

REF: SINIESTRO ENCALLAMIENTO “HOPPI PRINCESS”
Puerto de Barranquilla (Apelación)

Antecedentes

El accidente marítimo de encallamiento tuvo lugar el **31 de octubre de 2010**, cuando la motonave "**HOPPI PRINCESS**", de bandera de Filipinas, realizaba maniobras de aproximación e ingreso al canal de acceso del Puerto de Barranquilla. El buque, que contaba con la asesoría del piloto práctico, abordó al mismo a las 17:06 horas y, tras realizar el intercambio de información reglamentario, inició su navegación hacia el tajamar occidental. Al encontrarse a una distancia de aproximadamente cinco cables del tajamar, la embarcación perdió velocidad de forma repentina y quedó inmovilizada al tocar fondo, a pesar de que los instrumentos y cartas de navegación indicaban profundidades suficientes para el tránsito seguro. Tras varios intentos de maniobra con las máquinas y el timón, la nave debió ser asistida por el remolcador "Barranquilla", logrando quedar libre del fondo a las 19:42 horas del mismo día.

En la primera instancia del proceso, el Capitán de Puerto de Barranquilla emitió la Sentencia el 27 de junio de 2012. En dicha providencia, la autoridad marítima local declaró responsables del accidente marítimo de varadura al Piloto Práctico y al Capitán de la nave. No obstante, el fallo de primera instancia los declaró responsables por la violación de normas de la Marina Mercante.

Argumentos y Actuaciones

El 15 de agosto de 2012 el abogado del Capitán y armador y el apoderado del Piloto Práctico, interpusieron recurso de apelación contra la decisión de primera instancia.

El apoderado del Capitán fundamentó su apelación en la ausencia de un nexo causal entre la conducta de su defendido y el daño sufrido por la nave, argumentando que no hubo acción u omisión negligente. Sostuvo que el fallo de primera instancia realizó una interpretación errónea de la presunción de culpa por actividad peligrosa, ya que las pruebas demostraban que el Capitán actuó con total diligencia y precaución. Un punto central de su defensa fue la invocación del **Decreto 4579 de 2010**, el cual reconoció una situación de desastre nacional debido a la peor ola invernal en la historia de Colombia, evento que alteró drásticamente el lecho del Río Magdalena y generó sedimentación imprevista.

Por su parte, la defensa del Piloto Práctico argumentó que este no puede ser sujeto de la presunción de culpa que el Código Civil asigna al Capitán y que su labor fue técnicamente correcta. Alegó que el Piloto utilizó los planos batimétricos más recientes proporcionados por las autoridades (Cormagdalena), los cuales no advertían sobre el bajo de arena que causó el accidente marítimo.

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

Aunque en primera instancia se utilizó el término "varadura", la Dirección General Marítima precisó que el tipo de siniestro correcto, según el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el Código de Investigación de Siniestros Marítimos, es el de encallamiento, se comprueba que el presente siniestro pertenece a esta categoría. Se confirmó la jurisdicción y competencia del Capitán de Puerto y de esta Dirección para conocer del expediente.

Al analizar el fondo del asunto, la autoridad reconoció que el país atravesaba por el **Fenómeno de la Niña**, lo que provocó niveles históricos de caudal y transporte de sedimentos en el Río Magdalena. Las pruebas demostraron que el buque se encontraba exactamente en la línea de enfilación recomendada al momento de tocar fondo, lo que desvirtúa cualquier error de navegación por parte de los operadores. La DIMAR valoró especialmente que los veriles de profundidad cambiaron de manera "imprevisible e irresistible" debido a la dinámica hidrodinámica del río en esa época estacional. Se determinó que el Capitán y el Piloto cumplieron con todos los protocolos de seguridad, contaban con certificados vigentes y la nave operaba mecánicamente de forma perfecta, por lo que el encallamiento fue producto de una fuerza mayor.

Análisis Técnico y Pericial

El perito concluyó que la conducta náutica de ambos involucrados fue correcta, destacando que la maniobra fue planeada y ejecutada siguiendo los procedimientos establecidos. Técnicamente, se comprobó que el Piloto utilizó el plano batimétrico No. 175 de Cormagdalena, el cual era el más reciente disponible y no mostraba riesgos en la zona de enfilación de 140°. No obstante, un levantamiento posterior realizado por el buque ARC "Providencia" reveló que en el punto donde el "HOPPI PRINCESS" encalló, las profundidades habían pasado de 55 metros a solo 8 metros en un periodo muy corto debido a la sedimentación.

El perito fue enfático en señalar que las condiciones meteomarinas eran normales en visibilidad, pero la corriente era excepcionalmente fuerte debido a las lluvias en toda la cuenca del río, lo que creó meandros y bancos de arena inexistentes en la cartografía oficial.

Decisión

El 11 de octubre de 2018 la DIMAR emitió fallo de segunda instancia en el que resolvió **revocar en su integridad** la sentencia de primera instancia proferida por la Capitanía de Puerto de Barranquilla. La autoridad concluyó que el encallamiento se configuró como un **caso fortuito o fuerza mayor**, dado que el evento fue imposible de prever y resistir a pesar de la diligencia y cuidado extremo empleado por los profesionales a cargo de la navegación, por lo que, el Capitán y el Piloto Práctico fueron exonerados de responsabilidad,