

Ref: SINIESTRO “CMA CGM CLAUDEL & GRÚA PORTICO NO. 1”

DAÑOS INSTALACIONES (Apelación)

Puerto Buenaventura

Antecedentes

El día 28 de diciembre de 2003, la capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del siniestro marítimo de colisión de la motonave "CMA CGM CLAUDEL", con el límite de la grúa "Portico No.1", qué se encontraba ubicada en el costado del muelle No.8 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

El 25 abril de 2008, el capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo en primera instancia, declarando como responsables en el grado de culpa en el siniestro a los señores Z. STRUGALA y ROBERTO BUSTAMANTE GÓMEZ, capitán y piloto práctico de la nave, respectivamente.

Así mismo, se obtuvo declarar la responsabilidad por violación a las normas de Marina mercante e imponer sanciones y estimulo los perjuicios ocasionados en la suma de USD15.800.

La abogada Whendy Margarita López, apoderada de la agencia marítima MARITRANS S.A., presenta recurso de reposición y en subsidio apelación y mediante decisión del 5 de junio 2008 fue confirmado en todas sus partes el fallo, y a su vez, concedido el recurso apelación ante el Director General Marítimo.

Fundamentos del Recurrente

La abogada Whendy Margarita López, apoderada de la agencia marítima MARITRANS S.A, expone que, se declare la responsabilidad de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, puesto que se configura la causal de exoneración de responsabilidad del capitán, siendo culpa exclusiva de la víctima, toda vez que, el brazo o boom de la grúa Portico No. 1 se encontraba en posición horizontal, situación irregular que fue denunciada por el capitán y el piloto práctico de la motonave, lo que condujo a que la maniobra fuera realizada bajo condiciones inseguras.

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.

Siendo aproximadamente las 17:10 horas, el capitán de la motonave inició el desatraque de la nave, asistido por el piloto práctico Roberto De Jesús Bustamante Gómez, con apoyo del remolcador THOR, asegurado por babor. Mediante el acta de protesta presentada el 30 diciembre 2003 por el gerente operaciones de la SPRB, deja constancia de que, la grúa Portico No.1 se hallaba en mantenimiento en el costado del muelle No.8, con el boom abajo y fuera de servicio por mantenimiento, situación que le fue comunicada el piloto práctico. Pese a lo anterior, el Capitán dio inicio a la maniobra de zarpe, advirtiendo que, la colisión se presentó después de que la motonave derivara hacía babor, luego de realizar el giro para el cambio de la nave del costado de estribor a babor, golpeando con su mástil de antenas el boom de la grúa Portico No.1 y las defensas del muelle No.8 de la SPRB.

En escrito del 29 de diciembre 2003, el piloto práctico Roberto Bustamante, aclara qué, "(...) inicié la maniobra de giro por el costado de estribor, estando aproximadamente perpendicular al muelle, aparentemente el buque tocó fondo en popa y comenzó a derivar fuertemente a babor ya que la corriente estaba subiendo desde las 13:42 horas, tomé la decisión de soltar el remolcador ordenando colocarlo empujar proa babor del buque ayudado por el propulsor transversal de proa, sin embargo, el buque seguía derivando a babor, por lo que ordené muy despacio avante con todo el timón a estribor cuando se superó la emergencia, se presentó la colisión del mástil de antenas del buque con el brazo de la grúa Portico No.1 (17:30 horas aproximadamente) que se encontró en posición de operaciones (horizontal) por daño según informe que recibe el personal de amarre. Al colisionar el buque con la grúa, perdió el control y cayó bruscamente a babor con peligro de colisión con el muelle y el buque que se encontraba atracado en el sitio No.7 del Terminal Marítimo".

Por lo anterior, se precisa que el capitán de la motonave conocía las condiciones y limitaciones que afectan la ejecución de la maniobra de zarpe. No obstante, el exceso de confianza y el descuido durante el giro para el cambio de posición del buque, ocasionar la pérdida del control de la motonave y, en consecuencia, la colisión con el extremo del boom de la grúa Pórtico No.1 y los daños en las defensas de muelle No.8 de la SPRB.

Se evidencia que el piloto práctico de la motonave CMA CGM CLAUDEL, puso en conocimiento del capitán las condiciones del muelle, así como la forma en la que se debía desarrollar la maniobra, no obstante, no le advirtió que La María se encontraba subiendo con dirección de corrientes verticales y paralelas tendientes hacia el muelle.

Avalúo de daños

Con fundamento en el concepto emitido por el señor Rafael Castro Chávez, perito naval, quién estimo los daños en la suma de USD15.800, este despacho, en virtud de la no alegación por parte de los apoderados, encuentra la suma razonable y confirma el punto 3 de la decisión en primera instancia.

Violación de las normas de Marina mercante

En virtud de que, fallador en primera instancia declaró la existencia de la infracción a las normas de Marina Mercante, se abstuvo de imponer sanción, por lo cual en esta instancia se ratifica la decisión.

Resuelve

Confirmar el fallo en primera instancia proferido por el Capitán del Puerto de Buenaventura el 25 de abril de 2008.