Ref: 14012013019 SINIESTRO "ALBION BAY, STAND EMDEN & NATIVIDAD"

Puerto Santa Marta - (Apelación)

Antecedentes

El día 10 de octubre de 2013 ocurrió el siniestro marítimo de **abordaje** entre las motonaves "Albion Bay", "Stand Emdem" y "Natividad". El Capitán de Puerto de Santa Marta el 28 de noviembre de 2014 profirió decisión de primera instancia declarando responsable del siniestro marítimo de abordaje al Capitán y Piloto Práctico de la motonave "Albion Bay". 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 Capitán por la suma de $40 SMMLV y al Piloto Práctico la suma de 16 SMMLV.

La motonave **"ALBION BAY"**, que tenía un arqueo bruto de 32.232 UAB, iba a realizar una maniobra de atraque en el Muelle No. 4 de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta (SPSM

El día 22 de enero de 2015, la abogada Deisy Mabel Rincón apoderada del Piloto Práctico presentó recurso de apelación contra la decisión de primera instancia y el 3 de marzo de 2015 fue encargada de conocerlo 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 la abogada Deisy Mabel Rincón apoderada del Piloto Práctico, se *manifiesta que las causas de la colisión se debió a la falta de comunicación entre el Coordinador de Operaciones de la SPSM y el piloto práctico horas antes de la ejecución de la maniobra, en donde no se le informó al práctico los cambios de línea de atraque antes del inicio de la maniobra, toda vez, que las embarcaciones que se encontraban atracadas en los muelles 3 y 6 variaron su ubicación.*

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.

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.

Frente al recurso de apelación de considera que no hay cabida a un eximente de responsabilidad o que el hecho haya sido por culpa de un tercero puesto que, en cuanto a la maniobra de atraque, la línea que se encontraba vigente era de fecha del 9 octubre 2013 y no del 10 de octubre de 2013 tal cómo manifestó el Piloto en su declaración.

El accidente se configuró porque el piloto práctico no contaba con la información actualizada y real del área de maniobra. En la programación de la línea de atraque suministrada por la SPSM no se habían reflejado los cambios ni las condiciones de las embarcaciones. La SPSM no comunicó que la motonave "STADT EMDEN" estaba atracada en el muelle 3 y la lancha "NATIVIDAD" se encontraba en la curva del muelle 3.

Es menester señalar que, el Piloto Práctico como persona experta en las condiciones particulares de la jurisdicción de tener en cuenta las condiciones específicas en las cuales desarrollaría la asesoría, es decir, precisión y certeza sobre la información necesaria para realizar la maniobra de atraque en la sociedad portuaria, esto quiere decir, que, si se había realizado alguna modificación en la línea de atraque por parte del puerto el Piloto Práctico debía constatar la información antes de realizar la maniobra.

Análisis técnico

El perito Carlos Eduardo Montilla en el informe constato que, las condiciones meteorológicas eran óptimas, qué el piloto no se comunica con el Coordinador de Operaciones para confirmar si hubo cambios en la línea de atraque y al piloto no tener la información actualizada y real del área de maniobra en el Puerto, tampoco podía transmitírsela al Capitán.

A pesar de que el Capitán notó que la información recibida no era completa, actuó de forma tímida y no contundente frente a la recolección de información anticipada para la maniobra para evitar o minimizar el riesgo hay que fue expuesta la nave entendiendo sus dimensiones.

Por consiguiente, se demuestra que, el Piloto Práctico al no tener la información exacta sobre la línea traque o programación de la Sociedad Portuaria era imposible ejecutar una maniobra segura, debido a que no pudo evaluar la presencia de las naves como un riesgo para la seguridad de la nave.

Por todo lo anterior, se entiende que, tanto el Capitán como el Piloto Práctico obraron violentado las normas de la Marina Mercante, al no haber tomado la decisión de retomar el mando y neutralizar la aproximación peligrosa, incumpliendo sus funciones y obligaciones.

Resuelve

Se confirma la decisión de primera instancia.