

REF: SINIESTRO ENCALLAMIENTO “AFRICAN LARK” Puerto de Barranquilla (Apelación)

Antecedentes

El accidente marítimo de **encallamiento** ocurrió el **26 de abril de 2010**, durante las maniobras de atraque de la motonave "**AFRICAN LARK**", de bandera de Belice, en las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla. Durante la maniobra de aproximación, aproximadamente a 200 metros del muelle, el buque sufrió un impacto por debajo de la bodega No. 02, cerca de los tanques de lastre, lo que provocó una vibración fuerte y que la nave se detuviera por completo al tocar fondo. La inspección física posterior reveló una grieta de aproximadamente 13 metros de largo en el casco, producto del contacto con una superficie dura en un área de bajos que no fue evitada durante la navegación.

Tras el reporte del hecho por parte del Capitán de la nave, la autoridad marítima local inició la investigación formal el 29 de abril de 2012. El fallo de primera instancia fue proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla el **29 de junio de 2012**, resolviendo declarar responsables al Capitán del buque y al Piloto Práctico por el encallamiento y por la violación de normas de la marina mercante. Se impuso al Capitán una multa equivalente a 10 SMMLV y al Piloto Práctico la suspensión de su licencia de primera categoría por un término de nueve meses.

Argumentos y Actuaciones

Los argumentos de apelación se centraron en deslindar a los operadores de la responsabilidad por el encallamiento. La defensa del Capitán alegó una falta de relación causal, argumentando que este adoptó una actitud pasiva legítima al confiar en el conocimiento local del Piloto Práctico, y sugirió que el accidente marítimo se debió a causas extrañas relacionadas con el concesionario del puerto.

Por su parte, el apoderado del Piloto Práctico sostuvo que el buque no reportó calados veraces y que el daño fue causado por un objeto extraño de aristas cortantes en el lecho del río, cuya presencia no podía ser prevista mediante la cartografía disponible.

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 fundamentó su decisión en que la navegación es una **actividad peligrosa**, lo que impone una presunción de responsabilidad y la obligación de demostrar fuerza mayor o caso fortuito para ser exonerado, lo cual no ocurrió en este caso. La autoridad señaló que el Capitán, como jefe superior de la nave, no puede delegar la seguridad ni actuar como un simple observador, teniendo la obligación de intervenir si la maniobra del Piloto es riesgosa.

Se determinó que existió una **"guarda compartida"** de la actividad peligrosa, donde la falta de planeación mutua y el intercambio deficiente de información entre ambos profesionales permitieron que el buque navegara sobre una zona de bajos plenamente identificada en la batimetría oficial.

Análisis Técnico y Pericial

Se estableció que el Piloto Práctico no efectuó una planeación adecuada y utilizó un plano batimétrico desactualizado (de febrero de 2010), ignorando el plano oficial vigente del 19 de abril de 2010 que mostraba profundidades menores a los 9.15 metros de calado del buque en el área de la maniobra. El peritaje demostró que el encallamiento ocurrió en un bajo irregular ubicado a la altura del muelle No. 4, y que la decisión de dar "máquina adelante" tras el primer toque de fondo, en lugar de maniobrar hacia atrás, agravó los daños en el casco. Además, se resaltó que la coordinación con los remolcadores se hizo en español, idioma que el Capitán no comprendía, impidiéndole conocer los riesgos reales durante el suceso.

Decisión

La Dirección General Marítima en fallo del 07 de junio de 2019 confirmó la responsabilidad civil extracontractual y la violación a las normas de Marina Mercante del Capitán y Piloto Práctico de la motonave. No obstante, en cuanto a las sanciones, se resolvió modificar el castigo para el Piloto Práctico, reduciendo la suspensión de su licencia de primera categoría de nueve a seis meses, mientras que se mantuvo la validez de los cargos contra el Capitán por su falta de diligencia y supervisión en el mando de la nave.