

**Ref: SINIESTRO “KRIOS (Bandera Malta) & MUELLE N. 13 DEL GRUPO PORTUARIO S.A”**

**DAÑOS INSTALACIONES (Apelación)**

**Puerto Buenaventura**

**Antecedentes**

El 19 de junio 2010, mediante informe se tuvo conocimiento del siniestro colisión entre la motonave KRIOS y el muelle No.13 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, por ello, el capitán de Puerto de Buenaventura emitió auto apertura investigación el 21 de junio 2010 y el 24 enero 2014, profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsables del siniestro al señor ANATOLIY RUDAKOV, en calidad de Capitán de la motonave y al señor Carlos Enrique Agudelo, en calidad de Piloto Práctico. Y también, los declaró responsables por la violación de normas de Marina Mercante.

Se fijó el avalúo los daños ocasionados a la motonave KRIOS, en la suma de USD 90.000 dólares y los daños ocasionados al muelle No. 13 del Grupo Portuario S.A, en la suma de \$549.806.376 pesos.

El 4 de febrero 2014, la abogada Nubia del Socorro Vallejo, apoderada del Señor Carlos Enrique Agudelo y la abogada Gloria Hurtado, apoderada del Grupo Portuario S.A, interpusieron recurso de reposición en subsidio de apelación contra el fallo de primera instancia, los cuales fueron resueltos el 5 de mayo 2015, confirmando en su totalidad el fallo de primera instancia y concediendo el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

**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**

Conforme al informe suscrito por el señor Rafael Antonio Castro, menciona que, la M/N KRIOS colisionó de frente contra el muelle de altura de la marca de los 175 m ocasionando que la placa estructural del nuevo muelle se desplazará 22 cm aproximadamente hacia el sur o muelle petrolero No.14 quedando prácticamente ésta loza fuera de servicio; adicionalmente se observa daños en algunos pilotes, en la parte inferior de la placa, en la parte frontal del muelle y en la última defensa.

Por su parte, la MN KRIOS presenta daños en su casco obra muerta en el sector de la amura de estribor, un orificio de 3,20 m de largo x 0,22 m de ancho, varias secciones de hundimiento.

El dictamen técnico pericial del señor Luis Hernando Wiest, en calidad de Perito en Navegación Categoría A se concluyó:

- Los equipos de navegación, comunicaciones, medidores meteorológicos, sistema de gobierno, y de órdenes a las máquinas se encuentran en buen estado de funcionamiento.

- Durante la maniobra para llevarla MN KRIOS desde la boya de mar hasta el punto de fondeo No.3 el piloto práctico Carlos Agudelo realizó un tránsito normal y al pasar las boyas 31 y 32 maniobró con seguridad para dirigirse en dirección hacia el sitio de fondeo. Se iba a mínima velocidad.
- Los remolcadores ODIN Y CHONTA se encontraban en buen estado de operatividad y dieron estricto cumplimiento a las órdenes impartidas por el piloto práctico.

#### **Posibles causas del siniestro:**

- A. Excesiva velocidad del buque, aproximarse al sitio atraque, muelle No.13, de acuerdo al vídeo de la instalación portuaria, al momento de la colisión contra el muelle la velocidad era de 3,7 nudos, cuando esta debería ser prácticamente 0,0.
- B. Excesiva confianza del Capitán de la motonave, no asumió el control de la maniobra.
- C. Impericia del piloto práctico

#### **Argumentos del Apelante**

- Frente a los argumentos de la abogada Nubia del Socorro Vallejo, apoderada del piloto práctico Carlos Enrique Agudelo, afirma que: No hubo una valoración correcta de los elementos allegados a la investigación, pues el siniestro se presentó por una falla en la máquina de la motonave KRIOS, al momento de iniciar la maniobra de atraque. No existe nexo causal entre el daño de la máquina, la colisión y la conducta desplegada por el piloto. Las acciones por los daños ocasionados a la motonave KRIOS y al muelle No.13 del Grupo Portuario S.A, prescribieron al haber transcurrido más de 2 años.

