

REF: SINIESTRO ENCALLAMIENTO “WAN HE”
Puerto de Barranquilla (Apelación)

Antecedentes

El 24 de septiembre de 2014 se originó accidente marítimo de **encallamiento**, cuando la motonave **WAN HE**, de bandera de China, se encontraba realizando maniobras de aproximación al muelle número 4, frente a la dársena del muelle número 2 en el Puerto de Buenaventura. El encallamiento se produjo aproximadamente a las 15:40 horas, encontrándose el buque fuera del canal de acceso a una distancia de 92 metros del punto de atraque previsto. Tras el inicio de la investigación, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió un fallo de primera instancia el 28 de noviembre de 2016, en el cual declaró al piloto práctico como responsable civil y extracontractual, además de imponerle una sanción administrativa. No obstante, mediante una providencia posterior del 31 de enero de 2017, este fallo fue modificado para incluir al capitán de la motonave como responsable civil y administrativo de forma solidaria por la ocurrencia del **accidente marítimo**.

Argumentos y actuaciones

Los días 07 y 20 de diciembre de 2016, fueron allegados al despacho del Capitán de Puerto de Buenaventura memoriales contentivos de los recursos de reposición y en subsidio de apelación en contra de la sentencia de primera instancia, la defensa del piloto práctico sostuvo que su función es meramente asesora y que no reemplaza al capitán en el mando del buque, argumentando además que el **accidente marítimo** se debió a la falta de asistencia oportuna del remolcador ODÍN en la sección de popa-babor. Por su parte, la aseguradora argumentó que el despacho de primera instancia erró al intentar eximir inicialmente al capitán, ya que la navegación es una actividad peligrosa y la responsabilidad recae legalmente sobre quien tiene el poder de mando y dirección, el cual nunca se desprende del capitán aun contando con asesoría.

El apoderado del armador y del capitán alegó que el piloto práctico actuó de forma autónoma, tomando decisiones de máquina sin consultar debidamente y en idioma español, lo que impidió que el capitán pudiera intervenir de manera más conveniente para la seguridad marítima ante la inminencia del encallamiento.

Competencia

La competencia para adelantar y fallar esta investigación correspondió al Capitán de Puerto de Barranquilla, conforme al Decreto Ley 2324 de 1984 y normativa complementaria vigente para la fecha. La Dirección General Marítima tiene competencia para conocer en consulta del caso, según el artículo 57 del mismo decreto y normas subsiguientes. Esta facultad permite a la DIMAR resolver los recursos de apelación derivados de investigaciones por accidentes marítimos ocurridos dentro de las aguas jurisdiccionales colombianas.

Consideraciones de la Dirección General Marítima

La DIMAR analizó la naturaleza del servicio de practicaaje como un servicio público regulado que, si bien es de asesoría, exige altos estándares de seguridad y diligencia. El despacho determinó que en este caso existió lo que la jurisprudencia denomina "guarda compartida" de la actividad peligrosa, dado que tanto el capitán como el piloto práctico ejercieron en distintos momentos el control efectivo de la navegación durante la maniobra de ingreso. La DIMAR enfatizó que el piloto incurrió en imprecisiones técnicas al iniciar la maniobra sin el apoyo de todos los remolcadores previstos y al realizar un cruce con otra motonave, la LIZARD POINT, que obligó a la WAN HE a abrirse excesivamente de su derrota original.

Análisis técnico y pericial

El perito identificó daños leves en la quilla del lado babor de la motonave. Paralelamente, el informe del perito marítimo en navegación confirmó que la hélice del buque presentó una pérdida de metal en su borde superior y dobleces significativos en la quilla babor. Técnicamente, se comprobó que el **accidente marítimo** fue producto de una cadena de errores: el inicio de la maniobra sin el remolcador de popa, el cruce con otro buque que provocó la pérdida de rumbo y una serie de órdenes contradictorias a la máquina dadas por el piloto práctico que revocaron las instrucciones previas del capitán para evitar el fondo.

Decisión

El 11 de mayo de 2021 la DIMAR emitió fallo de segunda instancia en el que resolvió modificar la sentencia de primera instancia para ratificar la responsabilidad de ambos actores principales. Se declaró **civilmente responsable** por la ocurrencia del **accidente marítimo** de encallamiento tanto al **piloto práctico** como al **capitán** de la motonave WAN HE. En consecuencia, se impusieron sanciones administrativas consistentes en multas equivalentes a cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes para el piloto y tres salarios mínimos para el capitán, las cuales deben ser pagadas de forma solidaria con las empresas de practicaaje y el armador respectivamente. El despacho se abstuvo de realizar un avalúo de daños económicos al no haberse probado ni tasado perjuicios específicos durante el trámite procesal