

REF: SINIESTRO ENCALLAMIENTO “CLARA E”
Puerto de Providencia (Consulta)

Antecedentes

El accidente marítimo de encallamiento de la motonave de bandera panameña denominada "CLARA E" ocurrió el día 07 de noviembre de 2015, cuando la embarcación quedó varada en el canal de acceso al Puerto de Providencia. Tras el reporte inicial del inspector a bordo, el Capitán de Puerto de Providencia decretó la apertura de la investigación el 09 de noviembre de 2015 para esclarecer las circunstancias del suceso.

La motonave "CLARA E" presentaba un calado de 2.50 metros en popa y 3.0 metros en proa, operando bajo condiciones ambientales que incluían vientos del noreste de entre 8 y 10 nudos, una visibilidad de 10 millas y mar rizado. Aunque la marea estaba subiendo y los responsables contaban con información sobre la pleamar esperada para ese día, la maniobra de ingreso al muelle se realizó basándose en una referencia errónea; el Piloto Práctico y el Capitán enfilaron hacia la Capitanía de Puerto y realizaron un viraje tomando como guía la antigua iglesia católica, pero el encallamiento ocurrió porque la boya número 9 había sido movida de su posición original, situación que no fue prevenida mediante el uso de otras ayudas a la navegación.

El fallo de primera instancia fue proferido el **25 de julio de 2016**, en el cual se decidió declarar responsables del accidente marítimo tanto al Piloto Práctico como al Capitán de la motonave, imponiendo una suspensión de actividades por un año al primero y un llamado de atención al segundo. Por su parte, la segunda instancia, mediante fallo del **29 de marzo de 2019**, revisó integralmente las actuaciones para emitir un pronunciamiento definitivo sobre la responsabilidad civil y administrativa de los involucrados.

Competencia

En cuanto a la competencia para resolver este asunto, la Dirección General Marítima (DIMAR) ejerce funciones jurisdiccionales de conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el Decreto 5057 de 2009. Es importante precisar que este proceso no llegó a la segunda instancia por vía de apelación, ya que no se interpusieron recursos de reposición ni de apelación contra la decisión inicial. Por lo tanto, el Despacho procedió a revisar el caso mediante la figura de la consulta.

Consideraciones de la Dirección General Marítima

La DIMAR enfatizó que el Capitán de la nave, como máxima autoridad a bordo según el Código de Comercio, no ejerció la vigilancia y el control necesarios para evitar el accidente marítimo. Se constató que, aunque el Capitán sugirió en un momento dado fondear la embarcación, finalmente permitió que el Piloto Práctico continuara con la maniobra de atraque a pesar de los riesgos evidentes. El Despacho subrayó que la labor a bordo debe ser colectiva y buscar el bienestar general, y que el Capitán mantiene el gobierno y la dirección de la nave incluso cuando cuenta con asesoría técnica externa, por lo que su pasividad ante una maniobra riesgosa constituyó una falta de precaución y diligencia.

La DIMAR analizó la naturaleza de la navegación como una actividad peligrosa bajo el artículo 2356 del Código Civil, lo que genera una presunción de responsabilidad para quien la ejecuta. Se determinó que no existió caso fortuito ni fuerza mayor, ya que el evento era previsible y evitable si se hubieran extremado las medidas de seguridad y atendido las recomendaciones de la autoridad marítima. Además, el Despacho identificó que se quebrantaron normas específicas de Marina Mercante, tales como el Código 019, referido a navegar en una nave que no reúne las condiciones técnicas requeridas para su operación segura, y el Código 031, por no atender las recomendaciones, órdenes verbales o circulares emitidas por la Capitanía de Puerto.

El Despacho analizó la teoría del "Riesgo Creado", señalando que quien introduce un factor de riesgo en el medio social debe responder por los daños que este ocasione. En el análisis probatorio, se valoraron las declaraciones rendidas en audiencia pública, donde el Capitán de la nave admitió que, aunque las condiciones eran óptimas y conocía la tabla de mareas, la popa tocó fondo tras realizar un viraje hacia el muelle. Se determinó que el Capitán, como máxima autoridad a bordo, no ejerció la vigilancia y el control necesarios, permitiendo que la maniobra continuara a pesar de los riesgos.

El apartado de análisis técnico y pericial se fundamentó en el informe del sistema de gobierno de la motonave, el cual concluyó que la embarcación se encontraba en buenas condiciones operativas y cumplía con los estándares internacionales para una navegación segura. El peritazgo confirmó que el sistema de gobierno funcionaba normalmente y respondía de manera adecuada a cada viraje. Por lo tanto, el encallamiento no fue producto de una falla mecánica, sino de un error en la ejecución de la maniobra. Las pruebas técnicas indicaron que el Piloto Práctico y el Capitán se guiaron por la ubicación de una boya que había sido movida de su posición original, sin tomar la precaución de utilizar otras ayudas a la navegación ni verificar la profundidad real del canal en ese momento.

Decisión

La Dirección General Marítima en fallo del 29 de marzo de 2019 confirmó en decisión de segunda instancia la responsabilidad del Piloto Práctico y del Capitán de la motonave en la ocurrencia del **accidente marítimo** de encallamiento. El Despacho encontró probado que ambos sujetos actuaron con falta de precaución y diligencia al ignorar las instrucciones y recomendaciones dadas respecto a la marea y las condiciones del canal. Sin embargo, el fallo modificó la sanción impuesta originalmente; se revocaron las sanciones administrativas (la suspensión y el llamado de atención) debido a que había transcurrido el término de caducidad de tres años previsto en la ley para que la autoridad imponga dichas sanciones.