Ref: SINIESTRO "NIDA (Bandera de Bahamas) & MUELLE N° 7 SOCIEDAD PORTUARIA DE SANTA MARTA"

DAÑOS INSTALACIONES (Consulta)

Puerto Santa Marta

Antecedentes

Mediante informe de novedad recibido el 12 de enero 2007, el piloto práctico informo al capitán de Puerto de Santa Marta, la colisión de la nave NIDA de bandera de Bahamas contra el Muelle No.7 de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta el día 11 de enero de 2007, mientras la maniobra estaba siendo apoyada por el remolcador ATLAS, a quien se le ordenó pegarse al buque NIDA con el mínimo empuje propulsor (una máquina avante en ralentí), con el fin de mantenerlo paralelo al muelle para hacer la maniobra de largada de los cabos.

A través del fallo del 17 de septiembre 2010, el capitán de Puerto de Santa Marta, declaró que el siniestro marítimo de colisión entre la nave NIDA y el muelle No.7 del Terminal Marítimo de Santa Marta, ocurrió sin culpa o responsabilidad del capitán, el piloto práctico o la tripulación.

Fijó el avalúo de los daños en US$10.000.00 o su equivalente en pesos colombianos, por la reposición e instalación de la defensa del muelle No.7 de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta.

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.

Se ordenó el spring de popa y largos de proa, al tiempo que se llevaba a cabo esta maniobra, el efecto del viento por estribor hizo que la proa del buque se separara del muelle, por lo cual el piloto práctico ordenó al remolcador aumentar el empuje para volver el buque su posición paralela al muelle.

El coordinador de operaciones de la sociedad portuaria informo el piloto práctico que, apoyarse el buque contra las defensas del muelle, la defensa No.205 del muelle No.7 del Terminal Marítimo de Santa Marta, quedo afectada por rotura de su material de neopreno, al nivel de pérdida total.

Análisis técnico

De acuerdo con el informe pericial rendido por el perito marítimo Fernando Alfonso Ponce, las conductas técnicas y náuticas que dieron lugar a la ocurrencia del siniestro fueron:

El plan de maniobra de zarpe era el idóneo, el piloto práctico optó por mantener el buque pegado al muelle utilizando el remolcador pegado a la proa para facilitar la secuencia largada de los cabos. Cuando el buque abrió la proa por el efecto de la brisa, ordenó al remolcador dar mayor potencia (ambas máquinas en ralentí) para pegar el buque al muelle y continuar con el proceso de largada de los cabos.

La maniobra de zarpe transcurre normal y de acuerdo con lo planeado.

El piloto práctico desarrolló la maniobra de manera idónea y acuerdo con las circunstancias operativas existentes. Utilizó al remolcador para facilitar el proceso de largado de las amarras con la secuencia recomendable.

El capitán del buque NIDA, actúa de manera coordinada con el piloto práctico, no se encontró falla alguna en su proceder operativo, al igual que el capitán de remolcador ATLAS, quién actúa de acuerdo a las instrucciones dadas por el piloto práctico.

Consideraciones del Director General Marítimo

Es preciso recordar que el artículo 2356 del código civil contempla una presunción de responsabilidad en contra de quién despliega ciertas actividades que por su naturaleza generan peligro, para exonerarse, debemos ser una causa extraña que rompa el nexo causal, demostrando la ocurrencia de uno de los siguientes eventos:

1. Caso fortuito o fuera mayor
2. El hecho de un tercero
3. Culpa de la víctima

La colisión de la nave NIDA contra el muelle No.7 del Terminal marítimo de Santa Marta, encuentra su origen primario en el efecto del empuje del remolcador ATLAS por la proa costado de estribor y qué derivó en el impacto del costado de babor contra el muelle.

Sin embargo, tal como lo manifestó el perito marítimo Fernando Alfonso Ponce, el piloto práctico que asistía la nave en la maniobra de zarpe, desarrollo su labor de manera idónea y de acuerdo con las circunstancias operativas existentes, sin que se observará falla alguna en su proceder.

Se deduce que, impacto recibido por la defensa 205 del muelle No.7 del Terminal marítimo de Santa Marta, por parte de la nave NIDA, no fue decisivo en el resultado dañino de ésta, pues el colapso podría obedecer a que la citada defensa se encontraba debilitada con anterioridad.

Teniendo en cuenta las pruebas recaudadas, el daño se encuentra plenamente probado, pues en efecto, la defensa 205 del muelle 7 resultó dañada, pero por causas no imputables al Capitán de la nave NIDA, el piloto práctico o al Capitán de remolcador ATLAS. De igual forma, no se constituyó violación de normas de Marina Mercante.

Resuelve

Confirmar en todas sus partes de la sentencia del 17 de septiembre de 2010 proferida por el capitán de Puerto de Santa Marta, a través de la cual se declaró que el siniestro marítimo de colisión de la nave NIDA contra la defensa 205 del muelle No.7 del Terminal marítimo de Santa Marta, ocurrió sin culpa responsabilidad del capitán y del piloto práctico.