



MINISTERIO DE DEFENSA
NACIONAL



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

ESTADO NO. 037

No.	Expediente	Clase de Proceso	Partes	Fecha Auto	Fecha Inicial	Actuación	Cuaderno
37	13012026-003	CONTAMINACIÓN	WHITE PEARL	10/09/2026	06/05/2026	Auto que resuelve solicitud de aclaración, adiciona el encargo del dictamen pericial y fija audiencia de declaración bajo la gravedad de juramento para el 30 de septiembre de 2026.	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 catorce (14) de septiembre de dos mil veintiséis (2026) a las 7:30 AM y se desfija el catorce (14) 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 PRIETO

CPS Secretario/Sustanciador

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Barranquilla, Atlántico., 10 de septiembre de 2026

Referencia: 13012026-003

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Auto Decide
Solicitud

ANTECEDENTES

Que, dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo No. 13012026003 que cursa ante este Despacho por Contaminación de la MN "WHITE PEARL", mediante auto del 21 de mayo de 2026, esta Capitanía de Puerto resolvió declarar el nombramiento del perito HABIT MANUEL MORALES CASTRO, identificado con cédula de ciudadanía 72.224.694, con licencia en contaminación marina y fluvial categoría C.

Que, dentro del auto de 21 de mayo de 2026, se estableció el cuestionario a resolver a cargo del perito con ocasión a determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos, como también, los posibles daños y avalúos de estos, y demás factores que incidieron en el siniestro bajo referencia, quedando así de la siguiente manera:

"Con relación al siniestro:

- a) *Antecedentes.*
- b) *Hechos.*
- c) *El comportamiento hidráulico del sistema de transferencia durante el cargue.*
- d) *Las condiciones técnicas de la manguera involucrada en el incidente.*
- e) *Las condiciones operacionales y funcionales del sistema de cargue en tierra.*
- f) *Las condiciones operacionales y funcionales del sistema interno del buque WHITE PEARL.*
- g) *Las demás que consideren las partes referentes al siniestro de la referencia."*
(Cursiva fuera de texto)

Procede el despacho a pronunciarse sobre el escrito de aclaración presentado por la abogada LAURA MARÍA WITTINGHAM ARANDIA, apoderada judicial del armador, capitán y tripulación de la MN WHITE PEARL, frente al auto del 21 de mayo de 2026.

ARGUMENTOS DE LA APODERADA

En la solicitud de aclaración y adición interpuesta por la abogada LAURA MARÍA WITTINGHAM ARANDIA, en calidad de apoderada del armador, capitán y tripulación de la MN WHITE PEARL en contra del auto del 21 de mayo de 2026, se concreta en los siguientes argumentos:



Identificador: p8h9 b2Xn POsW sMOD feTz SW8v 7lc=

Copa en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico depende de la validez de este documento en papel.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de esta copia es la misma que la del documento original. Identificador: p8t9 b2Xn POSW sVQD feTz SW6v 71c=

"(...) En cuanto a la aclaración, el auto del veintiuno (21) de mayo de dos mil veintiséis (2026) no especifica con claridad si el perito realizará inspección física del buque o de los equipos en tierra, ni cuáles son los límites de su mandato en materia de identificación de daños, avalúos y nexo causal, aspectos esenciales para el ejercicio del derecho de contradicción de las partes. En cuanto a la adición, en los antecedentes de mismo auto el Despacho recordó que el auto iniciador del seis (6) de mayo de dos mil veintiséis (2026) ordenó al perito determinar "los posibles daños y avalúos de estos, y demás factores que incidieron en el siniestro bajo referencia"; sin embargo, el cuestionario asignado al señor **HABIT MANUEL MORALES CASTRO** no contiene preguntas específicas sobre dichos aspectos.

(...) En el caso de la referencia, la ruptura de la manguera de cargue se produjo en el punto de conexión de la manifold de la terminal, generando un derrame de asfalto en la plataforma del muelle y salpicadura sobre el casco estribor de la motonave WHITE PEARL. Sin embargo, el auto del veintiuno (21) de mayo de dos mil veintiséis (2026) no contempla los siguientes aspectos:

- (i) La naturaleza y magnitud de los daños causados por el evento de contaminación, distinguiendo los daños al medio ambiente, al buque y a la infraestructura del muelle;
- (ii) El avalúo económico de dichos daños, con indicación de la metodología utilizada para su cuantificación;
- (iii) El nexo causal entre las condiciones técnicas u operacionales de los equipos de transferencia y el evento de contaminación; y
- (iv) La causa directa y determinante de la ruptura de la manguera de cargue y del consecuente derrame.

