

Ref: 15012012032 SINIESTRO “SIMON SCHULTE (Bandera de Liberia) & SMART (Bandera Colombiana)”

Puerto Cartagena - (Apelación)

Antecedentes

El día 11 de noviembre de 2012 ocurrió el siniestro marítimo de **abordaje** entre la motonave “Simon Schulte (Bandera de Liberia)” y la motonave “Smart (Bandera Colombiana)”. El Capitán de Puerto de Cartagena el 30 de septiembre de 2013 profirió decisión de primera instancia declarando responsable del siniestro marítimo de abordaje a los Señores Rafael Matrovick, Carlos Bravo Vinueza, en calidad de Capitán y Piloto Práctico respectivamente de la motonave “Simon Schulte”. A su vez, estimo que ambos eran responsables de la violatoria de normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción de multa al Señor Rafael Matrovick la suma de 10 SMMLV y al Piloto Práctico Carlos Bravo Vinueza la suma de 20 SMMLV, pagaderos en forma solidaria con la empresa Pilotos Prácticos del Caribe Ltda. PILCAR.

Los días 5 y 6 de febrero de 2014, los abogados José Antonio Forero y Blanca Vergara presentaron recurso de reposición en subsidio apelación contra la decisión en primera instancia y el 5 de mayo de 2015 el Capitán de Puerto de Cartagena negó los recursos de reposición y concedió el recurso de apelación a la Dirección General Marítima.

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.

Argumentos del Apelante

- En cuanto el recurso apelación alegado por el abogado José Antonio forero apoderado el piloto práctico Carlos Bravo manifiesta que el estado del tiempo es bueno y en circunstancias normales señala que las órdenes impartidas por el Piloto Práctico y hace énfasis en qué Capitán del buque ningún momento pierde el gobierno y la dirección de la nave.

Enuncia qué en la parte resolutive del fallo en primera instancia no sé específico Cuáles eran los motivos o aplicación del artículo 81 del decreto ley 2324 de 1984 en los cuales se apoyaron para medir o Trazar el valor de dicha cuantía es decir 20 SMMLV.

- Frente al recurso de apelación interpuesto por la abogada Blanca Vergara apoderada del señor Rafael Matrovick, establece que, no se quebrantó la normatividad marítima colombiana, ni el artículo 1495 del Código de Comercio, puesto que, la planeación de la maniobra se hizo de forma atenta junto con el personal en el radar a fin de verificar las condiciones meteorológicas y posiciones de las nuevas que se pudieran observar alrededor del sitio donde pretendía fondear Estableciendo que el piloto práctico no asesoro de forma adecuada y correcta El capitán de la nave toda vez que se presentaron ráfagas de viento, *el piloto ordenó todo el timón a estribor para abrir el buque cuando la proa del otro buque había traspasado dos bodegas ordenó todo el timón a babor y sintió cuando el buque tocó al otro sutilmente continuando con la maniobra de fondeo.*

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.

Se infiere que, el Piloto Práctico debe conocer las condiciones meteorológicas, hidrográficas y oceanográficas que presenta en su jurisdicción en razón a su experiencia y experticia (...) es de saber que, el Piloto a diferencia del Capitán de un buque ejecuta sus conocimientos náuticos en un solo Puerto determinado el práctico reiteradamente trabaja y labora especialmente en una misma jurisdicción, conoce el territorio náutico, su hidrografía y demás aspectos complejos que surgen en dicha jurisdicción.

En ese orden de ideas, no se pudo comprobar un atenuante o eximente de responsabilidad, entendiendo que, el Piloto Práctico ejecuta una maniobra incorrecta, toda vez que no cumplió con un desatraque exitoso respecto de la nave, lo cual se debe a la falta de planeación de la maniobra, por cuánto debió tener pleno conocimiento de las condiciones del buque del muelle y la distancia existente entre los buques que se encontraban alrededor.

Análisis técnico

El presente análisis se cita el Convenio Internacional para Prevenir los Abordajes - COLREG 1972, en el cual se disponen ciertas reglas de vigilancia para la navegación segura, tales como: Mantener vigilancia constante visual y auditiva, velocidad adecuada teniendo en cuenta la maniobrabilidad del buque en cuanto a la capacidad de parada de giro, el estado meteorológico, que el radar del buque esté funcionando correctamente.

Por todo lo anterior y en conclusión, el perito Rafael Ignacio Gil considera que la colisión entre Los buques se presentó debido a un posible descuido generado por el exceso de confianza por parte del buque “Simón Schulte”, ya que, no se llevaban seguimiento Real del rumbo verdadero del buque que se vio afectado por las ráfagas del viento todo esto ya que la conducta del Capitán no fue la adecuada ya que se limitó a atender la maniobra desde el radar sin efectuar una vigilancia visual sobre los posibles buques u objetos que se pueden encontrar en la zona.

A su vez se precisa qué, sí es responsable por el siniestro el Piloto Práctico Carlos Bravo y que la multa impuesta a modo de sanción equivalente a 20 SMMLV está contenida en el literal d del artículo 80 del decreto ley 2324 de 1984.

Resuelve

Modificar el artículo 1° del fallo en primera instancia: Declara la responsabilidad civil de los Señores Rafael Matrovick y Carlos Bravo Vinueza en condición de Capitán y Piloto Práctico respectivamente.