

# LA IMPORTANCIA DE LOS ASPECTOS LEGALES COMO CAPITÁN Y PILOTO PRÁCTICO

Por: Cap. Camilo Barbosa Jiménez





Solamente no se puede ser buen capitán de buque o buen piloto, también hay que conocer las leyes.



# SINIESTROS E INCIDENTES MARÍTIMOS EN LA UNIÓN EUROPEA

En 2020, se notificaron **2.837** incidentes, registrándose una reducción de **466** siniestros en comparación con el año 2019. El número total de sucesos almacenados en la base de datos del EMCIP (Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos) ha alcanzado más de **22.500** en 2020

# SINIESTROS E INCIDENTES MARÍTIMOS EN LA UNIÓN EUROPEA 2020

	Siniestros	Víctimas mortales	Lesiones de personas	Incidentes	Pérdida de buques	Buques involucrados
Buques de carga	24	21	199	1293	1	1386
Embarcación de pesca	15	10	217	617	6	646
Buque de pasaje	3	2	155	553	0	574
Buques de servicio	3	2	97	328	1	320
Otros buques	1	3	7	46	1	90

# SINIESTROS

## **NOMBRE MASCULINO**

1. Suceso que produce un daño o una pérdida material considerables.
2. DERECHO
3. En el contrato de seguro, concreción del riesgo cubierto en dicho contrato y que determina el nacimiento de la prestación del asegurador.
4. Propensión o inclinación a lo malo. Era usado más en plural

## **NOMBRE FEMENINO**

1. mano izquierda.

## **ADJETIVO**

1. Dicho de una parte o de un sitio: Que está a la mano izquierda.
2. Avieso y malintencionado.
3. Infeliz, funesto o aciago

# SINIESTROS MARÍTIMOS EN COLOMBIA

Documentos Adjuntos

[SINIESTRO 11012011001 MN JHON EDWIN CP1.pdf](#)

[SINIESTRO 11012010012 MN LA PEGASSO CP1.pdf](#)

[SINIESTRO 11012010007 MN RIO BAUDO CP1.pdf](#)

[SINIESTRO 11012010014 MN EL YARIFA CP1.pdf](#)

[SINIESTRO 18012013005 MN NIÑA KETTY CP8.pdf](#)

[SINIESTRO 18012013007 MN JULIANA CP8.pdf](#)

[SINIESTRO 11012013002 MN DON LIBA CP1.pdf](#)

[SINIESTRO 11012013006 MN SANTA ANA Y CP1.pdf](#)

[SINIESTRO MN LUCI MAYILI CP1.pdf](#)

[SINIESTRO 11012010010 MN DOÑA LUCHA CP1.pdf](#)

[SINIESTRO 11012011009 MN HABIBI CP1.pdf](#)

[SINIESTRO 11012014005 MN LAS GRACIAS A SAN PACHO II CP1.pdf](#)

[SINIESTRO 110615018 MN MARGHYN CP10.pdf](#)

[SINIESTRO 11012014001 MN KATIUSKA CP1.pdf](#)

[SINIESTRO 11012014008 MN LA ESPERANZA 3 CP1.pdf](#)

[SINIESTRO 11012016003 MN SANTA COMBA CP1.pdf](#)

[11012013005 SINIESTRO MN MENCHITO CP1.pdf](#)

[SINIESTRO MN CLAUDIA ALEJANDRA CP10.pdf](#)

[SINIESTRO SIN NUMERO MN SANTO ESTEVEN CP10.pdf](#)

[SINIESTRO 11012010006 MN KRIOS CP1.pdf](#)

[SINIESTRO 11012011006 MN JOSAFAT Vs LA REYNA CP1.pdf](#)

[SINIESTRO 11012011010 MN FURNESS LONDON CP1.pdf](#)

[SINIESTRO 11012016004 MN SAMANTHA I Vs ELVIS HERNEY CP1 FALLO 2 INSTANCIA.pdf](#)

[SINIESTRO 20012007004 MN CORREO DEL PACÍFICO DE CP10 SE ENVÍA A CP1.pdf](#)

