

187

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D. C., 19 AGO 2011

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado ENRIQUE FERRER MORCILLO, apoderado de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., en contra del fallo de primera instancia del 27 de junio de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de daños causados por el buque "AQUITANIA" de bandera de Liberia, al muelle número 8 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, durante la maniobra de atraque, realizada con la intervención de los remolcadores "CHONTA" y "NISA" el día 20 de octubre de 2005, previos los siguientes:


ANTECEDENTES

1. Mediante protesta presentada el 21 de octubre de 2005 por el señor LYUBOMIR GEORGIEV, capitán del buque "AQUITANIA", de bandera liberiana, la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del siniestro marítimo de daños causados por naves a instalaciones portuarias, ocurrido el 20 de octubre de 2005.
2. El 21 de octubre de 2005, el Capitán de Puerto de Buenaventura abrió investigación por el siniestro marítimo, ordenando allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 27 de junio de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró como responsables en el grado de culpa a los señores LYUBOMIR GEORGIEV, capitán de la motonave y ORLANDO MADRID TRUJILLO, piloto práctico y a la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA.
4. El 10 de julio de 2008, el abogado ENRIQUE FERRER MORCILLO, apoderado general de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA, presentó recurso de reposición y en subsidio apelación, en contra del fallo de primera instancia.
5. El 21 de agosto de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura confirmó el fallo de primera instancia y concedió el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No. 0825 de 1994 de la Dirección General Marítima, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.



Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8º del artículo 8º del Decreto 1561 de 2002, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas listadas del folio 264 al 274 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

GARANTÍA

Mediante carta de garantía, obrante a folios 44 y 45, la sociedad STEAMSHIP INSURANCE MANAGEMENT SERVICES LIMITED, a través de su corresponsal en Colombia PANDI DE COLOMBIA S.A., representada legalmente por el señor CARLOS ÁLVAREZ, se comprometió a pagar hasta la suma de doce mil dólares americanos (US \$ 12.000), por las posibles sanciones pecuniarias que puedan derivarse de la investigación que se adelanta por los hechos ocurridos con la motonave "AQUITANIA".

DECISIÓN


Del análisis y valoración de las pruebas, el 27 de junio de 2008, mediante fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto de Buenaventura declaró en el artículo 1º la responsabilidad en el grado de culpa de los señores LYUBOMIR GEORGIEV, capitán de la nave, ORLANDO MADRID TRUJILLO, piloto práctico y de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA.

En el artículo 2º del mencionado fallo declaró la existencia de responsabilidad del capitán del remolcador "NISA" por violación a las normas de la Marina Mercante, imponiéndole a título de sanción un llamado de atención.

Así mismo, en el artículo 3º, se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños.

FUNDAMENTOS DEL RECURSO

Del escrito de apelación presentado por el abogado ENRIQUE FERRER MORCILLO, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

1. No hay prueba de que el daño hubiese ocurrido con la maniobra. Ni siquiera los testigos tienen conocimiento de la avería de la motonave. Tampoco hay prueba del estado del buque antes de la fecha de los hechos.
2. La velocidad a 3 nudos es muy alta en comparación con lo permitido por el reglamento de operaciones portuarias. 

CONTINUACIÓN DEL FALLO POR MEDIO DEL CUAL SE RESUELVE EN APELACIÓN LA INVESTIGACIÓN POR EL SINIESTRO MARÍTIMO DE DAÑOS CAUSADOS A INSTALACIONES PORTUARIAS POR LA MOTONAVE "AQUITANIA", ADELANTADA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA. 3

- 3. No se puede establecer la responsabilidad de la Sociedad Portuaria sino la del capitán y de sus asesores, por no haber calculado bien la maniobra de atraque; es el buque el que se acerca al muelle y no viceversa por lo que sólo podrán considerarse responsables quienes hayan estado encargados del atraque del mismo a las instalaciones de la Sociedad Portuaria.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º del artículo 2º del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en apelación las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez que las decisiones de la Autoridad Marítima, dentro de investigaciones por siniestro marítimo, son sentencias ajenas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc.)." (Cursiva y negrita fuera del texto)

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

CASO CONCRETO

Las circunstancias que rodearon el siniestro ocurrido el 20 de octubre de 2005, de acuerdo con el acervo probatorio obrante en el expediente, fueron las siguientes:

