

Ref: SINIESTRO “BBC KUSAN & MUELLE DE LA SOCIEDAD PORTUARIA ATLANTIC COAL S.A” DAÑOS INSTALACIONES (Apelación)

Puerto Barranquilla

Antecedentes

La capitana de Puerto Barranquilla tuvo conocimiento de los hechos ocurridos el día 9 diciembre 2010 con la M/N "BBC KUSAN", el 16 de diciembre 2010 inició la primera audiencia pública y el día 2 de septiembre 2011 se presentaron objeciones por parte de los apoderados de las partes, el 24 de marzo 2015 se profiere fallo en primera instancia en el cual se declaró la responsabilidad del señor NOVOKHATSKY SERGY y del señor ALEJANDRO HENAO, en calidad de Capitán y Piloto Práctico respectivamente de la M/N BBC KUZAN, contra la Instalación Portuaria Atlantic Coal S.A.

No declaró la responsabilidad por violación a las normas de Marina Mercante y fijo avalúo de daños en \$2.495.597.929 pesos, pagaderos por el armador del Buque a la Sociedad Atlantic Coal S.A.

El día 7 de abril de 2015, la doctora Rosario Bueno apoderada del piloto práctico Alejandro Henao, interpone recurso de reposición y en subsidio apelación contra el fallo en primera instancia el 24 de marzo 2015 al igual que los apoderados de la MN BBC KUSAN y la Agencia Marítima TRANSMARES S.A.S, quien interponen recurso el 17 de abril de 2015.

Así mismo, el 29 agosto 2015 se adiciona al fallo en primera instancia de acuerdo a la solicitud presentada por la Sociedad Portuaria ATLANTIC COAL S.A., la suma de \$1.529.743.355 por daños en la transportadora, \$402.534.128 por costas procesales y \$3.000.000 por concepto de expensas.

Competencia

Es competente para conocer del presente caso la Dirección General, facultada por el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 2° y 52.

Análisis Técnico

El señor Jaime Pinzón en su calidad de perito marítimo -DIMAR- manifestó las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro, quien alude que:

A la altura de la boya 23, cada repentinamente al costado de estribor colisionando el muelle la sociedad portuaria ATLANTIC COAL S.A, provoca daños a la plataforma del muelle, pilotes de soporte del mismo, bitas y estructura metálica (banda transportadora de carbón), debido a esta circunstancia el extremo final del brazo de la estructura metálica se fractura, desploma y engancha sobre la cubierta principal de proa de la motonave.

CON RELACIÓN AL ACCIDENTE:

“(…) El comportamiento operacional del buque durante el trayecto y hasta la boya 23 fue normal, inclusive, hubo necesidad en ciertos puntos de recorrido de reducir la velocidad. Sin embargo, las declaraciones en audiencia coinciden indican que el uso del remolcador se limitó únicamente para servir de acompañamiento y/o escolta no se ordenó amarre en ningún momento al buque. El ancla de babor se dejó destrincada y apeada pero frenada (para ser utilizada en caso de emergencia)”.

El siniestro: El capitán de la BBC KUSAN (a la altura de la boya 23), paso los controles del timón y máquinas al alerón de estribor. Capitán y piloto convinieron mantener en stand by el remolcador de apoyo para amarrarlo a la amura de babor (dado el momento), reducir la velocidad, pitch paso 65% y mantener el registro de la derrota del buque. Repentina y bruscamente, la proa de la nave cae al costado de estribor, el capitán movió los mandos (del timón todo a babor y posición de máquina todo avante), ordenó alargar el ancla de babor, pero en cuestión de segundos no pude evitar la colisión contra el muelle la sociedad portuaria, tratando de minimizar los daños ordenó máquina todo atrás, pero ya era demasiado tarde, la nave recibió el brazo vertical de la estructura (banda transportadora de carbón), al desplomarse sobre la cubierta principal sobre la amura de estribor del buque BBC KUSAN.

Las consecuencias del siniestro del buque contra las instalaciones de la sociedad portuaria, consiste en daños de la plataforma del muelle y la caseta de seguridad, pilotes base del muelle, bitas, banda transportadora de carbón y conforme la inspección del perito determinó que la plataforma del muelle y la banda transportadora presentan corrosión grave, se nota la falta de mantenimiento.

El piloto práctico intercambio información requerida con el capitán para realizar la navegación en el Canal de ingreso al puerto de Barranquilla y para el planeamiento de aproximación de atraque y amarre en el puerto de la SPRB, además definió las demarcaciones del canal, comunico el área de bajos, la velocidad de la corriente, recomendó mantener las anclas apeadas y listas para fondear en caso de emergencia.

Así mismo, en el dictamen pericial se determinó, la falta de uso del ancla durante la maniobra de aproximación al atraque, falta de coordinación con el remolcador de apoyo.