**SINIESTRO 11012012005 MNS KOTA LANGSAR y XIN YAN TAI CP1 CON FALLO 2DA INSTANCIA.pdf**

**150716019 SINIESTRO MN VIVIANA II CP10 -.pdf**

**SINIESTRO 11012015001 MN LA TRINITY CP1.pdf**

**270616018 SINIESTRO MN MARYURY CP10.pdf**

**11012016001 SINIESTRO MN GENAZARETH CP1.pdf**

**SINIESTRO 17102012 MN RELAX CP10.pdf**

**SINIESTRO 11012015002 MN HYBRID CP1.pdf**

**SINIESTRO SIN NUMERO MN NAIYAD CP10 SE REMITE A CP1.pdf**

**SINIESTRO 11012010008 MN EL CHINO CP1.pdf**

**SINIESTRO 11012011007 MN VICECLIVER CP1.pdf**

**SINIESTRO 11012011008 MN SIBONEY CP1.pdf**

**SINIESTRO 11012016005 MN PACIFICO DEL NORTE CP1.pdf**

**SINIESTRO 18012013002 MN LADY CARIBE CP8.pdf**

**SINIESTRO 11012011005 MN TANQUERO CP1.pdf**

**SINIESTRO 11012013004 MN ASPABAB CP1.pdf**

**SINIESTRO 11012011003 MN FRANLUIS CP1.pdf**



# Informe mensual de accidentes marítimos ENERO 2022

[Mijaíl VoytenkoMB Diario febrero 1, 2022 7:13 am](#)

[Facebook \(En Inglés\)](#)

[Tweet](#)

[Google+](#)

Publicar vistas: 1,952

## RESUMEN

**Aviso:** La idea principal y el carácter de MB Daily es algo similar al Servicio de Emergencia de Ambulancia: la prioridad de MB es informarse sobre accidentes marítimos, que involucran buques de la marina mercante, lo antes posible. MB monitorea solo algunos accidentes importantes en su desarrollo y resultado, es decir, no se monitorea el desarrollo posterior de la mayor parte de los accidentes reportados.

Una serie de accidentes, aunque conocidos por MB, **no están incluidos**, como accidentes triviales con transbordadores o problemas de NUC que fueron arreglados por la tripulación y no requirieron remolque. La pesca es, por lo general, monitoreada, pero **solo se reportan accidentes graves.**

# SINIESTROS MARÍTIMOS EN ESTADOS UNIDOS

Mes Año	Ni. N° de accidentes	Ni. De buques perdidos	Bajas
<b>Enero 2022</b>	<b>90</b>	<b>4</b>	<b>9</b>
Dic 2021	80	9	17
Noviembre de 2021	91	8	12
Octubre de 2021	87	1	19
Septiembre de 2021	78	2	19
Agosto 2021	74	6	14
Julio 2021	61	3	7
Junio 2021	71	5	17
Mayo 2021	98	6	148(?)
Abril 2021	85	3	69
Marzo 2021	81	6	16
Febrero 2021	80	5	13
Enero 2021	86	6	28
<b>Diciembre 2020</b>	<b>92</b>	<b>9</b>	<b>31</b>
Noviembre 2020	85	4	22
Octubre 2020	98	7	22
Septiembre 2020	60	5	53

# CASO DE ESTUDIO

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación interpuesto por los Abogados CARLOS IVAN ÁLVAREZ CLOPATOFSKY, apoderado del Armador, Capitán y tripulación de la nave "PANAM PACIFICO" de bandera de Singapur y ALBA LUZ BOSSA OVALLOS, apoderada del Piloto Práctico de la citada nave, en contra de la decisión de primera instancia No. 006-CP3ASJUR-20()9 proferida el **9 de marzo de 2009**, por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de abordaje de la precitada nave contra la piña sur del terminal marítimo COLTERMINALES S.A hoy VOPAK COLOMBIA S.A, el día **8 de marzo de 2006**, en jurisdicción de la citada Capitanía de Puerto, previos los siguientes

