

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 25 de julio de 2022

Referencia: 15012017014
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación presentados en contra del fallo de primera instancia de fecha 07 de abril de 2021, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por siniestro marítimo de abordaje entre el RM "TRITÓN" de matrícula MC-04-041 y el RM "IMPALA BARRANQUILLA" con matrícula MC-03-0209, ocurrido el 18 de noviembre de 2017, fecha en la que se encontraban las dos naves debidamente matriculadas ante la Autoridad Marítima colombiana, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

- 1. El Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de los hechos el día 21 de noviembre de 2017 mediante acta de protesta suscrita por el señor LEONELLO SALEBE, en calidad de capitán del remolcador "IMPALA BARRANQUILLA", de propiedad de la empresa Impala Terminals Colombia, quien manifestó que el 18 de noviembre del año que se refiere, al momento de aproximarse a la desembocadura de Canal del Dique, notó la presencia del remolcador "TRITÓN" en la entrada de la Bahía quien contestó por radio VHF canal 16 sin identificarse, por lo que acordaron pasar las dos naves babor por babor pero debido a complicaciones de la maniobra se produjo el encallamiento de remolcador "IMPALA BARRANQUILLA" y posteriormente, el remolcador "TRITÓN" no esperó la finalización de la maniobra produciéndose un abordaje entre las motonaves.
2. Mediante auto de fecha 28 de noviembre de 2017, el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de la investigación por siniestro marítimo, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y ordenó fijar 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 Cartagena profirió fallo de primera instancia el 07 de abril de 2021, mediante el cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de encallamiento de los remolcadores "TRITÓN" e "IMPALA BARRANQUILLA", a los señores ELKIN DE JESÚS RUÍZ PULGARÍN y LEONELLO JOSELIN SALEBE ESCOBAR, en sus calidades de capitanes de las motonaves que se mencionan respectivamente.



Identificador: zMtb y1gC jWHj 5Keg BF9B 3jax rp4=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de un código QR y un código de barras.

Así mismo, declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje de los remolcadores "TRITÓN" e "IMPALA BARRANQUILLA", a los señores ELKIN DE JESÚS RUÍZ PULGARÍN y LEONELLO JOSELIN SALEBE ESCOBAR, en sus calidades de capitanes de las motonaves que se mencionan respectivamente.

De otra parte, declaró responsabilidad por infracción a las normas de marina mercante a los señores ELKIN DE JESÚS RUÍZ PULGARÍN y LEONELLO JOSELIN SALEBE ESCOBAR, en sus calidades de capitanes de los remolcadores "TRITÓN" e "IMPALA BARRANQUILLA" respectivamente.

Por la infracción a la normatividad marítima señalada anteriormente, se impuso a cada uno de los capitanes de los remolcadores "TRITÓN" e "IMPALA BARRANQUILLA" a título de sanción una multa de cuatro (04) salarios mínimos legales mensuales vigentes, suma que asciende a \$3.634.104 y que corresponde a su vez a 100.09 UVT.

Finalmente, el Capitán de Puerto de Cartagena se abstuvo de fijar avalúo de daños.

4. Mediante escrito de fecha 20 de abril de 2021, el abogado CARLOS FORERO JIMÉNEZ, en calidad de representante legal de la sociedad IMPALA TERMINALS COLOMBIA SAS, presentó recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo de primera instancia del 07 de abril de 2021.
5. A través de escrito de fecha 23 de abril de 2021, la abogada BLANCA VERGARA DE VÉLEZ, en calidad de apoderada de la empresa armadora del remolcador "TRITÓN", presentó recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo de primera instancia del 07 de abril de 2021.
6. El Capitán de Puerto de Cartagena resolvió los recursos de reposición interpuestos mediante auto de fecha 12 de julio de 2021, revocando los artículos primero, cuarto y quinto del fallo de primera instancia de fecha 07 de abril de 2021, correspondientes a la declaratoria de responsabilidad por el siniestro marítimo de encallamiento, a la declaratoria de responsabilidad por infracción a las normas de marina mercante y la multa impuesta. De otra parte, confirmó la declaratoria de responsabilidad respecto del siniestro marítimo de abordaje entre los remolcadores "TRITÓN" e "IMPALA BARRANQUILLA" y concedió los recursos de apelación ante esta Dirección General.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, 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 116º 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 No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

Teniendo en cuenta que mediante auto de fecha 12 de julio de 2021, el Capitán de Puerto de Cartagena resolvió los recursos de reposición presentados por los abogados CARLOS FORERO JIMÉNEZ y BLANCA VERGARA DE VÉLEZ anteriormente referidos y determinó revocar la responsabilidad respecto del siniestro marítimo de encallamiento teniendo en cuenta que el Despacho omitió notificar en debida forma que la investigación se pronunciaría por el siniestro marítimo de encallamiento y a su vez determinó que había operado la caducidad de la facultad sancionatoria respecto de la sanción impuesta por infracción a las normas de marina mercante, esta Dirección se pronunciará respecto de los argumentos de los recurrentes relacionados con la declaratoria de responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje.