La omisión de estos puntos hace que el encargo pericial sea incompleto frente al mandato original, lo que justifica la adición que se formula en el siguiente capítulo.

III. SOLICITUDES

(...) ADICIONAR el auto de veintiuno (21) de mayo de dos mil veintiséis (2026) con los siguientes puntos dentro del encargo pericial, a fin de que la labor del perito abarque la totalidad del mandato contenido en el auto iniciador del seis (6) de mayo de dos mil veintiséis (2026):

- I. La naturaleza, extensión y magnitud de los daños al medio ambiente marino, al buque WHITE PEARL y a la infraestructura del muelle, causados por el evento de contaminación del cuatro (4) de mayo de dos mil veintiséis (2026).
- II. El avalúo económico de los daños identificados en el punto anterior, con especificación de la metodología utilizada para su cuantificación.
- III. j) El nexo causal entre las condiciones técnicas u operacionales de los equipos de transferencia de PETROMAG/PORTMAGDALENA (manguera serie 636136, sistema de cargue en tierra y manifold de la terminal) y la ocurrencia del evento de contaminación del cuatro (4) de mayo de dos mil veintiséis (2026).
- IV. La causa directa y determinante de la ruptura de la manguera de cargue en el punto de conexión del manifold de la terminal, incluyendo si dicha causa es atribuible a falla del equipo de PETROMAG/PORTMAGDALENA, a factores operacionales, a factores humanos o a una combinación de estos." (Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BARRANQUILLA (E)

Para el despacho es claro que el dictamen pericial es una prueba de especial importancia porque aporta conocimientos técnicos indispensables para la decisión judicial, pero su valor depende de la calidad de su fundamentación científica, de la posibilidad de contradicción y de la valoración crítica realizada por el juez. Es así, como la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 09 de octubre de 2026 (SC364-2023) en Sala Civil reiteró que la prueba pericial es fundamental para ilustrar al juez sobre asuntos especializados y que su mérito depende de la objetividad, imparcialidad e idoneidad del experto.

Ahora bien, habiendo citado los argumentos expuestos en la solicitud de adición presentada por la apoderada del armador, capitán y de la tripulación de la MN WHITE PEARL en contra del auto del 21 de mayo de 2026, se observa que el escrito fue allegado dentro del término legal, así las cosas, procede el Despacho a pronunciarse de la siguiente manera:

En primer lugar, esta Autoridad Marítima, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 285 del Código General del Proceso del cual trata la solicitud de aclaración, procederá a examinar lo solicitado, la cual indica:

"(...) el auto del veintiuno (21) de mayo de dos mil veintiséis (2026) no especifica con claridad si el perito realizará inspección física del buque o de los equipos en tierra, ni cuáles son los límites de su mandato en materia de identificación de daños, avalúos y nexos causal, aspectos esenciales para el ejercicio del derecho de contradicción de las partes." (Cursiva y subrayado fuera de texto)

En ese sentido, se permite el Despacho aclarar entonces que, la inspección a realizar será de los equipos en tierra. Lo anterior, teniendo en cuenta que el buque no se encuentra en jurisdicción de la Capitanía y el evidente transcurso del tiempo.

Ahora bien, con respecto a los límites del mandato del perito en materia de identificación de daños, avalúos y nexos causal, se tienen los siguientes puntos:

Como primer punto, el Decreto 2324 de 1984 en su artículo 32 numeral 4, el cual trata de los aspectos sobre los cuales debe versar el dictamen pericial dentro de las investigaciones jurisdiccionales, dispone lo siguiente:

"Artículo 32. Actuación. El Tribunal de Capitanes actuará válidamente con la presencia de dos (2) de sus miembros y tendrá las siguientes funciones:

(...)