Que mediante Resolución No. 135 del 27 de febrero de 2018 se expidió el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), el cual en su artículo 3 determinó la estructura, incluyendo en el REMAC 4: **“Actividades Marítimas”**, lo concerniente a los Instrumentos Internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI)

**Dirección General Marítima**  
Autoridad Marítima Colombiana

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL**

**GOBIERNO DE COLOMBIA**

[Inicio](#) [Conozca Dimar](#) [Transparencia](#) [Estadísticas](#) [Servicio al Ciudadano](#) [Participa](#) [Contenido Jurídico](#) [Internacional](#)

## Reglamento Marítimo Colombiano (Remac)

[Inicio](#) | [Contenido Jurídico](#) | [Reglamento Marítimo Colombiano \(Remac\)](#)

28/03/2023 - 14:05

[Reproducir - Detener](#)

Este documento reglamentario de indole técnico-marítimo tiene como fin principal la compilación y estructuración de todas y cada una de las resoluciones vigentes, de carácter general, expedidas por la Dirección General Marítima y las Capitanías de Puerto, en cuyo contenido figuran aspectos relacionados con temas técnicos de la normatividad marítima.

**Remac**

1. Definiciones
2. Generalidades
3. Gente de Mar, Apoyo en tierra y Empresas

Resolución No 0603-2020 - MD-DIMAR-GRUCOG **de**  
**30 de septiembre de 2020 A2-00-FOR-019-v1 2**  
**“(...) que de la investigación** y el correcto análisis  
de los siniestros y sucesos marítimos puede  
conducir a un mejor conocimiento de las causas  
de dichos siniestros y a que se adopten en  
consecuencia medidas correctivas, entre ellas una  
mejor formación para mejorar la seguridad de la  
vida humana en el mar y la protección del medio  
marino”

# CASO DE ESTUDIO

1. Mediante protesta suscrita por el señor EDUARDO FOLIACO, en calidad de Loading Master de COLTERMINALES S.A, la Capitanía de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de abordaje ocurrido entre de la motonave "PANAM PACIFICO" de bandera de Singapur, contra la piña de amarre sur de la estructura de la instalación portuaria COLTERMINALES S.A, el día 8 de marzo de 2006, durante la maniobra de aproximación para atraque al muelle de COLTERMINALES S.A hoy VOPAK COLOMBIA S.A.

# CASO DE ESTUDIO

El día 9 de marzo de 2009, la Capitanía de Puerto de Barranquilla profirió decisión de primera instancia No. 006 CP3-ASJUR-2009, a través de la cual declaró responsable a los señores SVALINA DRASKO y CAMILO BARBOSA, en calidad de Capitán y Piloto Práctico, respectivamente, de la motonave "PANAM PACIFICO" de bandera de Singapur, por la ocurrencia del **siniestro** marítimo de abordaje de la citada nave contra la piña sur de COLTERMINALES S.A hoy VOPAK COLOMBIA S.

El hecho de que te declaren  
**responsable** no te hace  
culpable.

# EJEMPLO

El capitán es responsable del buque, pero **NO** es culpable que la máquina no funcione o que los marineros no quieran desayunar.

# RESOLUCIÓN NÚMERO ( 0349-2020) MD-DIMAR-GLEMAR 23 DE JULIO DE 2020

“Por medio de la cual se modifica la denominación del REMAC 7: “Asuntos Jurisdiccionales y Actuaciones Administrativas Sancionatorias” y se adiciona la Parte 2: **“Investigaciones Jurisdiccionales por Siniestros Marítimos”**, en lo concerniente al establecimiento de reglas aplicables a la actividad de los **peritos marítimos** dentro de las investigaciones jurisdiccionales por siniestros marítimos adelantadas por la Dirección General Marítima”

# CASO DE ESTUDIO

7. El día 26 de mayo de 2009, la Capitanía de Puerto de Barranquilla resolvió los **recursos de reposición interpuestos**, dispuso revocar el artículo 5 del fallo de primera instancia, en el cual se declaró al señor CAMILO BARBOSA JIMÉNEZ, en calidad de Piloto Práctico responsable de incurrir en **falta disciplinaria** descrita en el numeral 4 del artículo 61 de la Ley 658 de 2001.