Se solicita la revocación parcial del fallo del 24 de enero de 2014 y se deje sin efecto las imputaciones de responsabilidad por el siniestro marítimo de colisión y de violación a la normatividad de Marina Mercante.

- Frente a los argumentos de apelación presentados por la abogada Gloria Hurtado, apoderada del grupo portuario S.A se manifiesta que: Se reconsidere el valor por concepto de reparación del muelle No.13, teniendo en cuenta los costos de construcción y y que a la fecha ocurrencia del siniestro el muelle solo contaba con 10 meses de haber sido entregado y puesto en operación. Condenar al Armador de la motonave KRIOS el pago de las sumas por concepto de daños y reparación de la estructura portuaria

#### **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.*

#### **Capitán Motonave KRIOS- Anatoliy Rudakov**

Conforme a su declaración, manifestó que:

*Una vez el práctico a bordo la nave se realizó una reunión en la cual se llegó a un acuerdo con respecto a la maniobra, la manera en Qué es eso collarín y así mismo realizó recomendaciones en relación al uso de dos remolcadores Para mayor seguridad. La comunicación fue desarrollada en inglés. Pero, las órdenes que el Práctico le daba a los Capitanes de los remolcadores fueron dadas en español, por lo que se le imposibilitó conocer sobre las directrices.*

*Referente al trabajo realizado por los remolcadores, afirmó que su asistencia no fue suficiente y que no trabajaron en debida forma.*

*Considero igualmente que las instrucciones impartidas por el piloto práctico fueron dadas de manera tardía, en la medida que fueron muy seguidas y de corto tiempo para que el buque pudiera maniobrar correctamente.*

*En su opinión, el piloto práctico perdió el control de la maniobra en el último momento.*

### **Piloto Práctico - Carlos Enrique Agudelo Ortiz**

En la declaración rendida sobre los hechos manifestó que:

*(...) a las 8:30 horas se recibió el remolcador ODIN en proa estribor a la altura de la boya 37; y a las 8:52 se recibe al remolcador CHONTA en popa estribor a la altura del muelle No.5. Siendo las 9:01 horas ordenador máquina de espacio atrás con el fin de iniciar la aproximación al área de atraque, sin embargo, el piloto práctico aduce que la máquina no respondió en el momento. Posterior a ello, dio la orden de máquina todo atrás y siendo las 9:03 horas se fondea el ancla de babor, sin embargo, la maquina nunca respondió.*

*A las 9:04 horas se produjo el impacto de la proa del buque, por lo cual viró el ancla y procedió a realizar el atraque la nave por costado babor.*

*A las 9:30 horas el buque queda seguramente atracado.*

Se denotó que el manejar dos idiomas en el desarrollo de la maniobra afectó mucho a la misma, pues restringió al Capitán de la motonave de conocer las instrucciones que se les daban a los capitanes de los remolcadores ODIN y CHONTA.

El ángulo de aproximación de la nave con respecto al muelle era de 48° y la velocidad del momento de colisionar con el muelle de aproximadamente 3,8 nudos, por lo tanto, era una velocidad que se siga para la maniobra de atraque.

Por consiguiente, las acciones u omisiones del capitán Anatoliy Rudakov y del Piloto práctico Carlos Agudelo, fueron determinantes para la consumación del siniestro.

### **Avalúo de daños**

En consecuencia, de lo anterior, respecto a los intereses que se causaren como consecuencia de la declaratoria de responsabilidad y el avalúo de los daños, así como su respectiva indexación a valor

futuro, serán calculados de acuerdo a las normas vigentes sobre el asunto en un proceso ejecutivo que eran adelantar las partes ante la jurisdicción ordinaria.

### **Resuelve**

Modificar el artículo segundo de la decisión del 24 de enero 2014 y declarar civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños causados por naves o artefactos navales e instalaciones portuarias al señor Anatoliy Rudakov, en condición de Capitán de la motonave KRIOS y el Señor Carlos Enrique Agudelo en condición de piloto práctico a bordo de la citada nave.