

**REF: SINIESTRO ENCALLAMIENTO "MEMORY"**  
**Puerto de Providencia (Apelación)**

**Antecedentes**

El 24 de noviembre de 2013, la motonave "**MEMORY**", de bandera panameña, sufrió un encallamiento mientras realizaba maniobras de ingreso al muelle municipal de la Isla de Providencia. Los hechos ocurrieron aproximadamente a las 09:30 horas, momento en el cual el buque, bajo la asesoría de un piloto práctico, intentó entrar a la bahía con un calado de 2.95 metros. La maniobra fracasó debido a que la embarcación resultó ser más ancha que otras naves que habitualmente transitan por la zona, lo que provocó que se montara sobre montículos de arena en un canal que presentaba problemas de profundidad y sedimentación. El encallamiento se prolongó durante un lapso de cinco días.

En la primera instancia, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió un fallo el 28 de septiembre de 2018, declarando responsables tanto al piloto práctico como al capitán de la nave por violaciones a las normas de marina mercante, imponiéndoles como sanción la suspensión de sus licencias de navegación por el término de un año. La segunda instancia, resuelta mediante el grado jurisdiccional de consulta el 13 de noviembre de 2019, revisó la legalidad de dicha actuación.

**Competencia**

La **competencia** para conocer de este asunto reside en la Dirección General Marítima (DIMAR), de acuerdo con lo estipulado en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el artículo 2 del Decreto 5057 de 2009. Esta facultad tiene carácter jurisdiccional, permitiendo a la autoridad marítima investigar y fallar sobre **accidentes marítimos** ocurridos en aguas colombianas. En este caso particular, el proceso no llegó por un recurso de apelación, sino que fue enviado por el Capitán de Puerto de San Andrés vía consulta, al no haberse interpuesto recursos dentro del término legal por ninguna de las partes involucradas.

**Consideraciones de la Dirección General Marítima**

La DIMAR analizó la navegación marítima como una actividad peligrosa que implica un régimen de responsabilidad objetivo, donde quien la ejerce debe demostrar una causa extraña para exonerarse. La DIMAR aplicó el concepto de "guarda compartida", señalando que tanto el capitán como el piloto práctico ejercieron la dirección y el control efectivo de la nave durante la maniobra, lo que les impone el deber jurídico de impedir perjuicios. Se determinó que el capitán incumplió su obligación de dirigir personalmente la maniobra en áreas peligrosas y no verificó adecuadamente los niveles de los tanques de lastre, lo cual fue determinante en el aumento del calado y el posterior encallamiento. Por su parte, el piloto práctico fue hallado negligente al ejecutar la maniobra sin tener plena claridad sobre aspectos fundamentales como las dimensiones de la nave y el estado real de sus tanques, a pesar de ser el experto en las condiciones locales.

El documento aclara que en la investigación no se practicó un dictamen pericial formal. No obstante, el despacho fundamentó su decisión técnica en el estudio probatorio de los testimonios del piloto práctico y el agente marítimo, así como en las normas de navegación. Los informes revelaron que, aunque las condiciones meteorológicas eran buenas con brisas de 15 nudos, la falta de profundidad del canal y la presencia de sedimentos no nivelados fueron factores críticos. Se estableció técnicamente que los tanques de agua de lastre no estaban totalmente vacíos al momento de la entrada, lo que incrementó el calado del buque y facilitó que tocara fondo en un área donde la manga de la nave dificultaba el cruce de los montículos de arena.

### **Decisión**

El 13 de noviembre de 2019 la Dirección General Marítima emitió la decisión de segunda instancia y confirmó la responsabilidad de los involucrados, pero modificar las sanciones impuestas. Se declaró civilmente responsable por la ocurrencia del **accidente marítimo** de encallamiento tanto al **capitán** de la motonave "MEMORY" como al **piloto práctico**. Sin embargo, la DIMAR decidió revocar las sanciones administrativas de suspensión de licencias debido a que operó el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria, toda vez que habían transcurrido más de tres años entre la ocurrencia de los hechos (2013) y la expedición y notificación del fallo de primera instancia (2018).