Así mismo, modificó el artículo sexto de la decisión recurrida, quedando de la siguiente manera: "

En igual sentido, dispuso modificar el artículo séptimo de la sentencia recurrida, el cual quedó así. "Declarar (lile existió violación a las nornlas de Marina Mercante por parte del Piloto Práctico de la 1110tonave PANAM PACIFICO" cursivas fuera de texto.

# CASO DE ESTUDIO

## **AVALÚO DE DAÑOS**

Con relación al avalúo de los daños, se constata en el expediente dictamen pericial del 7 de noviembre de 2007, en la cual se determinó el valor de los mismos así: Doscientos setenta millones ochocientos sesenta y nueve mil ciento trece pesos (\$270.869.113) - **Cien mil dólares de la época.**

# CASO DE ESTUDIO

## APELACIÓN

Por lo anterior solicitó revocar en todas sus partes la decisión recurrida y absolver al Piloto Práctico de toda responsabilidad, o declarar que no es procedente la imposición de la sanción en los términos y condiciones que se hizo.

En el marco del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, los fallos emitidos por la Autoridad Marítima dentro de las investigaciones por siniestro deben ser motivados, debiendo hacer **la declaración de responsabilidad** con respecto a los incidentes investigados, si a ello hubiere lugar y determinar el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo, **impondrá las sanciones o multas** que fueren del caso si se comprobaren violaciones a normas y reglamentos que regulan las actividades marítimas.

En este sentido, la investigación por siniestro marítimo se rige de forma especial por los postulados establecidos en el Decreto Ley 2324 de 1984, a falta de norma sustancial y adjetiva se administrarán las normas del Código Civil y General del Proceso según sea el caso.

**Así pues, no es procedente endilgar  
responsabilidad solidaria (acción u  
omisión) en la ocurrencia del siniestro  
marítimo de abordaje al Piloto Práctico  
CAMILO IGNACIO BARBOSA JIMÉNEZ**

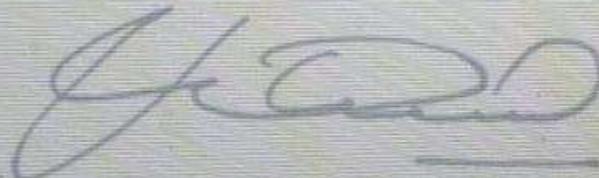
**ARTICULO 4°. CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión No. 006 CP3-ASJUR-2009 del 9 de marzo de 2009, así como los artículos 1° y 4° de la providencia del 26 de mayo de 2009, mediante el cual se resuelve recurso de reposición en contra del fallo de primera instancia, proferidos por el Capitán de Puerto de Barranquilla.

**ARTICULO 5°- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla el contenido de la presente decisión a los señores SVALINA DRASKO y CAMILO BARBOSA JIMÉNEZ, en calidad de Capitán y Piloto Práctico de la motonave "PANAM PACIFICO" respectivamente, a los Abogados CARLOS IVAN ÁLVAREZ CLOPATOFSKY y ALBA LUZ BOSSA OVALLOS, apoderado del Armador, Capitán, tripulación y apoderada del Piloto Práctico de la citada nave, respectivamente, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 6°.-** Una vez quede en firme el presente fallo, el Capitán de Puerto de Barranquilla debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

31 AGO 2016



Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS

# CONCLUSIONES

TEMA	APROBADO		
EL PILOTO Y EL CAPITÁN DEBE CONOCER DE LEYES			
DEBEN ESTAR PENDIENTES DE SUS INVESTIGACIONES			
DEBEN CONOCER COMO SE HACEN LOS PROCESOS			
DEBEN SIEMPRE PROTEGER LA PROFESION			



*MUCHAS GRACIAS EXITOS  
DE TODO CORAZÓN  
BUEN VIENTO Y BUENA MAR.*