

REF: SINIESTRO ENCALLAMIENTO "TILOS"

Puerto de Barranquilla

Antecedentes

El siniestro ocurrió el 11 de mayo de 2011, cuando la motonave (M/N) "TILOS", de bandera de Malta y tipo granelero, se disponía a realizar una maniobra de zarpe desde la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla (SPRB). Para el apoyo del movimiento, se emplearon tres remolcadores: "BARRANQUILLA" (proa), "DON LUCHO" (amura de babor) y "GOLIAT" (aleta de babor). Durante la ejecución de la maniobra, la nave encalló en una zona perpendicular al muelle No. 5 de la SPRB. El mismo día de los hechos, el Capitán de Puerto de Barranquilla decretó la apertura de la investigación para esclarecer las causas del incidente.

La M/N "TILOS" es un buque de tipo granelero con un Tonelaje de Registro Bruto (TRB) de 31.643. En cuanto a sus condiciones de calado al momento del evento, se registró un calado en popa de 9,30 metros.

El Capitán de Puerto de Barranquilla profirió el fallo de primera instancia el 24 de julio de 2014, en el cual no declaró responsabilidad al Capitán Pavlo Kolomojets ni al Piloto Práctico Oscar Florez Rodríguez, al considerar que se configuró una causal de exoneración por fuerza mayor o caso fortuito.

Competencia

La Dirección General Marítima fundamentó su competencia en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, ejerciendo funciones jurisdiccionales ratificadas por la Corte Constitucional. Debido a que no se interpuso recurso de apelación, el proceso llegó a la Dirección General vía **consulta** para revisar la legalidad del fallo de primera instancia.

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 aclaró que el término "varadura" utilizado en la primera instancia era técnicamente impreciso bajo la normativa vigente, debiendo denominarse correctamente como encallamiento.

La DIMAR observó que la planeación de la maniobra fue acertada y que existió un intercambio de información diligente entre el Capitán y los Pilotos. Se destacó que, para el día del siniestro, la Carta Náutica oficial (COL 253) estaba suspendida y los planos batimétricos de CORMAGDALENA tenían 62 días de antigüedad, lo que los hacía extemporáneos frente a la dinámica cambiante del río. La autoridad consideró que los tripulantes actuaron con pericia, pero se enfrentaron a condiciones de "imprevisibilidad e irresistibilidad". El encallamiento se produjo por un obstáculo sedimentario que "viajó" aguas abajo debido a la fuerte corriente y la presencia del casco hundido del remolcador "JUAN CAMILO", situaciones que no podían ser detectadas por los medios oficiales de navegación en ese momento.

Análisis Técnico y Pericial

El dictamen del perito marítimo fue fundamental para entender la dinámica del río Magdalena en la fecha del siniestro. El análisis determinó que el fenómeno del **hundimiento dinámico ("SQUAT")** bajo condiciones de aguas someras fluviales no estaba plenamente registrado en las tablas de a bordo del buque, las cuales son para aguas abiertas. Se estimó que, a la velocidad de maniobra, el hundimiento dinámico fue de aproximadamente 0,30 metros. Un factor crítico identificado fue la fuerte corriente del río, estimada entre **5 y 6 nudos** debido a un exceso de lluvias entre 2010 y 2011. Además, se señaló que el naufragio del remolcador "JUAN CAMILO", ocurrido ocho días antes a unos 150 metros del muelle, generó efectos de sedimentación y turbulencia que modificaron el lecho fluvial de manera imprevista, creando bancos de arena que no figuraban en la información batimétrica disponible.

Decisión Segunda Instancia

La Dirección General Marítima confirmó que las circunstancias fueron inesperadas e irresistibles debido a la falta de datos batimétricos recientes y la alteración del fondo del río por causas ajenas a la tripulación. En consecuencia, se resolvió mantener la decisión de no declarar responsabilidad administrativa ni profesional a los implicados.