



Bogotá, D.C.,

29 OCT. 2014

## REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: 14012007-002  
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave NIDA  
Piloto Práctico JAIRO GALINDO BARAHONA  
Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta  
Capitán del remolcador ATLAS  
Clase de Siniestro: Colisión

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 17 de septiembre de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de colisión de la motonave NIDA de bandera de Bahamas, contra la defensa 205 del muelle N° 7 de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, ocurrido el 11 de enero de 2007, previos los siguientes:

## ANTECEDENTES

1. Mediante informe de novedad recibido el 12 de enero de 2007, el Piloto Práctico JAIRO GALINDO informó al Capitán de Puerto de Santa Marta, las novedades presentadas con la nave NIDA de bandera de Bahamas, cuando presuntamente colisionó contra el muelle N° 7 de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta.
2. El día 15 de enero de 2007, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió auto de apertura de investigación, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de estudio y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. A través de fallo del 17 de septiembre de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta, declaró que el siniestro marítimo de colisión entre la nave NIDA y el muelle N° 7 del Terminal Marítimo de Santa Marta, ocurrió sin culpa o responsabilidad del capitán, el piloto practico o la tripulación de dicha nave.

Así mismo, fijó el avalúo de los daños en US\$ 10.000.00 o su equivalente en pesos colombianos, por la reposición e instalación de la defensa del muelle N° 7 de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta.

Finalmente declaró que, los sujetos involucrados en el siniestro marítimo no incurrieron en violación alguna a la normatividad marítima.

4. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión de primera instancia, éstos no fueron presentados, motivo por el cual el Capitán de Puerto de Santa Marta, remitió a este Despacho para que se surta el grado jurisdiccional de consulta.

### COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con las pruebas obrantes en el expediente, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos objeto de investigación, fueron las siguientes:

- El piloto práctico JAIRO GALINDO BARAHONA, abordó la nave NIDA a las 15:20R del día 11 de enero de 2007, para asistirle en la maniobra de zarpe del Terminal Portuario de Santa Marta.
- La maniobra estaba siendo apoyada por el remolcador ATLAS, a quien se le ordenó pegarse al buque NIDA con el mínimo empuje propulsor (una máquina avante en ralentí), con el fin de mantenerlo paralelo al muelle para hacer la maniobra de largada de los cabos.
- A las 15:40R se ordenó el spring de popa y largos de proa, al tiempo que se llevaba a cabo esta maniobra, el efecto del viento por estribor hizo que la proa del buque se separara del muelle, por lo cual el piloto práctico ordenó al remolcador aumentar el empuje para volver el buque a su posición paralela al muelle.
- Una vez el remolcador ATLAS cerró el buque a la fila de las defensas del muelle, el coordinador de operaciones de la Sociedad Portuaria informó al piloto práctico que, al apoyarse el buque contra las defensas del muelle, la defensa más próxima colapsó.

- Como resultado del evento operativo, quedó afectada la defensa N° 205 del muelle 7 del Terminal Marítimo de Santa Marta, por rotura importante de su material de neopreno, al nivel de pérdida total, es decir, sin posibilidad de su reparación.

### ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el informe pericial rendido por el Perito Marítimo FERNANDO ALFONSO PONCE AVENDAÑO, las conductas técnicas y náuticas que dieron lugar a la ocurrencia del siniestro marítimo investigado, fueron las siguientes:

- El plan de maniobra de zarpe era el idóneo, el piloto práctico optó por mantener el buque pegado al muelle utilizando el remolcador pegado a la proa para facilitar la secuencia de la largada de los cabos. Cuando el buque abrió la proa por el efecto de la brisa, ordenó al remolcador dar mayor potencia (ambas máquinas en ralentí) para pegar el buque al muelle y continuar con el proceso de largada de los cabos.
- La maniobra de zarpe transcurrió normal y de acuerdo con lo planeado. No fue conocido indicio o evidencia alguna que indicara que hubo algún trastorno operativo relacionado con la maniobra, excepto la novedad de la defensa.
- La brisa evidentemente era fuerte y con orientación NNE<sup>1</sup>, pero no incidió como factor determinante de la avería de la defensa.
- El momento dinámico de energía incidente en la defensa cuando el buque tocó a la defensa, no tenía un valor suficiente para causar el colapso de la defensa en condiciones normales de capacidad resistente.

En cuanto a la conducta náutica de las personas involucradas, señaló:

- El piloto práctico desarrolló la maniobra de manera idónea y de acuerdo con las circunstancias operativas existentes. Utilizó al remolcador para facilitar el proceso de largado de las amarras con la secuencia recomendable.
- El capitán del buque NIDA, actuó de manera coordinada con el piloto práctico, no se encontró falla alguna en su proceder operativo.
- El capitán del remolcador ATLAS, actuó de acuerdo a las instrucciones dadas por el piloto práctico, condicionó la potencia del empuje del remolcador de acuerdo con las instrucciones del citado piloto.