- *Argumentos presentados por el apoderado de la sociedad Impala Terminals Colombia, propietaria del remolcador "IMPALA BARRANQUILLA" por el siniestro marítimo de abordaje:*

Manifiesta el abogado recurrente que en la declaración del capitán "TRITÓN" de fecha 20 de marzo de 2018 mintió respecto de la presunta comunicación de su ubicación a la Estación de Control, Tráfico y Vigilancia Marítima, así como del golpe propinado al remolcador "IMPALA BARRANQUILLA" puesto que indica que no hubo ningún contacto; pero tal hecho fue desvirtuado en el video suministrado por la empresa que representa.

Así mismo, mencionó que el Capitán de Puerto de Cartagena le otorgó un valor probatorio suficiente a la declaración presentada por el capitán del remolcador "TRITÓN" para refutar el testimonio del capitán de remolcador "IMPALA BARRANQUILLA" y así endilgar la responsabilidad por el siniestro marítimo de abordaje.

De otra parte, señaló que fue el remolcador "TRITÓN" quien golpeó al remolcador "IMPALA BARRAQUILLA" por realizar una maniobra arriesgada con una retroexcavadora encendida que transportaba sin tener el permiso correspondiente y por no acatar la solicitud del capitán LEONELLO JOSELIN SALEBE ESCOBAR de no avanzar hasta que estuviera desencallado, hecho que realizó de forma arriesgada e imprudente.

Posteriormente, recalca que el fallo de primera instancia indicó expresamente que el remolcador "TRITÓN" tuvo un grado mayor de responsabilidad en el siniestro marítimo de abordaje, por lo que considera que este desconoce el principio de proporcionalidad en materia sancionatoria reconocido por la jurisprudencia constitucional y así mismo trae a colación el artículo 50 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la siguiente información: Identificador: zVtb y4gC jWHj 5keg BF9B 3jax rp4=

Contencioso Administrativo respecto de la graduación de las sanciones por infracciones administrativas.

Culminó el escrito de apelación el abogado CARLOS FORERO JIMÉNEZ sosteniendo que, de conformidad con la jurisprudencia de la Corte Constitucional, las sanciones deben ser razonables y proporcionales, es decir, que se deben adecuar a la participación de cada una de las partes en la consecución del siniestro marítimo, por lo que solicita el archivo definitivo de las actuaciones.

- *Argumentos presentados por la apoderada de la empresa ETE Colombia, armadora del remolcador "TRITÓN" por el siniestro marítimo de abordaje:*

Argumentó que su mandante no es responsable del abordaje entre los remolcadores "TRITÓN" e "IMPALA BARRANQUILLA", por cuanto nunca se presentó un abordaje ni reclamaciones por parte de la empresa armadora del remolcador "IMPALA BARRANQUILLA".

Posteriormente, basó el recurso presentado argumentando que el fallador de primera instancia no adelantó la presente investigación por el siniestro marítimo de encallamiento y que a su vez había operado la caducidad de la facultad sancionatoria respecto de la sanción impuesta en el fallo de fecha 07 de abril de 2021; aspectos que fueron tenidos en cuenta en el recurso de reposición resuelto por el Capitán de Puerto de Cartagena al revocar los artículos relacionados; razón por la que este Despacho no abordará tales aspectos como ya se indicó en párrafos anteriores.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiendo citado los principales argumentos expuestos en los recursos de reposición y en subsidio apelación interpuestos por los abogados CARLOS FORERO JIMÉNEZ y BLANCA VERGARA DE VÉLEZ, se observa que estos fueron allegados dentro del término legal establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984.

Mencionado lo anterior es necesario precisar, que analizados los recursos que se desatan se considera necesario iniciar indicando las consideraciones del Capitán de Puerto de Cartagena sobre las causas del siniestro marítimo que se ocupa y posteriormente proceder a evacuar los argumentos centrales de la inconformidad con la sentencia de primera instancia de acuerdo a lo señalado por los recurrentes: - De la existencia de siniestro marítimo de abordaje y su responsabilidad - Presunta vulneración al principio de proporcionalidad en materia sancionatoria.

- Fallo de primera instancia

Se indicó en el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena que:

"Por consiguiente y frente a las circunstancias de tiempo, modo y lugar de la ocurrencia del abordaje, tenemos entre otras conforme al registro filmico tomado a bordo del remolcador Impala Barranquilla. Como material probatorio

que una vez analizada la grabación de la cámara de popa baja y del puente, tenemos que:

1. A las aproximadamente (21:01) horas de 18 de noviembre del año 2017, se evidencia el acercamiento del convoy de remolcador TRITÓN, con retroexcavadora abordo en movimiento aparentemente socavando redireccionando al mismo remolcador lo que ocasiona un viraje de este hacia babor haciendo contacto con el remolcador IMPALA BARRANQUILLA.
2. A las (21:02) horas de la misma fecha se observa a la retroexcavadora nuevamente en movimiento, ingresando el brazo al agua, alejando el convoy junto con el remolcador TRITÓN del costado de babor del remolcador IMPALA BARRANQUILLA.
3. De acuerdo al registro fílmico de la cámara de puente del mismo remolcador a las 21:01 horas del día del siniestro, se observa que la MN IMPALA BARRANQUILLA, no se encontraba ejecutando maniobra alguna y que una vez evidenciado el contacto por parte del convoy del remolcador TRITÓN, la tripulación procede a las respectivas verificaciones e inspecciones en la popa de babor de la embarcación”

Así mismo, señaló el Capitán de Puerto de Cartagena que, pese al registro fílmico, no es posible solamente concluir la responsabilidad en cabeza de una de las partes pues consideró que existió una ineficiente comunicación entre los capitanes de los remolcadores, pues de la declaración rendida del capitán de remolcador “TRITÓN” se evidenció que no fue informado de la maniobra que iba a ser realizada por el remolcador “IMPALA BARRANQUILLA”, por lo que presuntamente al ver que éste se acerca, levanta puntales y ordena a la retroexcavadora prender máquinas para supuestamente defender su embarcación.

Concluye el fallo de primera instancia indicando que se presentaron unas precarias conductas náuticas por parte de los capitanes de los remolcadores “TRITÓN” e “IMPALA BARRANQUILLA” por lo que consideró que procedía una responsabilidad compartida respecto del siniestro marítimo; encontrando que la conducta desplegada por el capitán del remolcador “IMPALA BARRANQUILLA” resultó ser influyente en la cadena causal antecedente del resultado lesivo con una contribución mayor por parte de remolcador “TRITÓN”, pues indicó que con su actuación ocasionó daños al remolcador “IMPALA BARRANQUILLA”.

- Del recurso de reposición

Una vez notificado el fallo de primera instancia a las partes, se recibieron sendos escritos de reposición y en subsidio apelación dentro de los cuales se advirtió a la Capitanía de Puerto que la presente investigación se desarrolló por el abordaje de las motonaves que se refieren y no por el siniestro marítimo de encallamiento; razón por la que no tuvieron oportunidad de ejercer sus derechos de contradicción y defensa, argumento que fue acogido por el fallador de instancia, revocando el artículo relacionado con el siniestro marítimo que se indica, así como el que declaró la responsabilidad administrativa por infracción a las normas de marina mercante y la multa impuesta como ya se indicó en líneas precedentes.



- **De la existencia de siniestro marítimo de abordaje y su responsabilidad**

Teniendo en cuenta el material probatorio allegado al proceso se encontraron plenamente probados los siguientes hechos:

