

REF: SINIESTRO DAÑO EN INSTALACIONES “PATSY N” Puerto de Cartagena (Consulta)

Mediante protesta presentada por el capitán del buque “PATSY N” de bandera “Isla of man y el duque de alba” se tuvo conocimiento que el día 30 de abril de 2007 ocurrió accidente marítimo de **daño en instalación**, mientras la mencionada embarcación se encontraba realizando una maniobra de cambio de muelle en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. Durante dicha operación, la motonave colisionó contra el duque de alba número 1, lo que generó daños materiales tanto en la estructura portuaria como en la propia nave.

La investigación fue abierta oficialmente el 1 de mayo de 2007 por la Capitanía de Puerto de Cartagena para esclarecer las causas del suceso. El fallo de primera instancia fue proferido el 31 de agosto de 2009, en el cual se declaró la existencia de una "fuerza mayor" como eximente de responsabilidad para los involucrados, al considerar que no se constataron infracciones a las normas de la Marina Mercante.

Competencia

En relación con la competencia, la Dirección General Marítima (DIMAR) ostenta la facultad jurisdiccional para conocer estos asuntos de conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el Decreto 5057 de 2009. Es preciso señalar que este proceso no llegó a la segunda instancia mediante un recurso de apelación, ya que ninguna de las partes interpuso recursos contra la decisión de primera instancia en el término legal establecido. En consecuencia, el expediente fue enviado a la Dirección General por la vía de la **consulta**.

Consideraciones de la Dirección General Marítima

Dentro de las consideraciones de la DIMAR, se estableció que la navegación y las maniobras portuarias se consideran actividades peligrosas, lo que bajo la jurisprudencia nacional implica una presunción de responsabilidad para quien ejerce la actividad. Para que los responsables pudieran ser exonerados, era imperativo demostrar la ruptura del nexo causal mediante una causa extraña, como la fuerza mayor. El Despacho analizó dos factores concurrentes que causaron el **accidente marítimo**: fallas técnicas en uno de los remolcadores que asistía la maniobra y un giro repentino e intempestivo de las condiciones meteorológicas que impactó negativamente la navegación. La DIMAR valoró diversas pruebas, incluyendo declaraciones de parte, testimonios, documentos técnicos y, de manera crucial, un video aportado por la Sociedad Portuaria que registró el momento exacto del incidente.

El análisis técnico y pericial fue fundamental para determinar la inevitabilidad del evento. Se examinó el video de la maniobra, observando que a las 14:50 horas el buque operaba con normalidad con la ayuda de dos remolcadores. Sin embargo, a las 15:11 horas, mientras el buque estaba paralelo al muelle, se registró un cambio violento en la dirección del viento, evidenciado por la dirección del humo de la chimenea de la nave y la tensión de las banderas. Este fenómeno, conocido coloquialmente en la zona como "culo de pollo", consistió en vientos fuertes de entre 20 y 30 nudos acompañados de lluvia, los cuales duraron menos de

media hora, pero irrumpieron de forma súbita durante la aproximación final. El informe técnico del IDEAM corroboró que, aunque se pronosticaba cielo nublado, este fenómeno meteorológico específico fue sorpresivo e inesperado para la tripulación y los pilotos involucrados.

Finalmente, la DIMAR concluyó que el **accidente marítimo** obedeció a un evento imprevisible e irresistible que superó la diligencia empleada por los encargados de la maniobra. Se determinó que, incluso si se hubiera intentado evitar el infortunio mediante el cambio de remolcador, la incidencia del viento fue el factor determinante y eficiente del daño.

Decisión

Mediante fallo del 12 de julio de 2013 la DIMAR confirmó el fallo de primera instancia, resultando en la **exoneración de responsabilidad** del Piloto Práctico y del Capitán de la motonave "PATSY N". Asimismo, el Despacho se abstuvo de pronunciarse sobre los daños civiles, ya que las partes involucradas presentaron un contrato de transacción extraprocesal mediante el cual resolvieron de manera privada las controversias económicas derivadas del suceso.