

REF: SINIESTRO DAÑOS EN INSTALACIONES "AN YANG JIANG"
Puerto de Buenaventura (Apelación)

Antecedentes

El 22 de junio de 2008, aproximadamente a las 07:10 horas la motonave "**AN YANG JIANG**" sufrió accidente marítimo de daño en instalaciones contra el muelle No. 13 del Grupo Portuario S.A. en el puerto de Buenaventura, durante una maniobra de atraque en la que la embarcación contaba con la asesoría de un piloto práctico y el apoyo de dos remolcadores. Durante la operación, el buque impactó contra la infraestructura portuaria, ocasionando daños significativos en la columna soporte de la defensa del muelle, tanto en el concreto como en los elementos de caucho, mientras que la nave sufrió una rotura en el tubo de la roda. El Capitán de Puerto de Buenaventura inició formalmente la investigación el 23 de junio de 2008 para esclarecer las causas y responsabilidades del suceso.

El fallo de primer grado fue proferido el 20 de octubre de 2009 por el Capitán de Puerto de Buenaventura. En esta providencia, se declaró la responsabilidad en grado de culpa del Capitán de la motonave por el accidente marítimo de colisión, y se le halló responsable, junto al piloto práctico, de incurrir en violaciones a las normas de la Marina Mercante. Como consecuencia, se impuso al Capitán una multa de diez salarios mínimos legales mensuales vigentes y un llamado de atención al piloto práctico. Inconforme con esta decisión, el apoderado del Capitán interpuso un recurso de apelación el 29 de octubre de 2009, el cual fue resuelto en segunda instancia por la Dirección General Marítima el 6 de septiembre de 2013.

Competencia

La competencia para resolver este caso reside plenamente en la Dirección General Marítima (DIMAR), de acuerdo con lo establecido en el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984. Esta autoridad tiene la facultad jurisdiccional para conocer y fallar los recursos de apelación interpuestos contra las decisiones de las Capitanías de Puerto por **accidentes marítimos** ocurridos dentro de su jurisdicción. Este proceso se activó mediante un recurso de apelación formal presentado por la defensa técnica del Capitán y la tripulación, lo que obligó a la DIMAR a revisar los puntos específicos de controversia planteados por el recurrente.

Argumentos y Actuaciones

El apoderado especial del armador, capitán y la tripulación de la motonave "**AN YANG JIANG**" presentó el 29 de octubre de 2009 recurso de reposición y en subsidio apelación contra el fallo de primera instancia, el apelante fundamentó su recurso precisando que los alegatos de conclusión no fueron analizados integralmente en el fallo de primera instancia, lo que vulneraba el debido proceso. Segundo, argumentó que el limitado conocimiento del idioma inglés por parte del Capitán debió ser percibido y gestionado por el piloto práctico. Tercero, sostuvo que el piloto práctico obró con falta de diligencia al no verificar que el remolcador acatará las órdenes dadas. Cuarto, consideró desproporcionada la sanción económica impuesta al Capitán en comparación con el simple llamado de atención al piloto,

dado que ambos habrían cometido faltas similares. Finalmente, cuestionó la valoración de los daños, señalando que no se discriminó adecuadamente el avalúo entre los daños del muelle y los de la motonave.

Consideraciones de la Dirección General Marítima

La autoridad enfatizó que la navegación marítima es una actividad peligrosa sujeta a un régimen de responsabilidad objetiva bajo el artículo 2356 del Código Civil, donde existe una presunción de culpa sobre quien ejerce la dirección de la nave. Citando el artículo 1495 del Código de Comercio, la DIMAR recordó que el Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la motonave, una obligación que es restrictiva y no puede ser delegada ni desplazada por la presencia de un piloto práctico, quien actúa únicamente como asesor. Respecto al idioma, la autoridad desestimó el argumento del apelante al encontrar pruebas de que el Capitán declaró entender las órdenes que el piloto transmitía por radio a los remolcadores, concluyendo que la barrera lingüística no fue una causa eficiente del impacto.

Análisis Técnico y Pericial

El dictamen del perito naval categoría "A", reveló que la causa fundamental de la colisión no fue una orden errónea del piloto, sino una falta de coordinación interna en la motonave. Específicamente, se determinó que el primer oficial de la nave permitió soltar el cabo de maniobra del remolcador que mantenía asegurado el buque sin haber recibido una orden directa del Capitán para realizar dicha acción. Esta liberación prematura de la línea de sujeción dejó a la nave sin el apoyo necesario para controlar su posición frente al muelle.

Adicionalmente, el informe pericial subrayó que el piloto práctico en ningún momento dio la instrucción de soltar los cabos del remolcador, lo cual fue corroborado por el testimonio del primer oficial, quien admitió haber ejecutado la maniobra por decisión propia al considerar que el remolcador no estaba trabajando adecuadamente. El perito concluyó que esta acción unilateral de la tripulación, bajo la supervisión fallida del Capitán, impidió que el remolcador pudiera empujar la nave para evitar que se fuera de frente contra el muelle. Este análisis técnico permitió a la DIMAR establecer que no se rompió el nexo causal entre la actividad del Capitán y el daño, reafirmando su responsabilidad por las omisiones de su tripulación.

Decisión

La decisión de segunda instancia emitida el 6 de septiembre de 2013 por DIMAR fue modificar parcialmente el fallo de primera instancia. El Capitán de la motonave fue hallado responsable del **accidente marítimo** de colisión, confirmando que su falta de vigilancia y control sobre la tripulación fue la causa del daño. No obstante, la autoridad decidió disminuir la multa impuesta al Capitán a 5 salarios mínimos mensuales vigentes, buscando garantizar los principios de proporcionalidad y razonabilidad en la sanción. En cuanto al piloto práctico, la decisión de segunda instancia lo exoneró de toda responsabilidad por el **accidente marítimo** de colisión en la parte resolutive, aunque se mantuvo la confirmación del resto del fallo que no fue modificado expresamente.