

**REF: SINIESTRO DAÑOS EN INSTALACIONES “ANI I”**  
**Puerto de Santa Marta (Consulta)**

**Antecedentes**

Mediante comunicación presentada el 21 de octubre de 2008 por el Jefe de Tráfico de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A, se conocieron los hechos previos del 20 de octubre de 2008 que tuvieron lugar sobre el accidente marítimo de daño en instalación en el que se vio involucrada la motonave “ANI I” de bandera panameña, mientras la embarcación se encontraba realizando una maniobra de atraque con un piloto práctico a bordo en el muelle número uno. Durante dicha operación, el buque sufrió una falla eléctrica general que impidió la respuesta de las máquinas a las órdenes del puente, lo que provocó que la nave embistiera el muelle y rompiera la defensa del Terminal Marítimo de Santa Marta.

El fallo de primera instancia fue proferido el 29 de enero de 2010 por el Capitán de Puerto de Santa Marta. En esa providencia inicial, la autoridad declaró que el **accidente marítimo** y los daños resultantes ocurrieron sin culpa y sin responsabilidad del Capitán de la nave, del Piloto o su tripulación, y de igual forma, se determinó que no existía responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante.

**Competencia**

La competencia para resolver este caso reside en la Dirección General Marítima (DIMAR), de conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral segundo del artículo segundo del Decreto 5057 de 2009. Al tratarse de un proceso que llegó por vía de consulta y no por apelación, no existen argumentos de un apelante que analizar; en su lugar, la DIMAR realizó un estudio integral de legalidad sobre la decisión de primera instancia y la valoración de las pruebas recaudadas.

**Consideraciones de la Dirección General Marítima**

En sus consideraciones, la autoridad marítima aplicó el régimen de responsabilidad objetiva, fundamentado en que la navegación es considerada una actividad peligrosa bajo el ordenamiento civil colombiano. La DIMAR sostuvo que, en este régimen, quien ejerce la actividad es responsable del daño a menos que logre probar una "causa extraña", como un caso fortuito, fuerza mayor o la culpa exclusiva de la víctima. En este caso concreto, la autoridad consideró que alegar una falla eléctrica en el sistema de transmisión de órdenes no constituye una justificación suficiente para exonerar de responsabilidad al Capitán, ya que es deber de quien dirige la nave asegurar que todos los sistemas funcionen correctamente antes de emprender cualquier maniobra de riesgo. Asimismo, se valoró un contrato de transacción celebrado entre la Sociedad Portuaria y el agente marítimo de la nave, donde se acordó el pago de 5.737 dólares americanos por los daños, acuerdo que fue validado parcialmente por la autoridad.

**Análisis Técnico y Pericial**

El peritaje técnico confirmó un mal funcionamiento en el sistema de transmisión de órdenes, específicamente en el selector de marcha, desde el puente hacia la sala de máquinas. El experto determinó que este fallo fue probablemente producto de un corto circuito en el sistema eléctrico, lo que generó un retardo crítico en la respuesta de la maquinaria ante las órdenes del puente no fue una negligencia operativa inmediata de la tripulación en el momento de la maniobra, sino una consecuencia directa de la falla eléctrica mencionada. El experto técnico subrayó que este retardo fue la causa eficiente que impidió que el buque realizara las acciones evasivas o de frenado necesarias para evitar la colisión contra la defensa del muelle. Además, las fuentes indican que la labor del perito no se limitó únicamente a la parte mecánica, sino que también incluyó el avalúo de los daños, tarea que debió cumplir a pesar de la existencia de un contrato de transacción previo entre las partes, con el fin de que la autoridad marítima tuviera una base técnica sólida para su decisión.

## **Decisión**

La decisión de la DIMAR en el fallo del 30 de diciembre de 2013 fue la de revocar el fallo de primera instancia. En la resolución definitiva, se halló responsable al Capitán de la motonave por el **accidente marítimo** y los daños ocasionados, fijando la suma de la indemnización en concordancia con lo pactado en la transacción previa. En cuanto al Piloto Práctico, fue exonerado de responsabilidad. Por otro lado, la DIMAR se abstuvo de imponer sanciones por infracciones administrativas a las normas de la Marina Mercante, declarando que la acción sancionatoria había prescrito al haber transcurrido más de tres años desde la ocurrencia de los hechos.