

REF: SINIESTRO ENCALLAMIENTO “UBC TILBURY”

Puerto de Barranquilla (Apelación)

Antecedentes

El accidente marítimo de encallamiento tuvo lugar el **16 de octubre de 2010**, cuando la motonave "**UBC TILBURY**", de bandera chipriota, realizaba maniobras de entrada al canal de acceso del Río Magdalena en el sector de Bocas de Ceniza. Durante la aproximación, bajo la asesoría del piloto práctico, el buque experimentó una serie de cambios de rumbo frecuentes e intempestivos en un lapso de quince minutos, lo que provocó que la nave se alejara de la enfilación recomendada y quedara a merced de las fuertes corrientes del río, agravadas en esa época por el **Fenómeno de la Niña**. Finalmente, la embarcación sufrió un efecto de banco cerca del tajamar occidental, perdió el gobierno y encalló.

En primera instancia, mediante la Sentencia del **30 de septiembre de 2013**, el Capitán de Puerto de Barranquilla declaró responsables al Capitán y al Piloto Práctico por el encallamiento y por violar normas de marina mercante, imponiendo una multa al primero y la suspensión de la licencia por diez días al segundo.

Argumentos y actuaciones

El 24 de octubre de 2013 el abogado del Piloto Práctico interpuso recurso de apelación, su defensa principalmente se basó en la existencia de una **fuerza mayor o caso fortuito**, argumentando que las condiciones del Río Magdalena eran impredecibles debido al aumento repentino del caudal y la corriente por el Fenómeno de la Niña. Asimismo, alegaron la **culpa de un tercero**, señalando a Cormagdalena por la supuesta falta de dragado y la inexistencia de planos batimétricos actualizados que advirtieran sobre la formación de nuevos bajos.

En el recurso interpuesto por el Capitán de la motonave se alegó que actuó con la debida diligencia, confiando en la experiencia local del piloto, mientras que la defensa del Piloto cuestionó la proporcionalidad de la sanción y la falta de pruebas técnicas que demostraran una acción concreta que hubiera generado el accidente.

Competencia

La Dirección General Marítima (DIMAR) ostenta la competencia jurisdiccional para resolver este caso de conformidad con el Decreto Ley 2324 de 1984 y el Decreto 5057 de 2009. Esta facultad, ratificada por la Corte Constitucional y el Consejo de Estado, permite a la DIMAR fallar sobre recursos de apelación interpuestos contra las decisiones de los capitanes de puerto en investigaciones por siniestros marítimos. En este caso particular, la actuación se surtió a raíz del recurso de apelación presentado por los apoderados especiales tanto del Capitán de la nave como del Piloto Práctico.

Consideraciones de la Dirección General Marítima

La DIMAR, tras analizar las pruebas, desestimó los eximentes de responsabilidad. La autoridad consideró que la navegación es una **actividad peligrosa** bajo la doctrina del riesgo creado, lo que exige a los encargados extremar las precauciones. Respecto al Fenómeno de la Niña, la DIMAR argumentó que, lejos de ser una excusa, su carácter de hecho notorio obligaba al Piloto y al Capitán, como expertos, a ejercer una **diligencia preventiva excepcional**, la cual no se observó en la maniobra. Se determinó que el Piloto faltó a su deber

al sugerir rumbos erráticos fuera de la enfilación, y el Capitán falló al permitir dichas maniobras riesgosas sin hacer uso de su autoridad para objetarlas o relevar al piloto si la seguridad de la nave estaba en riesgo.

Análisis Técnico y pericial

El peritaje reveló que el buque no intentó una caída paulatina para enfrentar la corriente, sino que presentó un ángulo de 35 grados frente a una corriente de gran intensidad. Técnicamente se probó que no se utilizó la **indexación paralela** (uso del radar para navegación segura) y que el buque ingresó con calados iguales en proa y popa, lo que disminuyó considerablemente su maniobrabilidad en un entorno fluvial caudaloso. El perito explicó que los seis cambios de rumbo en tan corto tiempo generaron fuerzas combinadas de resistencia del agua y giros de timón que crearon un "**efecto de par**", haciendo que la proa cayera repentinamente a babor hacia el tajamar, facilitando el encallamiento.

Decisión

En fallo del **30 de septiembre de 2015** la DIMAR confirmó la responsabilidad por el encallamiento tanto del Capitán como del Piloto, la instancia concluyó que existió una "**guarda compartida**" en la ejecución de la actividad peligrosa, donde las omisiones del Capitán y la asesoría inadecuada del Piloto fueron determinantes para el resultado. Se revocó la sanción específica por violación a normas de marina mercante al considerar que no se había imputado un cargo expreso por dicha conducta en el pliego inicial.