

REF: SINIESTRO DAÑO EN INSTALACIONES “TASSOS N” Puerto de Buenaventura (Consulta)

El accidente marítimo de daño en instalaciones ocurrió el 1 de marzo de 2006, cuando la motonave "Tassos N" realizaba maniobras de atraque en las instalaciones portuarias de Buenaventura. Los hechos fueron puestos en conocimiento de la autoridad mediante una denuncia presentada el 2 de marzo de 2006 por el Gerente de Operaciones de la Sociedad Portuaria, lo que dio lugar a la apertura formal de la investigación el 3 de marzo de ese mismo año.

El fallo de primera instancia fue proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura el 30 de abril de 2009. En dicha providencia, la autoridad de primera instancia decidió exonerar de responsabilidad al Capitán y al Piloto Práctico de la embarcación, fundamentando su decisión en la existencia de una "fuerza mayor o caso fortuito" y determinando que no hubo violación a las normas de la Marina Mercante.

Competencia

La competencia para conocer y resolver este asunto reside en la Dirección General Marítima (DIMAR), de acuerdo con lo establecido en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2 del artículo 2 del Decreto 5057 de 2009. Esta facultad jurisdiccional permite a la DIMAR actuar como juez en controversias derivadas de **accidentes marítimos**, emitiendo sentencias que, según la Corte Constitucional y el Consejo de Estado, tienen un carácter excepcional y jurisdiccional. En este caso específico, el proceso llegó a la segunda instancia por la vía de la **consulta**, debido a que no se interpuso ningún recurso de apelación contra el fallo de primera instancia dentro del término legalmente establecido.

Consideraciones de la DIMAR

La DIMAR consideró que, para declarar la responsabilidad en un **accidente marítimo**, es indispensable demostrar la existencia de tres elementos: el daño, el hecho generador y el nexo causal. En el análisis del caso concreto, el Despacho observó contradicciones en los testimonios. Mientras que el Primer Oficial del buque manifestó haber escuchado un sonido de fricción contra la defensa del muelle, el Capitán y el Piloto Práctico sostuvieron que el contacto fue mínimo y no causó impacto ni ruidos significativos. El Capitán enfatizó que, tras una inspección, el bulbo de proa estaba limpio y sin señales de colisión reciente, argumentando que un impacto capaz de fracturar una columna del muelle habría dejado daños severos en la nave, lo cual no ocurrió. La DIMAR subrayó que la responsabilidad no puede derivarse de meras incertidumbres sobre la causa del daño, especialmente cuando existen dudas razonables sobre si el daño en la infraestructura era preexistente.

Análisis técnico y pericial

El apartado técnico se fundamentó en varios informes periciales que resultaron determinantes. Un dictamen realizado al casco de la nave concluyó que las abolladuras presentes no eran recientes, ya que la lámina mostraba corrosión y falta de pintura de varios

días, sin rastros de óxido nuevo. Otro perito indicó que, si bien el daño en el concreto del muelle parecía reciente por la limpieza de las partículas, era extremadamente difícil determinar la fecha exacta del impacto debido a las condiciones extremas de salinidad y humedad de la zona. Un tercer informe pericial confirmó que la condición del casco del "Tassos N" era óptima y que no sufrió daños durante la maniobra de atraque. Además, se aportó una certificación de la Sociedad Portuaria donde se mencionaba que el muelle había sufrido daños previos por la detonación de un artefacto explosivo en el año 2005, y no existían pruebas del estado de las columnas antes del incidente de 2006.

Decisión

En decisión del 19 de septiembre de 2011 la DIMAR determinó que en el expediente no obraba prueba fehaciente de que el presunto daño en el muelle hubiera sido causado por la motonave "Tassos N", dada la falta de contundencia de los dictámenes periciales y la evidencia de daños preexistentes en la estructura. Por consiguiente, ante la ausencia del nexo causal y del daño probado, la decisión de la DIMAR fue **revocar** el fallo de primera instancia (que había declarado fuerza mayor) y, en su lugar, declararse **inhibida para declarar la responsabilidad** de los investigados. Esto significa que el Piloto Práctico y el Capitán fueron **exonerados de responsabilidad** por los hechos ocurridos el 1 de marzo de 2006, al no haberse demostrado su participación culposa en la generación de daños durante el accidente marítimo.