---

<sup>1</sup> NNE, punto intermedio entre N (norte) y NE (noreste), llamado nornoreste.

## 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 para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En relación a los aspectos procesales y probatorios, este Despacho advierte que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con observancia del debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Visto el material probatorio obrante en el expediente, se tiene que, el día 11 de enero de 2007, la nave NIDA se encontraba en maniobra de zarpe en el muelle N° 7 de la sociedad Portuaria de Santa Marta y que en desarrollo de dicha operación, colapsó la defensa 205 de dicho terminal marítimo, tal como lo señaló el piloto práctico JAIRO GALINDO BARAHONA, en su reporte de novedades del día 12 de enero de 2007, así:

*“(…) El viento soplabo aproximadamente en dirección NNE del muelle hacia la dársena, lo cual facilitaba el zarpe en ese momento. Al ordenar largar el largo de proa, por el efecto del viento la proa tiende a separarse del muelle, por lo cual ordenó al remolcador ATLAS apoyarse únicamente enclocando para mantener el boque en su posición paralela al muelle. Una vez enclocando el remolcador ATLAS al mando del capitán ÁLVARO VÉLEZ al cerrar la proa y hacer contacto leve con el muelle, el señor JESÚS LACOUTURE (coordinador de operaciones) me informó por radio que al apoyarse el buque, se rompió la segunda defensa de proa hacia popa del buque (…)” (fol. 1)*

La versión anterior, es respaldada por el Perito Marítimo FERNANDO ALFONSO PONCE AVENDAÑO, que mediante informe pericial rendido el 17 de marzo de 2010, manifestó lo siguiente:

*“(…) Resulta evidente que el elemento primario que originó el daño de la defensa afectada fue el contacto que hizo el buque contra la batería de defensas, cuando por efecto del empuje del remolcador, el casco del buque regresó a su posición de contacto con las defensas (…)” (fol. 120)*

De acuerdo con lo antes transcrito, se puede concluir que en efecto, el siniestro marítimo a que hubo lugar fue la colisión y que éste se presentó en desarrollo de una actividad peligrosa, como lo es la navegación marítima.

En este punto, es preciso recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla una presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades 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 es sabido, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005, M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

De acuerdo con la jurisprudencia nacional, la orientación actualmente predominante, preconiza por regla general que en los eventos dañosos generados "por las actividades peligrosas", el régimen aplicable es de carácter objetivo, porque el factor de imputación es el riesgo grave y anormal a que se expone a los administrados.

De tal manera, que basta la realización del riesgo para que el daño resulte imputable a quien ejecutó la actividad peligrosa<sup>3</sup>, sin embargo, es dable exonerarse de responsabilidad, siempre se que demuestre la ocurrencia de uno de los siguientes eventos:

1. *Caso fortuito o fuerza mayor*
2. *El hecho de un tercero*
3. *Culpa de la víctima*

Para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito, se debe verificar la concurrencia de dos factores:

*A) Que el hecho sea imprevisible, esto es, que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.*

*B) Que el hecho sea irresistible, o sea, que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias<sup>4</sup>.*

En el caso bajo estudio, la colisión de la nave NIDA contra el muelle siete del terminal marítimo de Santa Marta, encuentra su origen primario en el efecto del empuje del remolcador ATLAS por la proa costado de estribor y que derivó en el impacto del costado de babor contra el muelle en cita.

Sin embargo, no se encuentra probada la causa efectiva del colapso de la defensa 205 del muelle 7 de dicho terminal marítimo, pues de acuerdo con el perito marítimo FERNANDO ALFONSO PONCE AVENDAÑO, el piloto práctico que asistía la nave en la maniobra de zarpe, desarrolló su labor de manera idónea y de acuerdo con las circunstancias operativas existentes, sin que se observara falla alguna en su proceder.

En el mismo sentido se manifestó el citado perito, con relación a la conducta náutica desplegada por el capitán del remolcador ATLAS, por lo cual, este despacho encuentra procedente evaluar la capacidad resistente de la defensa afectada, en aras de establecer si hubo responsabilidad de los investigados, en el daño causado.

Visto el acervo probatorio, se advierte que el perito marítimo FERNANDO ALFONSO PONCE AVENDAÑO, evaluó el componente físico - mecánico de la defensa siniestrada, de la siguiente manera:

*"De acuerdo con el material evaluativo aportado por la Sociedad Portuaria y las comprobaciones técnicas en las visitas de inspección a las instalaciones portuarias, el*

<sup>3</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas,

<sup>4</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, pág. 50-51.

