

## **REF: SINIESTRO ENCALLAMIENTO “EVA TOKYO”**

### **Puerto de Tumaco (Apelación)**

#### **Antecedentes**

El accidente marítimo de **encallamiento** que involucró a la motonave de bandera panameña **EVA TOKYO** en jurisdicción del Puerto de Tumaco. El caso se originó a raíz de la apertura de una investigación ordenada por el Capitán de Puerto de Tumaco para esclarecer los hechos y determinar responsabilidades conforme al Decreto Ley 2324 de 1984. En la primera instancia, mediante un fallo proferido en septiembre de 2022, la autoridad marítima local declaró responsable del accidente marítimo al piloto práctico que asesoraba la maniobra en ese momento. Como consecuencia de esta decisión, se le impuso una sanción consistente en una multa de diez salarios mínimos legales mensuales vigentes por la presunta infracción a normas de marina mercante, aunque el despacho se abstuvo de realizar un avalúo de los daños en dicha etapa. La segunda instancia, resuelta el 17 de junio de 2025, analizó de fondo la legalidad de dicha determinación tras el recurso interpuesto por la defensa.

#### **Competencia**

La competencia para resolver este asunto recae exclusivamente en la Dirección General Marítima (DIMAR), la cual ejerce funciones jurisdiccionales para fallar sobre accidentes marítimos según lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984. El caso llegó al despacho del Director General Marítimo mediante un recurso de apelación, luego de que en octubre de 2022 se confirmara la sentencia inicial en reposición y se concediera la alzada para que el superior jerárquico revisara la decisión de primera instancia.

#### **Argumentos y Actuaciones**

Los argumentos de la apelación sostuvieron que la normativa colombiana no establece un régimen de responsabilidad directa para el piloto práctico, ya que tradicionalmente se considera que el capitán de la nave no pierde el mando ni la dirección náutica a pesar de contar con asesoría a bordo. Argumentaron que **el piloto actúa como un asesor** que indica la derrota adecuada, pero que la ejecución de las maniobras sigue siendo responsabilidad del capitán, quien asume las consecuencias civiles de cualquier falta probada. Asimismo, la defensa cuestionó la sanción administrativa impuesta, señalando que el fallo de primera instancia no identificó con claridad la disposición normativa vulnerada, lo cual vulneraría el debido proceso y los principios del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. También destacaron que el propio capitán de la nave reconoció el desempeño adecuado del piloto durante la maniobra, la cual se vio influenciada por la intervención de un piloto en formación que fue corregida oportunamente.

#### **Consideraciones de la Dirección General Marítima**

Las consideraciones de la DIMAR en segunda instancia se centraron en verificar los elementos esenciales de la responsabilidad civil extracontractual: el hecho, el daño y el nexo causal. El despacho enfatizó que el daño es un presupuesto indispensable para que surja la obligación de reparar, citando jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia que establece que sin un daño cierto y demostrable no es posible atribuir responsabilidad. Al revisar el expediente, la autoridad encontró que no existía prueba alguna que indicara afectaciones

reales a la nave, a terceros o al medio ambiente, lo que hacía innecesario analizar los demás elementos de responsabilidad. Respecto a la sanción administrativa, la DIMAR observó que en la primera instancia no se garantizaron las etapas previas para identificar las normas infringidas ni se justificó la proporcionalidad de la multa, lo que restaba fundamento legal a la penalidad impuesta.

### **Análisis Técnico y Pericial**

El análisis técnico y pericial fue fundamental para desvirtuar la existencia de perjuicios. Se revisó el informe de inspección técnica del Oficial de Abanderamiento, el cual confirmó que los sistemas de propulsión y gobierno de la motonave no sufrieron fallas y que la pala del timón no presentaba novedades. Además, se analizó el informe de inspección submarina realizado por una empresa especializada, el cual determinó que el encallamiento ocurrió en un fondo arenoso. Los peritos confirmaron que el timón, la hélice de cuatro palas, los guardacabos y las cajas de agua se encontraban en perfectas condiciones, sin dobleces, fugas ni signos de desgaste inusual. El casco y las quillas de pantoque tampoco mostraron abolladuras o fisuras, limitándose los hallazgos a rayones normales en el bulbo. Técnicamente, se destacó que el buque logró reflotar por sus propios medios gracias al aumento de la marea, tras haber tocado fondo por un periodo de aproximadamente siete horas, sin requerir asistencia externa ni causar interrupciones en las operaciones del puerto o derrames contaminantes.

### **Decisión**

La Dirección General Marítima en fallo del 17 de junio de 2025 decidió revocar en su integridad la sentencia de primera instancia proferida por la Capitanía de Puerto de Tumaco. En consecuencia, el piloto práctico y el capitán de la motonave fueron exonerados de responsabilidad, al demostrarse la inexistencia de un daño tangible y la falta de sustento legal para la sanción administrativa.