

REF: SINIESTRO ENCALLAMIENTO “DON FRANCESCO”

Puerto de Barranquilla

Antecedentes

El **24 de mayo de 2013** la motonave "**DON FRANCESCO**", de bandera venezolana sufrió encallamiento en el área de fondeo conocida como "Las Flores", en jurisdicción del Puerto de Barranquilla. Los hechos se desencadenaron cuando el Piloto Práctico inició la maniobra de levar anclas a las 06:00 horas; tras cobrar aproximadamente un grillete y medio, el Controlador de Tráfico Marítimo informó sobre el tránsito de otro buque mercante por el canal, lo que obligó a detener la maniobra para preservar la seguridad y evitar un abordaje.

Debido a la detención, la dinámica del mar y las fuertes corrientes desplazaron la nave hacia una zona de menor profundidad, provocando que el bulbo de proa tocara fondo. Esta situación causó que el propulsor de proa (*thruster*) succionara fango, tapando las tomas de agua, activando las alarmas y dejando al buque sin energía eléctrica momentáneamente. Finalmente, tras solicitar asistencia del remolcador "EOS II" y realizar labores de mantenimiento a la maquinaria, la motonave logró salir de la zona y continuar su navegación hacia la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla. El Capitán de Puerto de Barranquilla profirió el fallo de primera instancia el 17 de julio de 2015. En dicha decisión, se declaró que el Capitán de la nave y el Piloto Práctico, no eran responsables por la ocurrencia del siniestro, al considerar que no existió violación a las normas de Marina Mercante.

Competencia

La Dirección General Marítima ratificó su competencia para decidir este asunto basándose en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984, el artículo 116 de la Constitución Política y la jurisprudencia de la Corte Constitucional y el Consejo de Estado. Al no interponerse recursos de apelación, el expediente fue enviado a la DIMAR bajo el grado jurisdiccional de consulta.

Consideraciones de la Dirección General Marítima

Aunque en primera instancia se utilizó el término "varadura", la Dirección General Marítima precisó que el tipo de siniestro correcto, según el Decreto Ley 2324 de 1984 y el Código de Investigación de Siniestros Marítimos, es el de encallamiento.

El documento señala que no se realizó un informe pericial formal dentro del asunto; sin embargo, el análisis técnico se sustentó en la valoración de las pruebas y testimonios obrantes en el expediente. La DIMAR consideró que el encallamiento fue el resultado de una maniobra necesaria para evitar un riesgo mayor (un abordaje), lo cual calificó como una situación de imprevisibilidad e irresistibilidad. Se concluyó que el desplazamiento de la nave por las corrientes tras la orden de parar máquinas fue un evento externo que rompió el nexo causal de responsabilidad. Sobre los daños, el Despacho se abstuvo de realizar un avalúo debido a que no obraba prueba alguna sobre el valor de los mismos en el expediente.

Decisión Final

La Dirección General Marítimo resolvió **modificar** los artículos primero y segundo del fallo de 2015 únicamente para precisar la terminología técnica (encallamiento es el apropiado), pero mantuvo la decisión de **exonerar de responsabilidad civil** al Capitán y al Piloto Práctico.