

REF: SINIESTRO ENCALLAMIENTO "MEDEA"
Puerto de Cartagena (Consulta)

Antecedentes

El 9 de febrero de 2011 la motonave "MEDEA" de bandera de Singapur sufrió un encallamiento durante una maniobra en el terminal de contenedores CONTECAR en Cartagena. El buque se encontraba bajo la asesoría de un piloto práctico, encalló en un bajo de aproximadamente 6.5 metros de profundidad que no estaba previsto en la información disponible para la navegación en esa jurisdicción. La primera instancia de este proceso concluyó el 21 de diciembre de 2011, cuando el Capitán de Puerto de Cartagena emitió el fallo de primera instancia declarando la responsabilidad exclusiva del terminal portuario por el encallamiento. Posteriormente, el caso avanzó a una segunda instancia que culminó el 10 de septiembre de 2019, ratificando lo decidido inicialmente.

Argumentos y actuaciones

La parte apelante sostuvo que la motonave se encalló fuera del canal de navegación y que el terminal contaba con condiciones de seguridad óptimas y herramientas técnicas suficientes para maniobras seguras. La defensa del terminal argumentó que existió una falta de previsión y vigilancia por parte del capitán y del piloto práctico, calificando la coordinación de la maniobra como deficiente y afirmando que el **accidente marítimo** era previsible. Asimismo, señalaron que el capitán es el único responsable de la seguridad de su buque y que el encallamiento obedeció exclusivamente a la conducta desplegada por el personal a bordo, desestimando cualquier falla en la señalización del muelle.

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 autoridad marítima determinó que la causa raíz del evento fue la ausencia de una señalización adecuada por parte del terminal portuario, lo cual indujo a error tanto al capitán como al piloto práctico. Se aplicó la doctrina del "Riesgo Creado", según la cual quien introduce un factor de riesgo en la sociedad para beneficiarse de él debe responder por los daños que este ocasione. La DIMAR enfatizó que el bajo de 6.5 metros donde ocurrió el encallamiento no estaba señalizado ni podía ser previsto por la tripulación, ya que las ayudas a la navegación proporcionadas por el terminal estaban desactualizadas o incorrectamente ubicadas. Además, se verificó que el capitán cumplió con sus deberes legales al emplear todos los medios a su alcance, contar con asesoría de practica y mantener el gobierno de la nave en todo momento.

Análisis técnico y pericial

Los informes periciales revelaron que, aunque las condiciones meteorológicas eran excelentes, el terminal presentaba deficiencias en la ubicación de sus boyas. Se probó que una boya de color verde fue succionada por el motor transversal de proa de la nave y que, contrario a lo afirmado por el terminal, solo había tres boyas presentes el día de los hechos en lugar de las cuatro reglamentarias. Los peritos confirmaron que la boya G5 estaba situada sobre un bajo y que la boya G7 no se encontraba en la posición indicada por las cartas batimétricas, concluyendo que la secuencia de señalización era incorrecta y que las cartas electrónicas no eran fiables para navegar en esa zona específica por falta de actualización.

Decisión

El 10 de septiembre de 2019 la DIMAR emitió fallo de segunda instancia en el que resolvió confirmar en su integridad el fallo de primera instancia. La autoridad determinó que la responsabilidad civil extracontractual por el accidente marítimo recae de manera exclusiva sobre el terminal portuario debido a su omisión en el mantenimiento de una señalización veraz y segura. En consecuencia, el **piloto práctico y el capitán de la motonave fueron exonerados de responsabilidad**. Respecto a la responsabilidad administrativa, el despacho se abstuvo de imponer sanciones por violación a normas de marina mercante debido a que operó el fenómeno de la caducidad al haber transcurrido más de tres años desde el suceso.