

REF: SINIESTRO DAÑOS EN INSTALACIONES “ATLANTIC FORTUNE” Puerto de Santa Marta (Consulta)

Antecedentes

Mediante acta de protesta se dio a conocer que la motonave “ATLANTIC FORTUNE” sufrió accidente marítimo de daño en instalación el 25 de agosto de 2008, en las inmediaciones del Morro Grande de Santa Marta, cuando la embarcación realizaba una maniobra de aproximación y fondeo. Los hechos comenzaron a reportarse cerca de las 04:05 horas, momento en el cual el Capitán de la nave notó que el buque presentaba una escora a babor de aproximadamente 1.5 grados. Tras realizar un sondeo de los tanques de lastre, se detectaron niveles inusuales de agua en los tanques número dos y tres del costado de babor, y una posterior inspección interna reveló una raja de aproximadamente 80 centímetros de largo por un centímetro de ancho en la estructura del casco.

El fallo de primera instancia fue proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta el 21 de enero de 2010. En dicha sentencia, se declaró que el **accidente marítimo** de daños materiales ocurrió con culpa y responsabilidad del Capitán de la motonave, de forma solidaria con el Armador y la Agencia Marítima. Asimismo, se determinó que el Capitán había incurrido en violaciones a las normas de la Marina Mercante, imponiéndosele una multa de diez salarios mínimos mensuales vigentes.

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 2° del artículo segundo del Decreto 5057 de 2009. El expediente llegó a la DIMAR bajo el grado jurisdiccional de consulta, debido a que el recurso de apelación interpuesto por la defensa técnica del Capitán el 16 de febrero de 2010 fue rechazado por ser extemporáneo, lo que obligó a remitir el caso para una revisión automática de legalidad.

Consideraciones de la Dirección General Marítima

La autoridad marítima estableció que la navegación marítima constituye una actividad peligrosa bajo el artículo 2356 del Código Civil, lo que implica un régimen de responsabilidad objetiva con presunción de culpa contra quien ejerce la dirección de la nave. La autoridad citó jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia para recalcar que el Capitán, como jefe superior encargado del gobierno de la nave según el artículo 1495 del Código de Comercio, es responsable de los riesgos creados por su operación. Se analizó si existía una "causa extraña" como fuerza mayor o caso fortuito, pero la DIMAR desestimó el argumento de que la roca sumergida fuera imprevisible, señalando que las cartas náuticas y el faro del Morro proporcionan advertencias suficientes para una navegación segura si se utilizan correctamente los instrumentos como el radar y la ecosonda.

Análisis Técnico y Pericial

El informe rendido por el perito marítimo el 27 de noviembre de 2008 confirmó que el buque tocó fondo en una formación rocosa sumergida al oeste del Morro Grande, basándose en

evidencias físicas irrefutables como huellas de pintura del casco de la nave en las rocas extraídas del fondo marino y la coincidencia de los daños estructurales con el perfil del relieve submarino. El experto determinó que la causa fundamental del accidente marítimo fue la decisión del Capitán de realizar una maniobra de aproximación "atípica" y arriesgada, desviándose de la trayectoria convencional para pasar a una distancia de apenas 156 metros del promontorio rocoso.

El perito también utilizó un estudio de batimetría para demostrar que en el área del impacto la profundidad era inferior a los diez metros, mientras que el calado de la motonave en ese momento era de 9.76 metros, lo que hacía inevitable el contacto con el fondo. Además, el análisis técnico descalificó los trazados consignados por el Capitán en las cartas náuticas, señalando que no coincidían con el lugar real del impacto demostrado por las pruebas submarinas. Este análisis permitió concluir que hubo una mala planeación de la derrota y una utilización inadecuada de las ayudas a la navegación disponibles en la zona.

Respecto a la situación del Piloto Práctico, el análisis técnico fue fundamental para descartar su responsabilidad. Aunque la tripulación alegó que el impacto se sintió después de que el Piloto abordara y ordenara maniobrar con el ancla, el perito demostró que en la zona donde se encontraba la estación de pilotos la profundidad es superior a los 34 metros, lo que imposibilita un toque de fondo en ese punto. Por lo tanto, se concluyó que el daño en el casco ya se había producido minutos antes de que el Piloto Práctico iniciara su labor de asesoría, mientras el buque transitaba por las zonas poco profundas cercanas al Morro bajo la dirección exclusiva del mando de la nave.

Decisión

La decisión de segunda instancia emitida por DIMAR el 8 de septiembre de 2015 fue modificar el fallo de primera instancia. Se declaró al Capitán de la motonave como el único responsable del accidente marítimo de daños materiales graves sufridos por el buque. El Piloto Práctico quedó exonerado de responsabilidad técnica al demostrarse que el suceso ocurrió antes de su intervención en la maniobra. No obstante, la autoridad decidió revocar las sanciones de multa y la declaración de responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante, argumentando que el fallo inicial no especificó con precisión cuáles fueron las normas legales vulneradas, protegiendo así el derecho al debido proceso del investigado.