

**Ref: SINIESTRO “BUQUE AQUITANIA (Bandera de Liberia) & MUELLE N° 8 SOCIEDAD PORTUARIA DE BUENAVENTURA”**

**DAÑOS INSTALACIONES (Apelación)**

**Puerto Buenaventura**

**Antecedentes**

El 20 octubre 2005 ocurre siniestro marítimo de daños causados por el buque "AQUITANIA" de bandera de Liberia, al muelle No.8 de la SPRB, durante la maniobra de atraque, realizada con la intervención de los remolcadores "CHONTA" y "NISA". El capitán de Puerto Buenaventura abrió investigación por el siniestro marítimo, el 21 de octubre 2005 y el 27 de junio 2008 profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró como responsables en el grado de culpa a los señores LYUBOMIR GEORGIEV, capitán de la motonave y ORLANDO MADRID TRUJILLO, piloto práctico y a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

El 10 de julio 2008, el abogado Enrique Ferrer Morcillo, apoderado de la SPRB, presentó recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo en primera instancia.

**Fundamentos del Recurso**

- Frente a los argumentos esgrimidos por el abogado Enrique Ferrer Morcillo en el recurso de apelación, se enuncia que, no hay prueba de que el daño hubiese ocurrido con la maniobra, pues ni siquiera los testigos tienen conocimiento de la avería de la motonave.  
La velocidad a 3 nudos es muy alta a comparación con lo permitido por el reglamento y no se puede establecer la responsabilidad de la sociedad portuaria sino la del capitán y de sus asesores, por no haber calculado bien la maniobra de atraque; es el buque que se acerca al muelle y no viceversa.

**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.

El capitán de la motonave AQUITANIA, manifestó que la defensa de concreto del muelle no estaba totalmente protegida, pues no se encontraba absolutamente cubierta de caucho. Aseguro que no sintió impacto del buque contra la defensa, y que los ingenieros de máquinas no escucharon golpe alguno durante la maniobra, la cual se efectuó con velocidad inferior de un nudo.

El piloto práctico Orlando Madrid, dijo que realizó la maniobra de atraque por el costado de babor por solicitud del agente marítimo, para facilitar la descarga de los contenedores. También aseguro que el espacio del buque era mínimo para maniobrar y que la velocidad en la cual realizó la maniobra era menor a 1 nudo y la de la corriente de 3 nudos.

En el informe pericial, el perito Rafael Castro estableció como posibles causas del accidente marítimo, el que las defensas del modelo estuvieran protegidas parcialmente con protecciones de caucho. La marea alta y las defensas desprotegidas hacen que cualquier contacto leve con el casco del buque produjera daños.

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.

Así, el arribo de un buque a Puerto supone un análisis técnico previo, incluyendo sus características físicas, la hora de arribo, el estado del tiempo, vientos, mareas, corrientes, la situación física y estructural de las defensas del muelle dónde atracará la nave y si ellas son adecuadas para soportar la presión que ejercerá el buque en particular, considerando el tipo de casco que tiene el cambio de la marea al momento de la operación. Por consiguiente, una vez autorizada la maniobra, comporta una responsabilidad directa de la SPRB.

En todas las declaraciones de los involucrados en los hechos, consta que las condiciones de tiempo durante la maniobra de atraque eran normales, que la marea estaba bajando, que la velocidad la maniobra era inferior a un nudo, que la operación se hizo sin novedades y que nos escucharon ni se sintió ruido alguno de impacto del buque contra el muelle. Por esto, si de las declaraciones se desprendera situación diferente, se le habría atribuir responsabilidad directa el capitán del buque y al piloto práctico; no obstante, todos dan cuenta de que no hubo ninguna circunstancia en la maniobra fuera de lo normal.

En consecuencia, se infiere que la responsabilidad de lo sucedido es atribuible a una omisión imputable exclusivamente a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, relativa al no haber reparado debidamente la parte superior de la defensa del muelle No.8, ni prever esta circunstancia como una condición previa de alto riesgo que comportaba peligro potencial de daño.

### **Resuelve**

Modificar el artículo primero del fallo de primera instancia del 27 de junio 2008, proferida por el capitán de Puerto de Buenaventura, atribuyendo la responsabilidad de manera exclusiva a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, tanto el Capitán como el Piloto Práctico de la motonave “AQUITANIA” quedan eximidos de responsabilidad.