4. Una vez cerrada la investigación por el Capitán de Puerto, rendir un dictamen pericial sobre los siguientes aspectos;

- a) Circunstancias en las cuales se produjo el accidente o siniestro, con exposición y análisis de los aspectos técnicos y náuticos relevantes;*
- b) Clasificación de la conducta de las personas involucradas y del estado de la nave, artefacto o plataforma, desde los puntos de vista técnico y náutico;*
- c) Pronunciamiento razonado sobre si hubo culpa y a quién es imputable;*
- d) Avalúo de los daños;*

e) *Los demás aspectos que le sean solicitados por el Capitán de Puerto, de oficio o a petición de parte.*” (Cursiva fuera de texto)

Asimismo, el artículo 33 del mencionado Decreto en el párrafo, alude a que “*Cuando no se designe Tribunal de Capitanes, podrá nombrarse el número de peritos que fuere necesario.*”

Así las cosas, al no haber Tribunal de Capitanes, es importante precisar que el dictamen pericial que trata el artículo mencionado debe ser realizado por el señor HABIT MANUEL MORALES CASTRO, perito nombrado en la presente investigación.

Con fundamento en lo anterior, se debe tener en cuenta que el perito actúa como un técnico experto en contaminación que ayudará a esclarecer los hechos, causas, consecuencias y demás aspectos. Así como todos y cada uno de los puntos señalados en el citado decreto, y los ordenados por este Despacho, mediante el auto de fecha 21 de mayo de 2026.

En ese mismo sentido, con base a lo reiterado por la Corte Constitucional respecto de la prueba pericial en su sentencia T-274 de 2012, se extrae lo siguiente:

“32. De acuerdo con el Código de Procedimiento Civil, la prueba pericial se caracteriza por: i) expresar conceptos cualificados de expertos en materias científicas, técnicas o artísticas, pero bajo ningún punto sobre aspectos jurídicos (artículo 236, numeral 1º), pues es evidente que el juez no requiere apoyo en la disciplina que le es propia; ii) quien lo emite no expresa hechos, sino conceptos técnicos relevantes en el proceso. En efecto, a los peritos no les consta la situación fáctica que origina la intervención judicial, puesto que, a pesar de que pueden pedir información sobre los hechos sometidos a controversia, su intervención tiene como objetivo emitir juicios especializados que ilustran al juez sobre aspectos que son ajenos a su saber. (...)38. En cuanto a los conceptos técnicos su incorporación al proceso se valora dentro de la sana crítica judicial, como las demás pruebas, y se aprecian en conjunto, pues al igual que el dictamen pericial, el juez es autónomo para valorar las pruebas técnicas y verificar la veracidad de sus fundamentos y conclusiones, en tanto que es al juez, y no al perito o al profesional especializado, a quien corresponde administrar justicia y resolver la controversia que se somete a su decisión final.(...)” (Cursiva y subrayado fuera de texto)

En suma, es preciso aclarar que el dictamen pericial se emitirá en estricto cumplimiento del Artículo 226 del Código General del Proceso, con el propósito de “*verificar hechos que interesen al proceso y requieran especiales conocimientos científicos, técnicos o artísticos*”. Dicho esto, el perito frente al nexa causal en ninguna circunstancia no entrará a calificar la graduación de la culpa, o el actuar doloso, ni a declarar responsables directos, toda vez que dicha facultad recae exclusivamente en la suscrita Autoridad Marítima bajo los presupuestos de derecho existentes y pertinentes.

Así las cosas, el perito efectivamente debe identificar la causa física, mecánica o hidrodinámica del vertido producto de la maniobra.

Por otra parte, el perito como consecuencia del vertido solo puede clasificar, inventariar y realizar la tasación de los eventuales daños y costos operativos para mitigar el derrame,



263

teniendo en cuenta el estado y los precios reales de lo afectado al momento de la ocurrencia de los hechos.

Una vez aclarado los aspectos anteriores, este Despacho procederá a analizar la solicitud de adicionar cuatro (4) aspectos para ser incluidos en el dictamen pericial, con fundamento en el artículo 287 del Código General del Proceso que permite la procedencia de este, con la salvedad de que *"los autos solo podrán adicionarse de oficio dentro del término de su ejecutoria, o a solicitud de parte presentada en el mismo término."*

Así las cosas, se tiene que la solicitud presentada por la apoderada fue presentada dentro del término de la ejecutoria del auto de fecha 21 de mayo de 2026.

