

REF: SINIESTRO ENCALLAMIENTO “MN UBC TILBURY”
Puerto de Barranquilla - Consulta

Antecedentes

El 22 de diciembre de 2011, la motonave "**UBC TILBURY**", de bandera de Chipre, sufrió un siniestro marítimo de encallamiento a la entrada de Bocas de Ceniza, en el puerto de Barranquilla.

Durante la maniobra de entrada al canal de acceso, bajo la asesoría del piloto práctico, el buque experimentó condiciones meteorológicas adversas con vientos del noroeste de entre 25 y 30 nudos y corrientes atípicas de hasta 7 nudos. A pesar de tener el timón a estribor y máquinas adelante, la proa del buque cayó rápidamente a babor, perdiendo el gobierno y terminando encallado en el sector de los tajamares.

El fallo de primera instancia fue emitido el **29 de diciembre de 2015** por la Capitanía de Puerto de Barranquilla, se decidió, declarar responsable del siniestro al Capitán de la nave, imponiéndole una multa de diez (10) SMMLV. Y exhortar al piloto práctico, para que en futuras maniobras obtuviera información más amplia y suficiente para garantizar la seguridad. Declarar que no hubo daños ni perjuicios materiales derivados de la responsabilidad civil extracontractual.

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

Conforme a lo enunciado en el art. 26 del decreto ley 2324 de 1984, en el cual se enuncian los accidentes o siniestros marítimos y uno de estos es el **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.

Se tomó como fundamento el dictamen técnico del Perito Marítimo, quien determinó que para el día de los hechos las condiciones eran significativamente adversas: corrientes mayores a 5 nudos, marejada con olas superiores a 3 metros y un incremento paulatino de vientos alisios.

El despacho constató que el canal de acceso presentaba una **extensa sedimentación**, hecho que era de pleno conocimiento del Capitán y del Piloto. El Piloto Práctico manifestó haber entregado los planos batimétricos al Capitán antes de iniciar la maniobra, por lo que ambos conocían el riesgo de encallar. Se determinó que el hecho generador fue la conducta del Capitán y del Piloto, fundamentada en la **falta de pericia, diligencia y cuidado**. A pesar de las advertencias climáticas y el riesgo por sedimentación, decidieron continuar con la travesía hacia el canal de acceso, exponiendo la integridad del buque.

La DIMAR aplicó la doctrina del **riesgo creado**, señalando que la navegación es una actividad peligrosa y que los implicados aumentaron el riesgo de forma injustificada al no ejecutar actos tendientes a evitar el siniestro dadas las condiciones existentes.

Decisión

La Dirección General Marítimo en fallo del 22 de marzo de 2018 resolvió **modificar** el artículo primero de la decisión de primera instancia y halló responsable civilmente al Capitán por la ocurrencia del accidente marítimo de encallamiento. Al Piloto Práctico también lo halló responsable por el accidente modificando la figura de "exhorto" de la primera instancia a una declaratoria de responsabilidad plena. Se confirmó que la agencia marítima **Seaport S.A.** debe responder solidariamente por las sanciones impuestas.

Igualmente, se confirmó la decisión de primera instancia respecto a que no se probaron daños materiales o económicos evaluables que permitieran tasar una indemnización específica.