

Ref: SINIESTRO “PANORMOS (Bandera Chipriota) & MUELLE N° 9 SOCIEDAD PORTUARIA DE BUENAVENTURA”

DAÑOS INSTALACIONES (Apelación)

Puerto Buenaventura

Antecedentes

Mediante protesta presentada por el Capitán del buque "PANORMOS", de bandera chipriota, el 24 agosto 2006, se tuvo conocimiento del siniestro marítimo ocurrido el día 22 de agosto de 2006 durante la maniobra de zarpe, donde el buque colisionó contra la popa del muelle No.9 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, mientras estaba siendo asistido por los remolcadores “Malaga” y “Chonta”

Mediante fallo de primera instancia, del 31 de octubre 2008, fueron declarados responsables por el siniestro los señores capitán y piloto práctico de la nave respectivamente, en grado de culpa.

Igualmente, declara la existencia de responsabilidad del capitán y el piloto práctico por violación de normas de Marina mercante y les impuso como sanción el pago de una multa equivalente a 20 SMMLV. Así mismo, estimo la cuantía en daños en \$680.000 pesos.

La apoderada especial del agente marítimo de la motonave "PANORMOS", presentó el recurso de reposición y subsidio apelación el 19 de noviembre 2008 y el 25 de febrero de 2009, fue resuelto el recurso de reposición, confirmando la decisión proferida y modificando la sanción a 10 SMMLV tanto para el Capitán como para el Piloto Práctico.

Argumentos de la Recurrente

- La apoderada de la motonave "PANORMOS" manifiesta que, al remolcador "Chonta" también le corresponde un grado de responsabilidad por ejercer actividad peligrosa y que este no pudo demostrar la existencia de causales eximentes de responsabilidad, así mismo, qué las multas impuestas son consideradas como penas por la legislación colombiana y qué éstas no van ligadas con la solidaridad.

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 57 y por el Decreto 5057 de 2009 en su artículo 2° numeral 2, en concordancia con el artículo 116 constitucional y el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984.

Respecto a las declaraciones rendidas, la rotura del cabo se produjo como resultado de la condición inherente de riesgo en uno de los portaespías del buque PANORMOS, que presuntamente tenía los bordes desgastados o filosos, rompiéndolo a la altura de la gaza. A esta conclusión llegaron los declarantes luego verificar que el cabo era nuevo, solo tenía dos meses de uso; la forma y el lugar como se rompió cerca de la gaza, que es el punto de mayor resistencia a la tensión; una vez roto, el cambio de ubicación del mismo en el otro portaespía de popa realizado por la tripulación del buque PANORMOS y

la forma como se produjo el corte en el cabo, todo lo cual apunta a librar de responsabilidad al remolcador "Chonta" en la maniobra.

*La rotura del cabo no se produjo por una mala maniobra del remolcador ni por error del piloto práctico. El siniestro ocurrió **exclusivamente por el mal estado del portaespía del buque**, constituyendo un eximente de responsabilidad del remolcador ("Chonta") al ser un hecho de un tercero fuera de su órbita de control.*

El capitán del buque PANORMOS, una vez sucedió el accidente, advirtiendo que, según él, no era grave, zarpo sin esperar la visita del Capitán de Puerto y sin que fuera inspeccionado para permitir el recaudó de las pruebas técnicas necesarias a fin de verificar las circunstancias como sucedieron los hechos.

La Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, en sentencia del 26 de marzo de 2008, indicó: *El responsable por el hecho de cosas inanimadas es su guardián, o sea quién tiene sobre ellas el poder de mando, dirección y control independientes.*

El artículo 1478 del Código de Comercio en su numeral 2, estableció como una de las obligaciones del armador: “*Responder civilmente por las culpas del Capitán, del práctico o de la tripulación*”.

Violación de normas de Marina Mercante

Se declaró la infracción de normas de Marina Mercante y la responsabilidad por parte del capitán y piloto práctico de la nave respectivamente, imponiéndoles una multa a cada uno, por el valor de 10 SMMLV.

Resuelve

Confirmar el fallo en primera instancia proferido por el Capitán del Puerto de Buenaventura el 31 de octubre de 2008.