Siendo así, los aspectos atienden a lo siguiente:

- "I. La naturaleza, extensión y magnitud de los daños al medio ambiente marino, al buque WHITE PEARL y a la infraestructura del muelle, causados por el evento de contaminación del cuatro (4) de mayo de dos mil veintiséis (2026).*
- II. El avalúo económico de los daños identificados en el punto anterior, con especificación de la metodología utilizada para su cuantificación.*
- III. j) El nexo causal entre las condiciones técnicas u operacionales de los equipos de transferencia de PETROMAG/PORTMAGDALENA (manguera serie 636136, sistema de cargue en tierra y manifold de la terminal) y la ocurrencia del evento de contaminación del cuatro (4) de mayo de dos mil veintiséis (2026).*
- IV. La causa directa y determinante de la ruptura de la manguera de cargue en el punto de conexión del manifold de la terminal, incluyendo si dicha causa es atribuible a falla del equipo de PETROMAG/PORTMAGDALENA, a factores operacionales, a factores humanos o a una combinación de estos."* (Cursiva fuera de texto)

Ahora bien, una vez examinados y verificados cada uno de los puntos solicitados por la apoderada con el propósito de ser adicionados en el dictamen, el Despacho procederá a adicionar en el mandato dado al perito nombrado los 4 puntos anteriores, dentro de la presente investigación.

En lo concerniente al 4° punto manifestado por la apoderada, donde se debe establecer *La causa directa y determinante de la ruptura de la manguera de cargue en el punto de conexión del manifold de la terminal*, este último debe entenderse en cualquier punto de la manguera en el dictamen y experticia determine, quedando así supeditado a una dimensión fáctica, científica y técnica.

Finalmente, este despacho procederá a continuar con las declaraciones restantes del auto de apertura de fecha 06 de mayo de 2026 dentro de la presente investigación, y ordenará la declaración bajo la gravedad de juramento de los representantes legales de la I.P PORTMAGDALENA y la empresa PETROMAG (Operador Portuario) para la fecha de los hechos.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°. ACLARAR que la inspección a realizar por el perito será llevada a cabo a los equipos en tierra; y cuáles son los límites del perito HABIT MANUEL MORALES



Identificador: p8n9 b2Xn POsW sMQD feTz SW8y 7lc=

Copia en papel aléutica de documento electrónico. La validez de este documento es la misma que la del original.

Identificador: p8hg 52Xn P0sW sMQD faTz SW8v 7ic=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza al estar firmado digitalmente.

Documento firmado digitalmente

CASTRO, dentro de la presente investigación en materia de identificación de daños, avalúos y nexos causales, con fundamento en los argumentos anteriormente expuestos.

ARTÍCULO 2º. ADICIONAR al encargo del dictamen pericial los aspectos solicitados por la apoderada, teniendo en cuenta lo resuelto en el auto de fecha 21 de mayo de 2026, de la siguiente manera:

h) La naturaleza, extensión y magnitud de los daños al medio ambiente marino, al buque WHITE PEARL y a la infraestructura del muelle, causados por el evento de contaminación del cuatro (4) de mayo de dos mil veintiséis (2026).

i) El avalúo económico de los daños identificados en el punto anterior, con especificación de la metodología utilizada para su cuantificación.

j) El nexo causal entre las condiciones técnicas u operacionales de los equipos de transferencia de PETROMAG/PORTMAGDALENA (manguera serie 636136, sistema de cargue en tierra y manifold de la terminal) y la ocurrencia del evento de contaminación del cuatro (4) de mayo de dos mil veintiséis (2026).

k) La causa directa y determinante de la ruptura de la manguera de cargue en el punto de conexión del manifold de la terminal y/o cualquier parte de la manguera, incluyendo si dicha causa es atribuible a falla del equipo de PETROMAG/PORTMAGDALENA, a factores operacionales, a factores humanos o a una combinación de estos.

ARTÍCULO 3º. FIJAR fecha de audiencia para el día miércoles 30 de septiembre de 2026 a las 09:00 AM, con el propósito de rendir las declaraciones bajo la gravedad de juramento de los representantes legales de la I.P PORTMAGDALENA y la empresa PETROMAG.

ARTICULO 4º. NOTIFICAR el contenido del presente auto a las partes, en los términos que establece el decreto ley 2324 de 1984 y las normas que lo complementen.

NOTÍFIQUESE Y CÚMPLASE,



Capitán de Fragata **MARCO ANTONIO CASTILLO CHARRIS**
Capitán de Puerto de Barranquilla (E).