*perito tuvo conocimiento de que la defensa siniestrada había sufrido, lo que fue titulado por dicha sociedad portuaria como "el efecto verduguillo" <ocurrido en el cargue del buque> por lo cual fue considerada la factibilidad de un debilitamiento estructural de la defensa y por ende de un probable menoscabo significativo en su capacidad estructural resistente, a ese respecto, al observar la fotografía suministrada por la sociedad portuaria, algo difusa per útil para el propósito de evaluación, el perito considera que el efecto mencionado sí pudo debilitar el material estructural de la defensa, visto el grado de distorsión de la misma; e inclusive, pudo desarrollar el efecto destructivo que afectó a la defensa con independencia del toque que efectuó el casco de la nave al arrimarse al muelle por el empuje del remolcador". (fol. 141)*

Del extracto anterior, se desprende que el impacto recibido por la defensa 205 del muelle 7 del Terminal Marítimo de Santa Marta, por parte de la nave NIDA, no fue decisivo en el resultado dañino de ésta, pues el colapso podría obedecer a que la citada defensa se encontraba debilitada con anterioridad.

Al respecto, el citado perito concluyó que para el día de los hechos el buque NIDA se encontraba sometido a tres fuerzas físicas básicas que dieron lugar al toque que presuntamente afectó la defensa 205, así:

*"Dos de ellas debidas a la brisa; una longitudinal o paralela a la línea de crujía del buque, que tendía a empujar el buque hacia adelante, la otra transversal, que llevaba el buque hacia afuera del muelle y la tercera de ellas, fue la proporcionada por el empuje propulsor avante del RR ATLAS, primero con una sola maquina y luego con ambas, con el propósito de pegar el buque a las defensas del muelle". (fol. 139)*

Igualmente, se logró establecer que el empuje del citado remolcador solo podría haber sido determinante en el daño ocasionado a la defensa, si el momento inercial de fuerza hubiera sido superior al correspondiente a la de una velocidad de 0.10 m/seg, pues únicamente de esta manera habría podido sobrepasar los límites resistentes de la defensa.

Sin embargo, el perito considera que esa fuerza aceleradora no existió, porque la fuerza de empuje del remolcador no pudo ser capaz de acelerar la masa del buque (a pleno desplazamiento) en el espacio reducido entre el buque y el muelle (menos de 4 metros), y segundo porque la fuerza de separación de la brisa, contraria a la del remolcador, amortiguaba el efecto de arrimado del buque a las defensas.

Luego de hacer un análisis, del desempeño propulsor del remolcador ATLAS en la operación de zarpe de la nave NIDA, el perito FERNANDO PONCE AVENDAÑO concluyó que los resultados de la velocidad y energía demuestran unos ínfimos valores de fuerza mecánica, que de ninguna manera pudieron provocar efectos destructivos sobre la defensa siniestrada por concepto de la operación del remolcador. (fol. 156)

Teniendo en cuenta las pruebas recaudadas en la Capitanía de Puerto de Santa Marta (documentales, testimoniales y periciales), el daño se encuentra plenamente probado, pues en efecto, la defensa 205 del muelle 7 resultó dañada pero por causas no imputables al capitán de la nave NIDA, al piloto práctico JAIRO GALINDO o al capitán del remolcador ATLAS, por lo cual, se confirmará la decisión de primera instancia.

En cuanto al avalúo de los daños, es de señalar que la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, no presentó reclamación alguna frente al informe pericial rendido por el señor FERNANDO PONCE AVENDAÑO, donde tasó en diez mil dólares (US\$10.000.00), o su equivalente en pesos colombianos, los gastos de reposición e instalación de la defensa dañada, por lo cual, este Despacho confirmará la decisión del a quo.

De otro lado, conforme el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho se debe pronunciar cuando con el siniestro concurra la violación a normas de Marina Mercante, así pues, de acuerdo con los argumentos antes expuestos, se advierte que con ocasión de la operación de zarpe de la nave NIDA del Puerto de Santa Marta, no se configuró violación alguna a las normatividad Marítima.

Motivo por el cual, este Despacho respalda la posición del fallador de primera instancia al abstenerse de pronunciarse al respecto.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en todas sus partes la sentencia de 17 de septiembre de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, a través de la cual se declaró que el siniestro marítimo de colisión de la nave NIDA contra la defensa 205 del muelle 7 del terminal marítimo de Santa Marta, ocurrió sin culpa o responsabilidad del señor JAN SIEKIRZYCKI, identificado con pasaporte N° BM73440089, capitán de la nave NIDA, de su tripulación, del piloto práctico JAIRO GALINDO BARAHONA, identificado con la C.C. N° 13.076.542 o del capitán del remolcador ATLAS.

**ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión al señor JAN SIEKIRZYCKI, identificado con pasaporte N° BM73440089, capitán de la nave NIDA, al piloto práctico JAIRO GALINDO BARAHONA, identificado con la C.C. N° 13.076.542, a la empresa COREMAR S.A., propietaria del remolcador ATLAS y demás interesados, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

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

Notifíquese y cúmplase.

29 OCT. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo