

**ESTADO NO. 22**

No.	Expediente	Clase de Proceso	Partes	Fecha Auto	Fecha Inicial	Actuación	Cuaderno
1	13012023-003	Sinistro Marítimo INCENDIO	AN "LEILA"	31/08/2023	19/04/2023	Auto por el cual se resuelven recursos interpuestos contra Auto de 07 de junio de 2023	2

De conformidad con lo previsto en el artículo 295° del Código General del Proceso, se fija el presente Estado Electrónico de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, hoy primero (01) de septiembre de dos mil veintitrés (2023) a las 8:00 AM y se desfija el primero (01) de septiembre a las 5:00 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%20electr%C3%B3nicos>

  
**CPS. ISABELLA RIVERA MÁRMOL**  
Secretaria Sustanciadora.

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Barranquilla, 31 de agosto de 2023

Referencia: 13012023003

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Incendio – Auto que resuelve recursos

## ANTECEDENTES

Que, mediante Auto del 7 de junio de 2023, este Despacho resolvió continuar adelante con la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de incendio a bordo del AN “LEILA” que originó unos daños a PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A.

Que, el día 14 de junio de 2023 el Doctor CARLOS EDUARDO BERMÚDEZ MÚÑOZ, en su calidad de apoderado de PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A., presentó solicitud de aclaración del auto del 7 de junio de 2023. Igualmente, el doctor CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA, en su calidad de apoderado de los Capitanes de los remolcadores “RM BOREAS” y “RM FREY”, y la doctora MARIA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS, en su calidad de apoderada de la empresa SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S., presentaron recurso de reposición y en subsidio de apelación contra el Auto del 7 de junio de 2023.

Que, mediante Auto del 12 de julio, esta Capitanía de Puerto resolvió los recursos de reposición interpuestos por las partes y, en consecuencia, ordenó remitir el expediente al señor Director General Marítimo para dar trámite a los recursos de apelación interpuestos contra este.

Por tal motivo, el día 18 de julio de 2023 el doctor CARLOS EDUARDO BERMÚDEZ MÚÑOZ, en su calidad de apoderado de PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A. presentó recurso de reposición y en subsidio de apelación.

Que, a través de auto del 27 de julio de 2023, el Director General Marítimo devuelve el expediente a esta Capitanía de Puerto con el fin de corregir el trámite procesal y realizar las actuaciones adecuadas correspondientes a la solicitud de aclaración presentada por el Doctor CARLOS EDUARDO BERMÚDEZ MÚÑOZ, en su calidad de apoderado de PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A. y, posteriormente, resolver los recursos de reposición presentados por la empresa SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S., de los Capitanes de los remolcadores “RM BOREAS” y “RM FREY”, y PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A., de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 302 del Código General del Proceso -Ley 1564 DE 2012-.

Que, mediante auto del 10 de agosto de 2023, se aclaró auto del 7 de junio y se dejó sin valor ni efecto el auto del 12 de julio de 2023. En consecuencia, el día 16 de agosto el doctor CARLOS EDUARDO BERMUDEZ MUNOZ, en su calidad de apoderado de PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A. presenta recurso de reposición y en subsidio de apelación contra providencia del 10 de agosto de 2023. Finalmente, el día 18 de

agosto de 2023, el doctor CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA, en su calidad de apoderado de los Capitanes de los remolcadores "RM BOREAS" y "RM FREY" y la doctora MARIA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS, en su calidad de apoderada de la empresa SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S., presentan escritos ratificando los recursos interpuestos contra el auto del 7 de junio de 2023.

Que, el día 22 de agosto de 2023, el doctor FABIAN ALCIDES RAMOS ZAMBRANO, en su calidad de Apoderado de MAPESA S.A., presentó escrito de oposición frente al recurso de reposición y en subsidio de apelación presentado por el Apoderado de PALERO SOCIEDAD PORTURIA S.A.

Por lo anterior, este Despacho procederá a realizar el respectivo análisis de los escritos presentados por los Apoderados.

### ARGUMENTOS DE LOS APODERADOS

El doctor **CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA**, en su calidad de Apoderado de los Capitanes de los remolcadores **RM "BOREAS"** y **RM "FREY"**, presentó escrito del cual se extrae de manera resumida lo siguiente:

*"(...) es un hecho que debe reponerse el auto de fecha 7 de junio de 2023 en lo inherente a que no solo los capitanes de los remolcadores **COLOSO MP** y **LADY JEANETE** deben ser considerados como parte si no igualmente quien en el actual certificado de matrícula ostente la calidad de armador, a más de ser procedente la vinculación igualmente en calidad de parte del armador o armadores de los artefactos navales **LEILA** y **LAURA MARÍA**.*

*En consecuencia, con todo respeto solicito:*

- 1. Que el Despacho reponga a fines de ampliar el punto 4° del acápite de "CONSIDERACIONES DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BARRANQUILLA" efectuando la pertinente motivación con el propósito de sustentar la vinculación a la investigación que nos ocupa y de manera adicional, a los inscritos y/o pertinentes armadores de los remolcadores **COLOSO MP** y **LADY JEANETE**, e igualmente, a los armadores de los artefactos navales denominados **LEILA** y **LAURA MARÍA**.*
- 2. Que se reponga a fines de modificar el artículo 2° del "RESUELVE" del auto objeto de impugnación a fin de incluir y ordenar la vinculación en calidad de parte de la investigación jurisdiccional que nos ocupa al (los) armador (es) de los remolcadores **COLOSO MP** y **LADY JEANETE**, así como el armador o armadores de los artefactos navales denominados **LEILA** y **LAURA MARÍA** (...)" (Cursiva fuera de texto)*

Asimismo, en escrito presentado el día 18 de agosto de 2023, el apoderado de los Capitanes de los remolcadores **RM "BOREAS"** y **RM "FREY"** ratificó el recurso que había presentado el día 14 de junio de 2023.

Por otra parte, la doctora **MARIA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS**, en su calidad de Apoderada de **SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.**, identificada con Nit. No. 800.203.642-2, como Armador de los remolcadores **RM "BOREAS"** con matrícula No. MC-05-686 y **RM "FREY"** con matrícula No. MC-05-678, presentó recurso de reposición y

en subsidio de apelación contra auto del 7 de junio de 2023, del cual se extrae de manera resumida lo siguiente:

“(…) al respecto es relevante resaltar:

- 2.1. *No cabe duda que la Capitanía de Puerto de Barranquilla es competente para adelantar la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo denominado **incendio** del artefacto naval **LEILA**.*
- 2.2. *En virtud de la investigación por siniestro marítimo de **incendio** y en cumplimiento de la ley, específicamente del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, el fallo que se derive de la misma debe contener: a) la declaración de culpabilidad y responsabilidad cuando a ello haya lugar; b) el avalúo de los daños ocurridos por tal motivo, es decir, por el incendio.*
- 2.3. *Situación diferente es pretender derivar, como lo hace la Capitanía de Puerto de Barranquilla mediante auto de fecha 7 de junio de 2023, que los daños hipotéticamente sufridos por **PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A.** son consecuencia del incendio del artefacto naval **LEILA**, cuando la misma Capitanía de Puerto en el auto que nos ocupa y que es objeto de los recursos interpuestos expresa:*

*“Conforme a lo anterior, debe este Despacho advertir a las partes que, de lo mencionado en audiencia del 10 de mayo de 2023, el criterio de aplicación dentro de la presente investigación jurisdiccional, será el del **Convenio Internacional de Salvamento Marítimo**”, con lo cual la Autoridad Marítima colombiana a través de la Capitanía de Puerto de Barranquilla está aceptando que los remolcadores **RM FREY** y **RM BOREAS**, de los cuales **SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.** ostenta la calidad de armador, efectuaron un salvamento, recordando que el convenio a que hace alusión la Capitanía de Puerto de Barranquilla regula prescripciones relativas al contrato de salvamento.*

*Con todo respeto, no es procedente que la Capitanía de Puerto de Barranquilla asuma competencia sin definir si el salvamento efectuado por los remolcadores de los cuales **SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.** es su armador, es o no un contrato y sin efectuar un análisis juicioso de dicha situación jurídica, cuando es absolutamente relevante a efectos de definir competencia, y, por el contrario, afirme que: “independientemente de que exista o no un contrato de salvamento entre **MAPESA S.A.** y **SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.**”*

- 2.4. *No se entiende como, en el auto objeto de impugnación, se resuelve: “**CONTINUAR** con la investigación jurisdiccional No. 13012023003, por siniestro marítimo “Incendio” a bordo del artefacto naval “**LEILA**”, que originó unos daños a la Instalación Portuaria de **PALERMO S.A.**” cuando nos encontramos ante dos hechos sustancialmente diferentes a saber: a) el incendio de artefacto naval **LEILA**, específicamente de la retroexcavadora a bordo del mismo, lo cual a todas luces se constituye en un siniestro marítimo; b) los hipotéticos daños generados a **PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A.** que en virtud de las pruebas que obran en el expediente se entiende hipotéticamente generados con ocasión del salvamento.*

*No es procedente hacer extensivas las posibles consecuencias de un siniestro marítimo como el que nos ocupa – incendio – a otros daños que no se derivan*

del mismo, si no que hipotéticamente fueron generados por el salvamento del que fue objeto el artefacto naval incendiado.

- 2.5. *El incendio no puede ni debe ser considerado como la causa eficiente de los hipotéticos daños sufridos por **PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A.***
- 2.6. *A más de lo anterior y en el evento de desconocer la Autoridad Marítima la falta de competencia para asumir la investigación jurisdiccional en relación con los hipotéticos daños sufridos por **PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A.**, es indispensable que se defina que se trata de dos siniestros marítimos a saber: a) incendio; b) colisión (...)* (Cursiva fuera de texto)

Igualmente, en escrito del día 18 de agosto de 2023, la Apoderada de SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S., ratificó el recurso que había presentado el día 14 de junio de 2023.

Finalmente, los días 18 de julio y 16 de agosto de 2023, el doctor CARLOS EDUARDO BERMÚDEZ MUÑOZ en su calidad de apoderado de PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A., presentó los recursos de reposición y en subsidio de apelación de los cuales el despacho extrae a manera resumida, lo siguiente:

“(…)

**A. La competencia jurisdiccional de la DIMAR no es aplicable en este caso.**

*La Responsabilidad civil de SAAM y MAPESA es contractual en todos los casos y en relación con todos los involucrados. Por lo tanto, la DIMAR no tiene competencia para resolver el asunto en funciones jurisdiccionales, aunque preserva sus facultades administrativas, típicamente policivas, de investigación y sanción.*

*La obligación de dragar la zona concesionada se deriva del contrato 034 de 2007. En dicho contrato se dispone que “LA SOCIEDAD CONCESIONARIA se obliga a adelantar las obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones portuarias y de las zonas de maniobra de conformidad con las disposiciones vigentes y, en especial de acuerdo con los planes definidos por LA CORPORACIÓN, y de acuerdo con lo estipulado al respecto en el presente contrato”*

*En cumplimiento de esa obligación y con sujeción a la resolución que autorizó las relimpia, PSP contrató a MAPESA para cumplir las labores de dragado del muelle 5.*

*(…) En consecuencia, el debate entre PSP y MAPESA es de naturaleza contractual y debe ser estudiado en el marco de las disposiciones que rigen el contrato. En ese contexto, PSP tiene derecho a pedir el resarcimiento del daño causado, derivado del incumplimiento de una obligación que está incorporada en el contrato, que es de resultado, y que se puede traducir como un deber general de seguridad en la ejecución de la obligación principal que, en este caso, consistía en llevar a cabo la relimpia o dragado.*

*(…) en cualquier caso, entonces, la responsabilidad que puede surgir como consecuencia del siniestro entre los vinculados al proceso es de naturaleza contractual. de manera que la DIMAR no tiene competencia para resolver las*

pretensiones que los interesados planteen en este proceso pues, repito, sus competencias jurisdiccionales se limitan al ámbito de la responsabilidad extracontractual.

En el caso específico de mi representada, la autoridad marítima no podría resolver las pretensiones que tiene con respecto a MAPESA por el cumplimiento de los deberes secundarios de conducta, ni tampoco aquellas que podría tener contra SAAM, con ocasión de la ejecución del contrato de asistencia y salvamento como tercero relativo respecto del contrato celebrado entre MAPESA y PSP (...)

**B. La aplicación del Convenio Internacional de Salvamento Marítimo (1989) es contraria al debido proceso, por tratarse de una disposición que no rige en Colombia.**

En el auto del 7 de junio de 2023, la Capitanía acudió al Convenio Internacional de Salvamento Marítimo (Londres, 1989) como criterio de aplicación dentro de la presente investigación jurisdiccional. Dicho convenio no está ratificado por Colombia y, por lo tanto, no está incorporado en el ordenamiento jurídico colombiano.

(...) Con base en lo anterior, siendo claro que la Capitanía acudió a un Convenio del cual Colombia no es parte, la decisión recurrida debe ser REVOCADA, para en su lugar reconocer que la Capitanía deberá decidir este caso de acuerdo con las normas colombianas aplicables, que en este caso son los artículos 1545 al 1554 del Código de Comercio.

**C. La Capitanía debe asumir competencia frente al siniestro marítimo de contaminación ambiental por el derrame de aceite hidráulico en el río Magdalena.**

En el auto del 7 de junio de 2023, la Capitanía decidió no investigar el siniestro marítimo de contaminación ambiental por el derrame de aceite hidráulico en el río Magdalena (el siniestro), porque este se controló, según los informes aportados por Joselin Ricardo Calixto Pérez, en su calidad de Director de Operaciones y Mantenimiento de PSP, y del señor Jorge Zárate Hernández, como inspector del proceso de protección del medio marino CP03.

(...) Esta decisión es contraria al deber de la Capitanía de investigar y fallar cualquier siniestro marítimo que ocurra bajo su jurisdicción, según lo dispuesto por el artículo 35 del Decreto 2324 de 1984, el cual no habilita a la Capitanía para que decida en qué asuntos asumirá competencia y en cuales no, solo por el hecho de que el siniestro se hubiese controlado, de suerte que, al abstenerse de investigar, está incurriendo en una omisión de las funciones que legalmente le competen. Si, en gracia de discusión, la Capitanía debiera abstenerse de investigar siniestros que han logrado contenerse, en ese supuesto la Entidad tampoco sería competente para investigar el siniestro de incendio que inició en el Pontón Leila, pues este también se controló.

Ahora, si bien es cierto que el incidente se controló, eso en nada cambia dos cosas: 1. Que el accidente ocurrió y 2. Que causó daños, pues PSP tuvo que incurrir en gastos para controlar un derrame que no tenía por qué asumir y que Mapesa debe resarcir como perjuicio.

*De esta manera, ante la ausencia de una disposición legal que soporte su decisión de omitir su deber de investigar el Siniestro, comedidamente le solicito a la Capitanía que asuma competencia para investigarlo, en los términos del literal f) del artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, máxime cuando PSP también sufrió un daño emergente en la atención y control de este Siniestro que la entidad está dejando por fuera de la indagación (...)* (Cursiva fuera de texto)

## CONSIDERACIONES DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BARRANQUILLA

Frente a los escritos presentados por los Apoderados de las partes, este Despacho se pronuncia de la siguiente manera:

Tal como se mencionó en auto del 7 de junio de 2023, el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece dentro de las funciones y atribuciones de la Dirección General Marítima la de *“Adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de Marina Mercante, por siniestros marítimos, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción, por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos sometidos a la jurisdicción de la Dirección General Marítima, por la violación de otras normas que regulan las actividades marítimas e imponer las sanciones correspondientes”* (Cursiva fuera de texto)

En concordancia de lo anterior, el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009 establece dentro de las funciones de las Capitanías de Puerto la de *“Investigar y fallar de acuerdo con su competencia, aún de oficio, los siniestros y accidentes marítimos, las infracciones a la normatividad marítima que regula las actividades marítimas y la Marina Mercante Colombiana, así como las ocupaciones indebidas o no autorizadas de los bienes de uso público bajo su jurisdicción (...)”* (Cursiva fuera de texto)

Ahora bien, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 define los accidentes o siniestros marítimos así:

*“Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:*

- 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 forzosa;*
  - f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y*
  - g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.*
- (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Así las cosas, mediante formato de novedades la Estación de Control, Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial informó los hechos ocurridos el día 17 de abril de 2023 a la 1:30 horas, relacionada con el incendio de la retroexcavadora a bordo del AN “LEILA”, que se

encontraba en la Instalación Portuaria de PALERMO. Por lo tanto, es claro para este Despacho que se configuró un siniestro marítimo de incendio que de acuerdo con lo estipulado en el artículo 35 del mencionado Decreto Ley deberá ser investigado y fallado.

De lo anteriormente mencionado, se puede concluir que, en ninguna circunstancia esta Autoridad está investigando responsabilidad civil contractual, sino que contrario a ello, se encuentra actuando en el ámbito excepcional de sus competencias jurisdiccionales derivadas de la ocurrencia de un siniestro "Incendio" con el cual se ocasionaron unos daños al AN "LEILA", al tablestacado de PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A. y contaminación.

Ahora bien, respecto a lo manifestado por la doctora MARIA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS, puntualmente a "(...) el incendio no puede ni debe ser considerado como la causa eficiente de los hipotéticos daños sufridos por PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA (...)" debe advertir este despacho que, del análisis de los hechos ocurridos el día 17 de abril de 2023, se tiene que, el llamado de emergencia vía VHF canal 13-16, se realizó con el propósito de asistir un evento de incendio, del cual, con posterioridad a la atención de esta emergencia, se ocasionan unos daños a la infraestructura de PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A.,.

Así las cosas, es preciso manifestar que esta Autoridad busca investigar el hecho generador que, en el presente caso, fue el siniestro de "Incendio", y con ocasión a este, entrar a determinar las condiciones de tiempo, lugar y modo en la cuales se produjo, del cual se derivaron unas posibles consecuencias tales como, el daño a PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A., así como la contaminación del cuerpo de agua. En tal sentido, dejar de utilizar otros nombres asignados a siniestros (Contaminación, Daños, entre otros) para identificar la presente investigación jurisdiccional, no implica que no se pueda determinar la ocurrencia de estos en las resultas propias del proceso, como lo sugiere el doctor CARLOS EDUARDO BERMUDEZ MÚÑOZ, toda vez que, tanto los daños como la contaminación, son la consecuencia de un solo siniestro principal el cual ha sido identificado como "Incendio".

Por otra parte, el doctor CARLOS ARIZA OYUELA, en su calidad de Apoderado de los capitanes de los remolcadores "RM FREY" y "RM BOREAS", solicitó que el Despacho reponga la decisión del 7 de junio de 2023, en el sentido de vincular en calidad de parte en la presente investigación jurisdiccional, al armador de los remolcadores "COLOSO MP" y "LADY JEANETE", así como al armador de los artefactos navales "LEILA" y "LAURA MARÍA". Al respecto, este Despacho manifiesta que el Armador de los remolcadores "COLOSO MP" y "LADY JEANETE" así como de los artefactos navales "LEILA" y "LAURA MARÍA" es la empresa MARITIME AND PORT ENGINEERING S.A. – MAPESA COLOMBIA, la cual fue vinculada mediante auto de apertura del 19 de abril de 2012.

Respecto a la aplicación del Convenio Internacional de Salvamento Marítimo, expuesto por parte de la Doctora MARIA ELVIRA GÓMEZ, en su calidad de Apoderada de SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S. y el doctor CARLOS EDUARDO BERMUDEZ MÚÑOZ, Apoderado de PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A., este Despacho expone lo siguiente:

En cuanto a lo manifestado en auto de 7 de junio de 2023, sobre el criterio de aplicación para la definición de salvamento, es preciso mencionar que este Despacho estaba aclarando la intervención realizada en audiencia del 10 de mayo, en la cual se citó erróneamente el Convenio SAR. Sin embargo, esto no debe entenderse como un

reconocimiento por parte de la Autoridad Marítima de la configuración de un contrato de salvamento, tampoco tiene la facultad este Despacho de definir las normas que se aplican en caso de la existencia de una relación de índole contractual.

Como se mencionó en líneas anteriores, es claro para este Despacho la configuración del siniestro marítimo de "Incendio" del cual se derivan unos daños a la estructura del tablestacado hincado para el proyecto del muelle 5, tal como lo manifestó PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A., en el informe del incidente visible a folio 49 del Expediente Original. En conclusión, es materia de la presente investigación determinar el origen de los daños sufridos por parte del AN "LEILA" y la Instalación Portuaria.

En consecuencia, se confirma la decisión adoptada mediante auto de 7 de junio de 2023 que determina seguir adelante con la investigación jurisdiccional No. 13012023003 por siniestro marítimo de incendio a bordo del artefacto naval LEILA, y remite el expediente al Director General Marítimo para resolver recurso de apelación.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°. CONFIRMAR** la decisión adoptada en auto del 7 de junio de 2023, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente auto.

**ARTÍCULO 2°. REMITIR** el expediente al Director General Marítimo para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 3°. NOTIFIQUESE** el contenido del presente auto a los apoderados de las partes.

**NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE,**



Capitán de Navío **JESÚS ANDRÉS ZAMBRANO PINZÓN.**  
Capitán de Puerto de Barranquilla.