

Ref: SINIESTRO “CAP NELSON (Bandera Liberiana) & MUELLE N° 2 SOCIEDAD PORTUARIA DE BUENAVENTURA”

DAÑOS INSTALACIONES (Apelación)

Puerto Buenaventura

Antecedentes

El 3 de febrero 2006, la motonave "CAP NELSON" se encontraba en maniobra de atraque y en la ejecución de la maniobra se presentó colisión contra el muelle No.2 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. El 29 agosto 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura mediante fallo de primera instancia, determinó que existió responsabilidad de los señores SHAUN CENTLIVRES CHASE y LUIS ENRIQUE MONTAÑO, capitán y piloto práctico de la motonave y de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

El 16 de septiembre de 2008, el señor Luis Enrique Montaña interpuso personalmente recurso de reposición en subsidio de apelación en contra de la providencia, pero este fue rechazado de plano por haberse presentado sin apoderado. Ese mismo día, la Doctora Whendy Margarita López apoderada del armador presentó recurso de reposición en contra del fallo primera instancia y fue rechazada de plano por haberse presentado extemporáneamente.

El 15 de mayo 2009, el doctor John Agudelo, apoderado del señor Luis Enrique Montaña, presentó solicitud de nulidad para que se invalidará todo lo actuado desde la audiencia celebrada el 14 de febrero 2006, considerando una violatoria al debido proceso, enunciado en el artículo 29 de la Constitución.

De igual forma, se declaró la responsabilidad del capitán y piloto práctico de la motonave CAP NELSON, por haber violado las normas de Marina Mercante y en consecuencia sancionadas con una multa equivalente a 10 SMMLV. No hubo pronunciamiento sobre los daños ocasionados por el siniestro, toda vez que, el perito Alfonso Aguilar, no realizó ninguna manifestación sobre el monto del avalúo.

Consideraciones del Director General Marítimo

Es competente para conocer del presente caso la Dirección General, facultada por el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 2° y 52, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Sobre la Nulidad

Frente a la solicitud de nulidad incoada el 15 de mayo 2009 por parte del doctor John Agudelo, apoderado del piloto práctico Luis Enrique Montaña, se manifiesta que:

El capitán de Puerto Buenaventura realizó notificación personal del artículo 315 del Código de procedimiento civil, mediante la cual puso en conocimiento del señor Luis Enrique Montaña la apertura investigación por el siniestro marítimo de colisión de la nave "CAP NELSON", en la audiencia del 14 de febrero 2006 el piloto práctico declaró que por el momento no desea estar asistido por abogado.

Se entiende entonces que, para la declaración de parte no es necesaria la actuación mediante abogado, dicha intervención está contemplada más para velar por los derechos del declarante, pero no constituye obligatoriedad sino una garantía de la que puede hacer uso quien es llamado a declarar.

En el presente caso, se entiende que está nulidad sido mal incoada, es decir no era la oportunidad para presentarla, en tanto que es el artículo 142 del código procedimiento civil el que decreta que *"Las nulidades podrán alegarse en cualquiera de las instancias, antes de que se dicte sentencia, o durante la actuación posterior a esta sí ocurrieron en ella"*. Esto quiere decir que, el Señor Luis Enrique Montaña desde la celebración de la audiencia saneó la nulidad.

El piloto práctico, Luis Montaña, ordenó halar toda la máquina para conseguir una posición y distancia adecuada para el atraque, el remolcador perdió efectividad en la acción desempeñada y la motonave se fue viada hasta colisionar con la instalación portuaria, sin embargo, el molle no contaba con las defensas adecuadas para resistir eficazmente la fuerza con la que llegó el buque.

Frente a las obligaciones del piloto práctico, se encuentran enunciadas en el artículo 15 de la ley 658 de 2001 numeral 1° *Desarrollar la actividad marítima de practica en la jurisdicción específica de una Capitanía de Puerto que le autorice la Autoridad Marítima Nacional, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias, así como la protección del medio marino.*

De igual forma, frente a las obligaciones de las Sociedades Portuarias se estipula en los numerales 3 y 4 del artículo 7° de la Resolución 71 de 1997 que: *Es obligación de las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones y de los operadores portuarios, mantener el equipo de su propiedad o a su cargo en óptimas condiciones de operación y seguridad. No pudiéndose operar en los muelles y puertos equipos con deficiencia en capacidad de levante, accesorios y dispositivos de seguridad.*

Frente al piloto práctico Luis Enrique Montaña Díaz, aunque su obligación es de medio, su conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas lo convierten en sujetos indispensables para lograr la salida o entrada de la motonave a Puerto.

No es posible errar en decisiones como la ubicación del remolcador, en tanto que dio la orden de situarlo perpendicularmente (de popa), disposición previa a la de halar "full atrás", para detener la viada, puesto que, se observa el material probatorio que el capitán de remolcador siguió en todo momento las directrices del piloto, con lo cual la corriente lo desubicó y perdió efectividad en su función de halado.

Después de analizar el material probatorio allegado los deberes que tenía cada uno de los intervinientes en el siniestro marítimo, concluye que la responsabilidad en el hecho recae exclusivamente en los señores Shaun Centlivres y Luis Enrique Montaña, Capitán y Piloto práctico respectivamente y no en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

La obligación del capitán de la nave corresponde a las obligaciones de resultado, su compromiso es llevar el atraque sin poner en peligro su tripulación, la nave, las instalaciones portuarias y/o a la comunidad, puesto que incumplimiento de sus deberes como guardián de la actividad y el objeto potencialmente peligroso, lo imponen como sujeto obligado a mantener en todo momento la seguridad.

El piloto práctico debe prestar su asesoría correctamente, pues como imposición legal sobre el capitán, aunque su objetivo no es atraque como tal, sus conocimientos del área lo ubican en una posición esencial para que se cumpla con la obligación de atracar sin causar daños, aquel no desarrolla una actividad peligrosa, está asesorándola.

Avalúo de daños

El Despacho no se pronuncia sobre ello, puesto que, no obran dentro del expediente y no hay un tercero tendiente a reclamarlos.

Violación a las normas de Marina Mercante

El capitán de la motonave CAP NELSON, el señor Shaun Centlivres, incumplió con la obligación impuesta en el numeral 3° del artículo 40 del decreto 1597 de 1988 y con la contemplada en el numeral 3° del artículo 1501 del Código de Comercio, las cuales determinan que en todo momento responsable directo de la nave.

Por su parte, el piloto práctico Luis Enrique Montaña incumple la obligación establecida en el numeral 1° del artículo 15 de la ley 658 de 2001 la cual consiste en observar que se garantice la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias. En consecuencia, se condena a 10 SMMLV

Resuelve

Negar la nulidad incoada el 15 de mayo 2009 por el doctor John Agudelo, actuando como apoderado del señor Luis Enrique Montaña y Modificar el artículo primero del fallo del 29 de agosto 2008 declarando como responsables de siniestro marítimo de colisión de la motonave CAP NELSON, a los señores Shaun Centlivres, capitán de la nave y Luis Enrique Montaña, piloto práctico.