

REF: SINIESTRO DAÑOS EN INSTALACIONES “CROWN EMERALD” Puerto de Santa Marta (Consulta)

Antecedentes

Mediante acta de protesta se dio a conocer que la motonave “**CROWN EMERALD**” el 13 de enero de 2007, aproximadamente a las 23:18 horas, durante una maniobra de aproximación y atraque, sufrió accidente marítimo de **daño en instalaciones** cuando colisionó contra la defensa del muelle No. 6 del Terminal Marítimo de la Sociedad Portuaria de Santa Marta. En ese momento, se registraron fuertes vientos por el costado este, situación que fue comunicada oportunamente por el Piloto Práctico. Para contrarrestar el efecto del clima, se pretendía asegurar la línea de la nave con un remolcador por el lado de estribor de proa; sin embargo, mientras la tripulación recogía la línea, esta se partió, provocando que la embarcación golpeará el muelle. A pesar de que a las 23:36 horas el Capitán ordenó soltar el ancla de estribor para frenar el avance, cuando el buque estaba a tres metros del muelle, el buque terminó impactando la defensa unilateralmente debido a la fuerza del viento y la inoperancia de los recursos de corrección.

El fallo de primera instancia fue proferido el 20 de mayo de 2010 por el Capitán de Puerto de Santa Marta. En dicha providencia, se declaró responsable al Capitán de la nave y a su tripulación por el **accidente marítimo** de colisión y los daños ocasionados a la infraestructura portuaria, imponiendo además una sanción de multa equivalente a diez salarios mínimos legales mensuales vigentes por la violación a las normas de la Marina Mercante.

Competencia

La competencia para conocer este caso en grado de consulta reside en la Dirección General Marítima (DIMAR), de conformidad con lo establecido en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral segundo del artículo segundo del Decreto 5057 de 2009. Dado que este proceso no llegó por apelación, sino por vía de consulta, no se presentan argumentos de un apelante, sino que la DIMAR procede a realizar un control de legalidad y un estudio integral de la decisión de primera instancia.

Consideraciones de la Dirección General Marítima

En sus consideraciones, la DIMAR fundamentó su análisis en que la navegación marítima se considera una actividad peligrosa bajo el artículo 2356 del Código Civil, lo que conlleva una responsabilidad objetiva donde existe una presunción de culpa sobre quien crea el riesgo. La autoridad marítima subrayó que el Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, y es responsable de los daños originados por la actividad que comanda. Se determinó que no se aportaron pruebas suficientes para enmarcar el suceso en causales de exoneración como fuerza mayor, caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima, ya que el fuerte viento era una condición previsible en la zona para la época y no se logró romper el nexo causal entre el hecho y el daño al muelle.

Análisis técnico y pericial

El perito concluyó que el patrón de maniobra escogido y los recursos empleados originalmente eran los idóneos para el atraque. Sin embargo, determinó que el desfase producido por la brisa y la inoperancia de los recursos de corrección (específicamente la rotura del cabo del remolcador) originaron una inclinación del eje longitudinal del buque. Esto causó que la nave tocara la defensa con una fuerza mecánica unilateral mucho mayor a la que habría resultado de un toque simultáneo con varias defensas, recibiendo una energía de atraque superior a las máximas tolerables por el sistema de neopreno y el bastidor metálico. Asimismo, el perito aclaró que el colapso del anclaje no fue originado por la fuerza del atraque en sí, sino que fue un evento concurrente en la maniobra.

Decisión

La decisión de segunda instancia del 15 de septiembre de 2014 consistió en modificar el fallo de primera instancia para declarar como único responsable del **accidente marítimo** al Capitán de la motonave. Respecto al Piloto Práctico, aunque participó en la maniobra como asesor, la resolución final de responsabilidad recayó exclusivamente sobre el Capitán en su calidad de director de la actividad peligrosa, sin que se hallara al Piloto responsable del accidente en la parte resolutive del fallo. Adicionalmente, la DIMAR revocó las multas administrativas impuestas inicialmente a la tripulación, debido a que operó la prescripción de la acción sancionatoria.