

**Ref: SINIESTRO “MSC PERU (Bandera Noruega) & MUELLE N° 7 SOCIEDAD PORTUARIA DE BUENAVENTURA”**

**DAÑOS INSTALACIONES (Apelación)**

**Puerto Buenaventura**

**Antecedentes**

El 14 de enero 2006, a las 16:00 horas el buque "MSC PERÚ" de bandera de Noruega, colisionó contra el muelle No.7 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, durante la maniobra de atraque.

El 27 febrero 2009, mediante fallo primera instancia, el Capitán de Puerto de Buenaventura declaró la responsabilidad en el grado de culpa de los señores FERDINAND FERNÁNDEZ, capitán de la nave MSC PERÚ y el señor VICTOR HUGO OSPITIA, piloto práctico que apoyó la maniobra de atraque.

Igualmente, declaró la que te enseñe responsabilidad del capitán y el piloto práctico por violación de normas de Marina Mercante, no obstante, en virtud del artículo 38 del Código Contencioso Administrativo se abstuvo de sancionarlos. Estimo la cuantía de los daños en USD 12.000 dólares americanos.

La Doctora Whendy Margarita López apoderada especial del Capitán y de la tripulación de la nave MSC PERÚ, presentó recurso de apelación.

**Argumentos de la Recurrente**

- Según la declaración del Capitán de la motonave MSC PERÚ, el Capitán del remolcador desobedeció las órdenes del piloto práctico, exonerándolo a él, al ser imputable el hecho a un tercero.

De acuerdo al examen pericial rendido por el señor Pedro Rincón, los daños causados a la nave por un provocados por qué el muelle No.7 de la SPRB carecía de cualquier tipo de protección, por ende, se solicita la exoneración de responsabilidad del Capitán y la tripulación de la motonave MSC PERÚ, y en su lugar, se declare responsable a la sociedad INTERTUG S.A, por culpa exclusiva del remolcador "Chonta" y a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, debido a las deficiencia de seguridad del muelle No.7.

**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.

Conforme al artículo 2356 del código civil, la navegación es catalogada como una actividad peligrosa, quién ejerce la actividad de alto riesgo, es quien está llamado a demostrar los elementos eximentes de responsabilidad.

Según la declaración rendida por el Capitán de la motonave, "(...) *A las 16:02 horas, mientras la motonave se arrimaba al puesto de atraque, yo informe al piloto que fuera más despacio a la maniobra porque la motonave iba muy rápido, aproximadamente a 10 m de distancia del muelle. Yo escuché que el piloto dio la orden al remolcador para que halara; observé que el remolcador en lugar de halar empujó;*

*inmediatamente le avisé al piloto para que le ordenara al remolcador que halara, pero fue demasiado tarde (...)"*

Frente la declaración del señor Renel Mosquera Camacho, Capitán del remolcador "Chonta", manifestó: *"Cuando estuve cerca del buque me comuniqué con el práctico Hugo Ospitia, y él me contestó que cuando diera el ángulo del muelle allí me asegurara popa babor. El buque continuo su marcha porque iba para el muelle 7, (...) y el piloto me autorizó que la empujara con mínimos y el muelle luego me dijo que parara, y nuevamente, me dio la orden que no pujara despacio, el piloto práctico les preguntaba a los señores de amarre las distancias del buque de popa y del buque de proa, los espacios donde él iba a entrar y ellos le daban la distancia."*

Así mismo, sostiene que, el piloto práctico Hugo Ospitia intervino y mencionó que, *"Cuando un buque da marcha atrás el efecto que hace la hélice es a proa y no hacia popa para que pueda hacer efecto sobre el timón."* Se realizó una experticia de la maniobra, practicada por el señor Pedro Rincón Vargas, perito naval categoría A, quien estableció: *"Frente a la hélice dando atrás, en lo que al gobierno del buque se refiere, que en marcha atrás la tendencia la popa es caer a babor en los buques de hélice de paso a la derecha"*.

De lo anterior, extrae la responsabilidad del capitán del remolcador en el incidente de colisión de la M/N MSC PERÚ contra el muelle No.7 de la SPRB, toda vez que la orden a la nave antes del siniestro fue: "máquina muy despacio avante, máquina parada, máquina muy despacio atrás, máquina parada", teniendo en cuenta que la propela de aquella es destrógora, al tratar de contrarrestar la viada el movimiento de la hélice es inverso o hacia babor, con lo que se desprende que en condiciones usuales, la dirección de la prueba tiende a caer a estribor, la popa de la nave se abrirá a babor, por lo tanto la única manera en la que la motonave hubiese caído a popa contra el muelle, es que el remolcador hubiera empujado la nave.

Por otra parte, el señor Hugo Ospitia no controvertió la aseveración del capitán del remolcador "Chonta", en cuanto a las órdenes previas de empujar por babor popa a la motonave "MSC PERÚ", pues en los alegatos presentados por intermedio de su apoderado, Únicamente se pronunció para Resaltar la falta de registro de estas y en su versión, únicamente menciona las órdenes de halar para evitar la colisión que era inminente.

### **Avalúo de los daños**

Se estimó la cuantía de los daños en USD 12.000 dólares americanos.

### **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 38 del decreto 01 de 1984.

### **Resuelve**

Revocar el artículo 1° del fallo en primera instancia y declarar responsable al señor RENEL MOSQUERA, en su calidad de Capitán del remolcador “Chonta”, solidariamente a la empresa INTERTUG S.A, armadora de este y al piloto práctico Víctor Hugo Ospitia.