Argumentos del apelante

- La abogada Rosario Bueno apoderada del Piloto Práctico Alejandro Henao concluye que, para el capitán y para el piloto del BBC KUSAN era imposible conocer las turbulencias que fueron las que causaron el siniestro marítimo. De igual forma, afirma que, para la época se presentaron novedades en las maniobras realizadas por otras naves en el mismo sector y que no se puede afirmar que hubiese habido un exceso de confianza pues conforme a las conclusiones del perito Álvaro Duarte no había elementos e información que permitieran determinar los cambios en el comportamiento del agua, la geomorfología de sus márgenes y de su cauce.

Intervención del Ministerio Público

El 8 de mayo 2017, el Doctor Nattan Nisimblat, en escrito realiza un análisis de la función jurisdiccional de las capitanías de Puerto y de la Dirección General Marítima, concluyéndose que no se encuentra motivo legal o constitucional que impida tanto a la autoridad marítima conocer en función jurisdiccional investigación contra el Capitán, tripulación y armador de la motonave BBC KUSAN.

Consideraciones del Director General Marítimo

De conformidad con el artículo 35 del decreto ley 2324 de 1984, la Dirección General Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción. De igual forma, el artículo 26 establece que los accidentes o siniestros marítimos será, literal g, Los *daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.*

En cuanto el concepto de siniestro marítimo, este despacho precisa que, según el Código de Investigación de siniestros, el precedente se define como: el acaecimiento o serie de acaecimientos directamente relacionados con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera las situaciones que seguidamente se enumeran

- 1. la muerte o las lesiones graves de una persona;*
- 2. la pérdida de una persona que estuviera a bordo;*
- 3. la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
- 4. los daños materiales sufridos por un buque;*
- 5. la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
- 6. daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona;*
- 7. daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.*

De la conducta y responsabilidad del Piloto Práctico del BBC KUSAN

En la declaración rendida por el Piloto Práctico Alejandro Henao, manifestó que, “(...) Desde la lancha pilotos establecí comunicación con el capitán vía Canal 13, le pedí al Capitán mantener su posición a no menos de 3 millas al oeste de la entrada. Se procedió hacer el intercambio información con el capitán, haciendo énfasis en la fuerte corriente aproximadamente estimada en 6.5 nudos, revisé el Pilot Card”.

Es importante precisar que, los remolcadores "BARRANQUILLA" y "EOS II", naves que durante el acceso del buque al canal se encontraban reservadas para asistir la embarcación, pero nunca recibieron órdenes por parte del piloto práctico, por el contrario, se prefirió él solo acompañamiento de escolta por parte de uno de los remolcadores asignados, sin que se determinará una asistencia completa y directa.

Por tal motivo, la no utilización de remolcadores para la nave, contribuyó a que te estuviera desde el inicio de la aproximación al muelle en completo riesgo de perder su gobierno y dirección ya que si los remolcadores hubiesen prestado la asistencia hubieran contribuido en el control del rumbo tal como lo enuncia el artículo 56 de la ley 658 de 2001 sobre el uso de los remolcadores.

Por consiguiente, constituye violación a las normas de Marina mercante, toda vez que, conforme al artículo 29 del decreto 1466 de 2004, compilado en el decreto único 1070 de 2015, en su parágrafo 1°, aclara que, *el uso de remolcadores es obligatorio para naves con tonelaje de peso muerto superior a 2.000 toneladas de registro bruto, TRB, en maniobra de atraque (...)*

Avalúo de daños

El perito, utilizando la fórmula para actualizar las sumas de dinero al valor presente estimó a título de eventuales perjuicios derivados de reconocimiento de responsabilidad en la modalidad de daño emergente

ocasionados a la plataforma central del muelle, la suma de \$1.350.623.825 pesos y que los daños causados al Buque BBC KUSAN, a título de daño emergente corresponde a \$130.920.962

Violación de las normas de Marina mercante

En virtud de que, fallador en primera instancia no declaró responsabilidad alguna relacionada con la violación a normas de Marina mercante, en esta instancia se encuentra probada la violación de ciertas normas, pero como ya han transcurrido 3 años contados a partir de la ocurrencia del hecho, no se podrá imponer sanción, puesto que, está ya ha caducado, conforme al artículo 52 de la ley 1437 de 2011.

Resuelve

Modificar el artículo primero de la decisión del 24 de marzo 2015 y declarar civilmente responsable por ocurrencia del siniestro marítimo de daños causados por mail o artefactos navales e instalaciones portuarias al señor NOVOKHATSKY SERGIY, en condición de Capitán de la motonave BBC KUSAN y al señor ALEJANDRO HENAO ZULUAGA, en condición de piloto práctico.