

**Ref: SINIESTRO “PANAM PACÍFICO & PIÑA SUR DE COLTERMINALES”  
ARRIBADA FORZOSA (Apelación)**

**Puerto Barranquilla**

**Antecedentes**

El día 08 de marzo de 2006 ocurrió siniestro marítimo de arribada forzosa entre la motonave “Panam Pacífico (de Bandera de Singapur)” y la Piña de amarre sur de la estructura de la Instalación Portuaria Colterminales S.A hoy Vopak Colombia S.A, durante la maniobra de aproximación de atraque a tal muelle.

El día 9 de marzo de 2006 fue decretada la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de abordaje y el día 9 marzo 2009 la Capitanía del Puerto Barranquilla profirió decisión de primera instancia No. 006 CP3-ASJUR-2009, declarando responsable al Capitán Svalina Drasko y al Piloto Práctico Camilo Barbosa Jiménez.

Así mismo, sancionó disciplinariamente al Señor Camilo Barbosa con suspensión de la licencia que lo acredita como Piloto Práctico de primera categoría por un término de 2 meses y exoneró de responsabilidad a la empresa Colterminales S.A

El día 18 de marzo 2009 la abogada Alba Bossa, apoderada judicial del Piloto Práctico Camilo Barbosa presentó recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia, el cual fue resuelto el 26 de mayo de 2009 y se dispuso revocar el artículo 5° del fallo de primera instancia en el cual se declaró al Señor Camilo Barbosa responsable de incurrir en falta disciplinaria descrita en el numeral 4° del artículo 61 de la ley 658 2001.

**Competencia**

Es competente para conocer del presente caso la Dirección General, facultada por el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 2° y 52.

**Argumentos de los apelantes**

- En cuanto el recurso apelación alegado por el abogado Carlos Iván Álvarez, apoderado del armador y capitán de la nave Panam Pacífico, argumenta que, no existe nexo causal entre la conducta desplegada por el Capitán de la nave “Panam Pacífico”, es decir que, no se presentó un daño en la maniobra de atraque pues la verdadera causa se dio porque la cimentación se encontraba debilitada por efecto de socavación. Así mismo, argumenta que, durante la investigación los argumentos esgrimidos están soportados técnicamente y que por parte de los peritos no se fundamentó cuál fue la fuerza aplicada sobre la nave que desencadenó el daño en la piña sur.
- Frente al recurso de apelación interpuesto por la abogada Alba Bossa, apoderada del Piloto Práctico Camilo Barbosa Jiménez, alegó que, el Capitán Svalina Drasko, al rendir su declaración no lo hizo bajo gravedad de juramento, al igual que el primer oficial y no sé leyeron las disposiciones pertinentes y las implicaciones penales del falso testimonio, violentando el artículo

39 del decreto ley 2324 de 1984 y el principio de legalidad consagrado en el artículo 6° de la ley 600 de 2000.

De igual forma manifiesta que el perito Jorge Aníbal Granados no realizó las funciones encargadas por la Capitanía de Puerto y que en el dictamen pericial presentado no fue realizado de forma imparcial, advirtiendo una serie de objeciones al mismo.

Sostiene que no es pertinente manifestar que, el Piloto Práctico no tomo las precauciones necesarias y que se confió, pues se evidencia que, tiene la experiencia habiendo realizado 30 maniobras de atraque en dicho terminal y con la misma nave, en la maniobra siempre hubo disposición hasta por parte del remolcador, aunado a ello, sostiene que no fue pertinente suspender por 2 meses la licencia del Piloto Práctico, pues no se ha formulado de antemano un pliego de cargos.

### **Análisis Técnico**

El señor Capitán de navío Julio Enrique Vargas perito en navegación y cubierta clase A, fue nombrado para determinar las circunstancias en las cuales se produjeron los hechos que se investigan concluyendo que:

El buque “Panam Pacífico”, cumple con la totalidad de certificados y normatividad internacional, el atraque realizado el día 8 de abril de 2006 en las instalaciones de COLTERMINALES LTDA se realiza en forma normal, siguiendo los parámetros establecidos para esta maniobra.

Así mismo, contaba con la totalidad de equipos para realizar esta maniobra segura y rápida y se evidenció que acato las recomendaciones del Piloto Práctico como asesor y durante la aproximación decidió el no uso de anclaje babor, ni el apoyo del remolcador, elementos con los cuales tendría alternativas de realizar una aproximación a las piñas sin generar ningún daño a éstas.

*En el momento final de atraque a COLTERMINALES las condiciones de viento, visibilidad y corriente fueron normales no se evidenció ninguna alteración durante la maniobra de aproximación final.*

De igual forma el señor Capitán de fragata Jorge Aníbal Granados designado para realizar el respectivo dictamen pericial en el punto de vista técnico y náutico y establecer el estado de la plataforma del muelle del Terminal marítimo de COLTERMINALES S.A, concluye que, las condiciones meteorológicas presentadas en la zona de acuerdo a lo informado, *colocó un viento aproximado de 20 nudos con ráfagas de 25 nudos, el ángulo de incidencia del viento es de aproximadamente 90 grados con respecto a la línea de tal forma la prolongación, de los dos Duques de Alba acondicionados para la maniobra de atraque se observa una caída de la superficie del Duque de Alba denominado piña de proa aproximadamente 15 a 20 cm concluyendo que presenta daño interno que compromete la estructura, pues fue sometido a un esfuerzo mayor de su carga de diseño.*

En virtud de lo anterior, el 7 de noviembre 2007 el Señor Capitán de Navío Jorge Aníbal Granados rindió dictamen pericial aclaratorio, en el cual se realizó el avalúo de los daños sufridos por la piña azul de COLTERMINALES S.A, estimado en un valor de \$270.869.113.

### **Consideraciones del Director General Marítimo**

De conformidad con el artículo 48 del decreto ley 2324 de 1984, la Dirección General Marítima podrá investigar de las presuntas violaciones de las normas de Marina mercante.

Por tal razón este despacho se refiere sobre los argumentos incoados por los apoderados y establece que, frente a la presunta falta de nexo causal, se debe determinar los hechos susceptibles de ser considerados determinantes de un daño, los cuáles deben ser indemnizados y lo anterior se encuentra en el sustento probatorio que conforman los informes rendidos por el Señor Capitán de Navío Julio Enrique Vargas y el Capitán de fragata Jorge Aníbal Granados.

El artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega actividades peligrosas, preceptuando que se debe actuar con diligencia y cuidado, con posibilidad de exonerarse si se presenta: Caso fortuito o fuerza mayor, el hecho de un tercero, culpa de la víctima.

A su vez, se menciona en el artículo 40 del decreto 1597 de 1988 en el numeral 2, que la obligación del Capitán es dirigir personalmente la maniobra del buque al entrar o salir del Puerto.

Frente a los argumentos de la apoderada del Piloto Práctico Camilo Barbosa, sobre el primer argumento, relacionado con la falta de formalidades en las diligencias de declaración bajo la gravedad de juramento, *se dice que el capitán de Puerto Barranquilla previo inicio las declaraciones de cada uno de los señores citados tomó el juramento de rigor y que les advirtió su derecho a la no autoincriminación, ni incriminar a sus familiares más cercanos y estar asistidos en la diligencia por un apoderado, sí bien es cierto, no indica los números de los artículos del Código de procedimiento penal, que tratan sobre las excepciones al deber de testimoniar, el contenido de los mismos fue puesto verbal y por escrito cada una de las partes.*

Mediante protesta del 9 marzo 2010 suscrita por el Señor Capitán Svalina Drasko de la nave “Panam Pacífico” dijo: *“(...) Cuando el buque se abarló las defensas del muelle algunos pedazos de tubos tablas y formaletas que había en la parte inferior de la plataforma de las piñas cayeron al agua”*

Conforme las anteriores precisiones, se evidencia que, independientemente de la experiencia con qué cuenta el piloto práctico, cada maniobra es distinta porque tiene diferentes condiciones, por lo tanto, no es viable alegar que, por el hecho de atracar más de 30 veces en el mismo terminal, en diversas ocasiones y haberlo hecho con la misma nave y sin uso de remolcador, la maniobra iba a ser exitosa.

*Así mismo, debe tener en cuenta que la motonave es tipo quimiquero, que mide 134.16 metros de eslora, 20.50 metros de manga, 8.253 toneladas de registro bruto y 4.735 toneladas de registro neto, en virtud de lo anterior y considerando que el parágrafo 1 del artículo 29 del decreto 1466 de 2004 regula el uso de remolcadores declarándolo obligatorio para nada es con tonelaje de peso muerto superior a 2000 toneladas de registro bruto en maniobra de atraque.*

El presente proceso el Piloto Práctico Camilo Barbosa Jiménez, es un sujeto procesal, constituido como parte dentro la investigación, que se encuentra afiliado a la empresa de practicaje R&M PILOTOS LTDA

y se considera necesaria vincular a la empresa a la presente investigación, conforme al literal g del numeral 5 del artículo 37 del decreto ley 2324 1984. Por ende, no le asiste la razón al apoderado del Piloto Práctico cuando manifiesta en los apartes finales del recurso que se violó el principio de legalidad y el debido proceso.

Conforme a la decisión de primera instancia, se determinó la responsabilidad solidaria entre el Capitán y Piloto Práctico de la motonave “Panam Pacífico”, entendiendo ésta solidaridad solo en relación al pago de la multa y no a la culpabilidad por acción u omisión que originó la infracción. En relación con lo anterior, se le atribuye la responsabilidad al Capitán de la nave “Panam Pacífico”, toda vez que, consta en las pruebas aportadas al proceso que quién dirigía la nave y estaba al mando era él, por ello estaba en la capacidad de corregir las órdenes impartidas por el Práctico; no obstante, el Piloto Práctico Camilo Barbosa Jiménez debe cumplir con las obligaciones como asesor y demás normas de Marina Mercante.

**Resuelve**

Modificar el artículo 2 de la decisión del 9 de marzo de 2009, proferido por el Capitán del Puerto de Barranquilla:

Declarar responsable al Señor SVALINA DRASKO en calidad de Capitán de la nave “Panam Pacífico”,