

Ref: SINIESTRO “FURNESS LONDON & MUELLES N° 9 Y 10 SOCIEDAD PORTUARIA DE BUENAVENTURA”

(Consulta)

Puerto Buenaventura

Antecedentes

El día 1 de noviembre de 2011 ocurrió el siniestro marítimo de **abordaje** entre la embarcación “Furness London” y los Muelles N° 9 y 10 Sociedad Portuaria De Buenaventura. El Capitán de Puerto de Buenaventura el 27 de marzo de 2015 profirió decisión de primera instancia declarando responsable del siniestro marítimo de abordaje al Señor Arnold Geraga Mallaganes en calidad de Capitán y al Señor Hector Fabio Mejía Ramírez en calidad de Piloto Práctico del buque. Así mismo, estimo que ambos eran responsables de la violatoria de normas de marina mercante y un avaluó en daños ocasionado al Muelle por la suma de (\$6.399.500).

El 21 de abril de 2015, el señor Héctor Mejía Ramírez interpuso recurso de reposición contra el fallo de primera instancia y el 30 de junio de 2015 mediante acto administrativo el Capitán de Puerto de Buenaventura resolvió recurso de reposición, confirmando en su totalidad el fallo en primera instancia y envió el expediente en vía consulta.

Competencia

Es competente para conocer del presente caso la Dirección General, facultada por el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el artículo 2 del Decreto Ley 5057 de 2009.

Análisis técnico

Se realiza análisis técnico y de acuerdo con el dictamen pericial rendido por el señor Ramiro Salazar en calidad de perito Marítimo Navegación y Cubierta Categoría A, se infiere que, la maniobra coordinada por el Piloto Práctico era con el objeto de ayudar a la máquina del buque a disminuir la viada, teniendo en cuenta que, frente a la conducta náutica y técnica del capitán en la maniobra de atraque al Muelle No. 10 fue desacertada debido a que no maniobro adecuadamente en su acercamiento final, lo que produjo que golpeará contra la esquina del Muelle 9 y 10, de igual forma, retransmitió las órdenes de la maniobra dadas por el Piloto Práctico y no le exigió al Piloto Práctico la traducción de las órdenes dadas a los remolcadores.

Así mismo, frente a la conducta náutica del Piloto Práctico se entiende que, efectúa una desacertada asesoría al Capitán de la motonave, pues no le recomendó una maniobra diferente para evitar que este golpeará contra la esquina del Muelle 9 y 10 en la fase final de aproximación al Muelle, no le tradujo al Capitán las órdenes dadas a los remolcadores y efectúa la maniobra para atraque en el Muelle 10, a sabiendas que conocía que el Muelle 9 y 10 no contaban con la suficiente protección.

Consideraciones del Director General Marítimo

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 **abordaje** se comprueba que el presente siniestro pertenece a esta categoría.

Juan Carlos Betancourt Capitán del remolcador “Ran” sostuvo que, el Piloto Práctico le dio la orden de asegurarse por proa babor del buque y posteriormente, le ordena que liberé la línea y proceda a posesionarse por popa estribor, con el fin de empujar la nave y realizar el giro para el respectivo atraque.

Así mismo, de acuerdo a su experiencia, el Piloto Práctico da su concepto sobre la hora en que se debe atracar en los diferentes muelles teniendo en cuenta las mareas y los calados de los buques. Por tal motivo, en el caso del Piloto Práctico su función es asesorar la maniobra de ingreso y de salida del Puerto en condiciones de seguridad, disponiendo de todos sus conocimientos con el objeto de conseguir un resultado óptimo, pero no se obliga a conseguir un resultado cierto; la única forma de atribuir responsabilidad directa al piloto, será cuando se demuestre que los daños ocasionados en la ejecución de la maniobra se produjeron directamente por una defectuosa recomendación en su labor de asesoría.

En el presente siniestro se observa que, durante el atraque el Capitán tuvo una intervención mínima y dejó todo en cabeza del Piloto Práctico, el cual en su intervención tuvo un exceso de confianza, al considerar que la maniobra a realizar iba a ser la misma a la que efectuó 6 días antes con el mismo buque.

Por consiguiente, se exonera de responsabilidad al piloto práctico Héctor Fabio Mejía Ramírez.

Resuelve

Modificar el artículo 1° del fallo en primera instancia: Declara la responsabilidad civil del Señor Arnold Geraga en su calidad de Capitán de la embarcación “Furness London”