- El día 19 de noviembre de 2017 en el Canal del Dique se presenta el ingreso de los remolcadores "TRITÓN" e "IMPALA BARRANQUILLA", aduciendo las partes que se reportaron a la Estación de Control de Tráfico San José y que recibieron indicaciones que el Canal se encontraba despejado.
- No fue allegado al plenario el informe de inspección por parte de un perito designado en navegación y cubierta a los remolcadores "TRITÓN" e "IMPALA BARRANQUILLA" ordenado en el auto de fecha 28 de noviembre de 2017.
- Del reporte de estados de marea para el ingreso al canal del Dique y la Bahía de Cartagena los días 17, 18 y 19 de noviembre de 2017 se tiene que las condiciones meteorológicas eran favorables.
- Los capitanes de los remolcadores indicados aducen deficiencias en la comunicación a la hora de coordinar las maniobras a realizar en el momento de los hechos.
- De conformidad con lo indicado por el Área de Marina Mercante de la Capitanía de Puerto de Cartagena, el remolcador "TRITÓN" se encuentra autorizado como "remolcador empujador", es decir, que se encuentra autorizado para realizar maniobras de empuje de artefactos navales y barcasas y no está autorizada para transportar ningún tipo de carga como es el caso de la retroexcavadora que llevaba a bordo. Así mismo, se indicó que no existe reporte alguno de autorización de ingreso al Canal del Dique para el remolcador "IMPALA BARRANQUILLA".
- Del registro filmico tomado a bordo del remolcador "IMPALA BARRANQUILLA" obrante a folio 224 se evidencia el acercamiento del remolcador "TRITÓN" con una retroexcavadora a bordo, quien durante un viraje hace contacto con el remolcador "IMPALA BARRANQUILLA".
- No fue allegado a la investigación documento alguno que permita determinar y cuantificar el valor de los daños causados por el siniestro marítimo de abordaje.

De lo efectivamente probado en la investigación no existió duda para el Capitán de Puerto de Cartagena ni para este Despacho de la ocurrencia de siniestro marítimo de abordaje entre los remolcadores "TRITÓN" e "IMPALA BARRANQUILLA" el día 18 de noviembre de 2017.

Ahora bien, respecto de la responsabilidad del siniestro marítimo en comento, se evidencian falencias en cabeza de los capitanes de los remolcadores "TRITÓN" e "IMPALA BARRANQUILLA" para reportar su navegación e ingreso a la Bahía de Cartagena, teniendo en cuenta la función que le asiste a la Estación de Control de Tráfico Marítimo consistente en la de vigilar, controlar y prevenir accidentes marítimos; hecho que fue corroborado con el oficio proporcionado por el Área de Marina Mercante de la Capitanía de Puerto de Cartagena obrante a folio 243 en el que se indica que no fue reportado el ingreso al canal del Dique para el remolcador "IMPALA BARRANQUILLA".



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la firma electrónica. Identificador: zMtb y4gC jWHj 5Keg BF9B 3jax rP4=

Así mismo, se encontró probada una flagrante falta de comunicación entre los capitanes de los remolcadores de acuerdo con las declaraciones obtenidas a lo largo de la investigación:

Declaración de fecha 20 de marzo de 2018: Folios 55 a 59 rendida por el señor LEONELLO SALEBE ESCOBAR en calidad de capitán del remolcador "IMPALA BARRANQUILLA": "Cuando ya me aproximo a la desembocadura del canal del Dique, observo una embarcación en el sector, le llamo varias veces por VHF canal 16, no me responden, decido dar marcha full atrás, le emité señales luminosas, sonoras, siguen sin responder, he llamado pasados cinco minutos o más me responde esa Unidad llamando al remolcador Barranquilla diciendo que vamos a pasar babor con babor, a la persona que me respondió le pregunto el nombre del remolcador, por el nombre del capitán, no me responde solo se limita a decirme que pasaremos babor con babor..." (Subrayado fuera del texto).

Declaración de fecha 12 de marzo de 2019 rendida por el señor ELKIN DE JESÚS RUÍZ PULGARÍN, en calidad de capitán del remolcador "TRITÓN": Folios 188 a 193: "A las 18:50, llego a la boca de pasacaballos, buscando canal bajo, marea baja, me ubico bajo puntales de la barcaza para esperar la marea a las 20:16, para poder continuar el viaje, a las 19:00 me informe (SIC) y me llama la IMPALA situación de la boca, le informo no hay canal navegable y le digo aguántese de donde viene porque no hay marea, hasta que se normalice el canal, el señor capitán de IMPALA no me escuchó o no aceptó mi opinión, continuó su navegación y no me informa la maniobra que iba a ejecutar..." (Subrayado fuera del texto).

