planchas del casco altura de la bodega No. 7: abolladura de 1.80 metros de longitud por 1.20 metros de alto, con una flecha aproximada de 1" (25.4 mm), para un área aproximada de 2.1 metros cuadrados, a la altura del calado de los 7.20 metros.
- Estructura: se corrige la palabra severa por ligera deformación del ala de la cuaderna No. 57 con 17 milímetros de desplazamiento de la misma hacia la cuaderna No. 56.

#### CONDICIONES METEOMARINAS EN EL MOMENTO DE LOS PRESUNTOS HECHOS

Podemos establecer que para el momento en que se ocasionaron los presuntos hechos se presentaban vientos con velocidades entre 5 y 10 nudos y oleaje moderado del nordeste con olas de 2 a 2.5 metros. Se puede concluir que las condiciones meteomarinas en el momento de los presuntos hechos, se establecen como normales en nuestro litoral, para la época del año.

#### CONDUCTAS TECNONÁUTICAS

- Capitán M/N DOLCE: se considera que su conducta es procedente, partiendo del supuesto que el Capitán se imagina que la abolladura reportada por el primer oficial a las 22:30 horas, pudo haber sido ocasionada durante la asistencia del R/R ATLAS en la maniobra de amarre a la boya No. 10, debido a la proximidad de la posición optada por el remolcador con respecto a la abolladura.
- Piloto práctico: se considera que su conducta es procedente.
- Capitán R/R ATLAS: se considera que su conducta es procedente.

#### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el abogado CARLOS IVÁN ALVAREZ, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

- No encontramos fundamento legal alguno para que el hecho de la falta de idoneidad de un perito sea considerado como una simple irregularidad, y sobretodo que sea subsanable. La falta de idoneidad no se convalida desde ningún punto de vista, es tanto como decir que se abrogase la posición de perito en navegación y si ninguna de las partes se oponen, entonces quien suscribe adquiere la calidad de tal, y que el juez, en este caso la Autoridad Marítima no pueda corregir el procedimiento nombrando un perito idóneo para el cargo.
- Se encontró probado que el Remolcador ATLAS estuvo operando en el área donde se encontró el daño. Insisto, un hecho es que la tripulación y el Capitán de la nave no le hubiesen dado el valor inmediato al golpe y su revisión inmediata, y otro el hecho de que evidentemente existe el daño.
- Se equivoca la autoridad marítima en sentar por el hecho eran de máximo diez nudos, ya que precisamente en los informes de CIOH, para los días 31 de diciembre de 2007, enero 1 y 2 de 2008, se establecen vientos de hasta 25 nudos, esos datos reposan en los archivos históricos de la entidad.

#### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Es oportuno puntualizar por este Despacho, que la Autoridad Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, en artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

*"Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto". (Cursiva fuera de texto)*

Asimismo, el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- "(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 forzada*
- (F) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y*
- (G) Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias" (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

Se precisa que, el abordaje se puede definir como el choque directo y violento entre buques, acaecido en los espacios acuáticos, con un resultado dañoso. Se define también como el impacto estructural entre dos buques o un objeto flotante o fijo, como un iceberg.

Por su parte, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución A.849, establece qué debe entenderse como suceso marítimo:

*"(4.4) Acaecimiento debido a las operaciones de un buque, o en relación con ellas, a causa del cual el buque o cualquier persona se ve en peligro, o a causa del cual se producen daños graves en el buque, su estructura o el medio ambiente". (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

Más adelante, consagra el significado de los daños materiales graves, en relación con un siniestro marítimo:

*"(2.16)*

*1. daños que:*

*1.1 afectan considerablemente a la integridad estructural, el funcionamiento o las características operacionales de un buque o de la infraestructura marítima; y*

*1.2 requieren reparaciones o sustitución de componentes importantes; o*

*2. La destrucción del buque o de la infraestructura marítima". (Cursiva fuera de texto)*

En declaración del 8 de enero de 2008, el señor ALEJANDRO REYES TORIBIO, Capitán de la M/N "DOLCE", manifestó:

*"(...) Es súbitamente cuando el remolcador golpeó y nosotros sentimos el golpe, y el segundo oficial me informó en el puente, es solamente un golpe corto en el lado de babor en la popa, y el segundo golpe que no fue tan fuerte en el mismo costado a las 12:54 horas (...)". (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

*"(...) Porque en ese momento estábamos todos ocupados y el Piloto estaba ocupado también dando órdenes por radio y dije al primer oficial que el golpe no era nada especial que ameritara interrumpir la maniobra y hacer reporte, algunas veces se está empujando y se pueden sentir esos golpes como una cosa normal (...)"*

Por otro lado, el perito MIGUEL VELOZA ARIAS en su informe, manifiesta que los golpes ocasionados por el R/R "ATLAS" en la maniobra de asistencia de amarre, no fueron anormales o contundentes como para ocasionar daños en las planchas del casco de la motonave asistida, y que en la operación todo transcurrió sin novedades.

De igual forma, el perito manifiesta que las abolladuras en el casco de la M/N "DOLCE" están en planos de altura distintas, respecto del remolcador, y que además dicha marca o huella no es reciente.

Tomando como base lo anterior podemos concluir que en la presente investigación no se configuró el siniestro marítimo de abordaje, que los golpes sufridos por la M/N DOLCE en la maniobra de amarre a la boya No. 10 no fueron graves o contundentes, y tampoco fueron ocasionados por el R/R "ATLAS".

Por consiguiente, este Despacho procede a revocar el artículo primero del fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el día 6 de agosto de 2010.

Al realizar el análisis sobre la Violación a las Normas de Marina Mercante se verifica que, no hubo infracción alguna por parte de los sujetos involucrados en la investigación, que amerite la imposición de una sanción

Respecto al avalúo de los daños, este Despacho debe aclarar que no se puede emitir una condena en concreto para el pago de los daños, toda vez que el resultado de este proceso es que no hubo responsables, pues se configuró el siniestro marítimo de colisión.

En consecuencia, el Despacho no se puede pronunciar sobre avalúo de daños, y se procede a revocar el artículo segundo de la decisión del 6 de agosto de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- REVOCAR** los artículos primero y segundo de la decisión del 6 de agosto de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

**ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR** en sus demás partes el fallo del 6 de agosto de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

**ARTICULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo al doctor CARLOS IVÁN ALVAREZ, en calidad de apoderado del Armador, Capitán y Tripulación de la M/N "DOLCE", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

16 JUN 2016



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo