Ref: 14012011011 SINIESTRO "BUMBI (Bandera Panameña) & BOYA NO. 4, VELERO "LA PRIME""

Puerto Santa Marta - (Consulta)

Antecedentes

El día 2 de mayo de 2011 ocurrió el siniestro marítimo de **abordaje** entre la motonave "Bumbi" (Bandera de Panamá)" y la Boya No. 4 y el Velero "La Prime". El Capitán de Puerto de Santa Marta el 30 de noviembre de 2012 profirió decisión de primera instancia declarando responsable del siniestro marítimo de abordaje en calidad de Capitán y Piloto Práctico respectivamente de la motonave "Bumbi". A su vez, estimo que ambos eran responsables de la violatoria de normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción de multa la suma de 6 SMMLV, al realizar un avaluo de los daños ocasionados los taso por la cifra der $10.396.876.

El día 11 de enero de 2013 el Piloto Práctico presentó recurso de reposición contra la decisión de primera instancia, el cual fue rechazado de plano por el Capitán de Puerto de Santa Marta el 22 de marzo de 2013.

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.

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.

El Piloto Práctico abordó la motonave "BUMBI" a las 18:18 del 2 de mayo de 2011 en la boya No. 4. A las 19:24, los remolcadores SAGA (popa) y ATLAS (proa) se aseguraron para comenzar la maniobra. Mientras se realizaba la maniobra para salir del muelle con ayuda de los remolcadores y la maquinaria del buque, al llegar a la altura de la boya No. 4 se ejecutó el giro de la popa para que la proa quedara con dirección a la salida.

A las 19:57 horas, en el momento del giro, la popa del buque se acercó a la boya No. 4, golpeándola y dañando su parte eléctrica. A su vez, la boya golpeó al velero "LA PRIME" que se encontraba en la zona de fondeo muy cerca de la boya.

El Capitán reportó dificultad con el equipo de radiocomunicaciones de la "BUMBI" por interferencia, lo que dificultó dar órdenes a los remolcadores, especialmente cuando el remolcador ATLAS ejecutaba la maniobra de empuje en la popa.

Para suplir la falta de comunicación, el Capitán decidió dar "full máquina avante".

Análisis técnico

El Perito Carlos Anzola concluyó en su informe que, *la maniobra que se realizó retirando el buque con la ayuda de los dos remolcadores utilizando la máquina del buque para salir del parea de muelles dando marca tras hasta llegar a la altura de la boya No. 4 donde se efectúa el giro del buque para que su proa quedara con dirección a la salida, en el momento del giro la popa del buque se acercó a la Boya No.4 golpeándola y dañando su parte eléctrica y a su vez está golpea el velero.*

Se trae a colación el artículo 90 de la Constitución Política de Colombia y el artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo que versa sobre, la acción de reparación directa, y por consiguiente, cuando ocurre un hecho dañoso consecuencia de un siniestro marítimo dónde se encuentra involucrado una entidad pública o uno de sus funcionarios corresponde al conocimiento de dicha responsabilidad civil extracontractual a la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.

Por tal motivo, se considera que, la autoridad marítima carece de jurisdicción, pero se logra evidenciar que, respecto a las declaraciones del Piloto Práctico *subestimó una reunión pre operativa antes de iniciar la maniobra*, da comienzo a la maniobra de acuerdo a lo practicado en el modelo de salidas del muelle No. 4.

En virtud del artículo 31 del decreto 1466 de 2004 qué versa sobre las medidas de seguridad preventivas, se entiende que, el Piloto Práctico vulneró la normatividad marítima colombiana.

Resuelve

Revocar los artículos 1 y 2 de la decisión de primera instancia, estos artículos revocados eran los que declaraban la responsabilidad solidaria por el pago de los daños y perjuicios ocasionados.

Se confirmaron los artículos restantes de la decisión de primera instancia. Esto significa que se mantuvo el hallazgo de la culpabilidad y la violación a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán y el Piloto, tal como se detalló en las consideraciones.