En virtud del material probatorio obtenido, este Despacho considera acertada la declaratoria de responsabilidad de los señores capitanes de los remolcadores "TRITÓN" e "IMPALA BARRANQUILLA" por el siniestro marítimo de abordaje acaecido entre las motonaves que se refieren teniendo en cuenta las evidentes omisiones en que incurrieron los capitanes referidos al efectuar conductas inadecuadas que van en contravía con las obligaciones que les impone los artículos 1495 y siguientes del Código de Comercio tales como la omisión en su reporte a la Estación de Control, Tráfico y Vigilancia Marítima, la falta de comunicación evidenciada en el momento de los hechos que a la postre desencadenó el siniestro marítimo que se menciona y la maniobra realizada por el remolcador "TRITÓN" con una retroexcavadora para la cual no tenía autorización de transporte de acuerdo a lo indicado por el Área de Marina Mercante de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Así mismo, es importante traer a colación que no fueron atendidas las medidas que dispone el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, aprobado en la legislación colombiana mediante la Ley 13 de 1981:

"Regla 8 Maniobras para evitar el abordaje:

a) Si las circunstancias del caso lo permiten, toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas maríneas.

b) Si las circunstancias del caso lo permiten los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio del radar. Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad; ...”

En consecuencia, considera esta Dirección General que debido a las conductas náuticas inadecuadas por parte de los capitanes de los remolcadores “TRITÓN” e “IMPALA BARRANQUILLA” se produjo el abordaje objeto de investigación, comportamiento que debía ser conocido y evitado por los dos capitanes, debido a que sus naves a la fecha de los hechos se encontraban debidamente matriculadas.

- Presunta vulneración al principio de proporcionalidad en materia sancionatoria

Menciona el abogado CARLOS FORERO JIMÉNEZ que existió una vulneración al principio de proporcionalidad en materia sancionatoria haciendo alusión al artículo concerniente a la graduación de las sanciones consagrado en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso administrativo respecto de la participación de las partes en la consecución del siniestro marítimo; sin embargo, es preciso indicar que la presente investigación es de carácter jurisdiccional en virtud de las facultades especiales otorgadas a esta autoridad marítima y por consiguiente, la declaratoria de responsabilidad en la ocurrencia de un siniestro marítimo se rige en su integridad por el procedimiento establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984 y no por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo como señala el recurrente.

Ahora bien, situación diferente se presentó respecto de la declaratoria de responsabilidad administrativa por infracción a las normas de marina mercante y la multa impuesta a título de sanción, en la que fue declarada la caducidad de la facultad sancionatoria por parte del Capitán de Puerto de Cartagena y por consiguiente la multa fue revocada, hecho que desvirtúa cualquier presunta vulneración al principio de proporcionalidad en materia sancionatoria mencionada por el abogado apelante y que torna en innecesario cualquier pronunciamiento adicional por parte del Despacho.

En atención a las anteriores precisiones, este Despacho considera acertada la declaratoria de responsabilidad respecto de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje por parte de los capitanes de los remolcadores “TRITÓN” e “IMPALA BARRANQUILLA” acaecido el 19 de noviembre de 2017, razón por la que procederá a confirmar el artículo correspondiente, y así mismo, se confirmará el artículo 1 de la decisión emitida el 12 de julio de 2021, a través del cual se resuelven los recursos de reposición interpuesto y se revocaron los artículos 1, 4 y 5 de la sentencia de primera instancia. No obstante, es pertinente aclarar que no existirá pronunciamiento respecto del artículo 3 de la referida decisión, debido a que el mismo numeral al parecer por un error en la numeración del fallo no fue incorporado a este.

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

RESUELVE

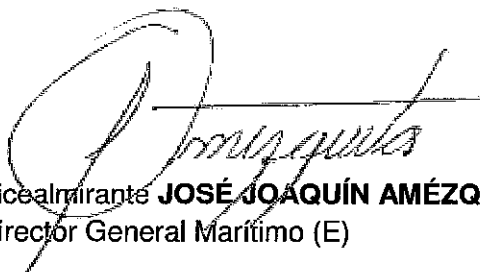
ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad el fallo de fecha 07 de abril de 2021, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, modificado a su vez por la decisión emitida el 12 de julio de 2021, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena la presente decisión a los abogados CARLOS FORERO JIMENEZ en calidad de representante legal de la empresa IMPALA TERMINALS COLOMBIA S.A.S y BLANCA VERGARA DE VÉLEZ, en calidad de apoderada de la empresa ETE COLOMBIA, armadora del remolcador "TRITÓN" y demás partes interesadas, 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 Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

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

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



Vicealmirante **JOSÉ JOAQUÍN AMÉZQUITA GARCÍA**
Director General Marítimo (E)



Identificador: zMtb y1gC jWfj 5Keg BF9B 3jax rp4=
Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico es la misma que la del original.