1. El 21 de octubre de 2005 el capitán de la motonave "AQUITANIA", LYUBOMIR GEORGIEV, presentó nota de protesta ante la Capitanía de Puerto de Buenaventura, suscrita también por el primer y tercer oficial, DEAN RUZIC y KALIN NIKOLOV respectivamente como testigos, en la que se informó acerca de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos, las cuales fueron ampliadas y precisadas posteriormente en sus respectivas declaraciones.
2. El Capitán de la aludida motonave manifestó que la defensa de concreto del muelle no estaba totalmente protegida, pues no se encontraba absolutamente cubierta de caucho. Aseguró que no sintió impacto del buque contra la defensa, y que los ingenieros de máquinas no escucharon golpe alguno durante la maniobra la cual, aclara, se efectuó a una velocidad inferior de un nudo. (folio 16)
3. El tercer oficial KALIN NIKOLOV manifestó que las defensas del muelle no tenían la protección necesaria y que había insuficiente luz a su alrededor. (folio 18)
4. El señor ORLANDO MADRID TRUJILLO, piloto práctico, dijo que realizó la maniobra de atraque por el costado de babor por solicitud del agente marítimo, para facilitar la descarga de los contenedores. También aseguró que el espacio del buque era mínimo para maniobrar y que la velocidad en la cual realizó la maniobra era menor a 1 nudo y la de la corriente de 3 nudos. (folio 18)

Manifestó que ha hecho la maniobra varias veces en ese muelle sin que se haya presentado alguna novedad y considera que la altura de la marea y la forma del casco de cada buque influyen en el hundimiento del mismo. También sugirió ubicar las defensas de caucho en el muelle a mayor altura, para prevenir accidentes.
5. A su turno, el señor DEAN RUZIK, primer oficial, manifestó que la causa del accidente fue que la parte superior de la defensa del muelle no está protegida. (folio 20)
6. En el informe pericial, el perito RAFAEL ANTONIO CASTRO CHÁVES estableció como posibles causas del accidente marítimo el que las defensas del muelle estuvieran protegidas parcialmente con protecciones de caucho. La marea alta y las defensas desprotegidas hacían que cualquier contacto leve con el casco del buque produjera daños, porque la parte baja del casco hacía contacto con la parte alta de la defensa, que estaba descubierta. (folio 178 y 179)

W

7. El señor ENRIQUE FERRER MORCILLO, apoderado de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, en su alegato de conclusión argumentó que no estaba demostrado que el daño hubiera ocurrido durante la maniobra lo cual, según él, rompe la conexión entre los elementos de la responsabilidad civil. Además, aclaró que el reglamento de operaciones portuarias dispone que la velocidad máxima para atraque es de 0.6 nudos y que según la declaración del piloto, la maniobra de atraque se hizo a una velocidad de 3 nudos, violando las disposiciones de seguridad, lo cual implica la ausencia de responsabilidad de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. (folio 260)

Al respecto, en virtud del párrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho encuentra pertinente analizar ciertos elementos normativos y probatorios determinantes para la declaratoria de responsabilidad del siniestro, de la siguiente manera:

En primer lugar, es de resaltar que la navegación marítima es una actividad considerada como peligrosa, por lo cual, en aplicación del artículo 2356 del Código Civil y su desarrollo jurisprudencial, el análisis probatorio que debe hacer el juez en procura de atribuir la responsabilidad del hecho dañoso cambia radicalmente. Cuando la regla general en los regímenes de responsabilidad es probar la culpa del agente, en presencia de actividades peligrosas, como en el presente caso, se presume la culpa de aquel y sólo podrá exonerarse probando la existencia de eximentes de responsabilidad.

Con relación a lo anterior, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia de 25 de Octubre de 1999, dijo:

"(...) la fuente positiva de esta teoría se localiza en el artículo 2356 del C. Civil, cuyo texto permite presumir la culpa en el autor del daño que a su vez genera la actividad peligrosa, sin que ello implique modificar la concepción subjetiva de la responsabilidad, pues aún dentro del ejercicio de la actividad peligrosa ésta se sigue conformando por los elementos que inicialmente se identificaron, pero con una variación en la carga probatoria, porque demostrado el ejercicio de la actividad peligrosa ocasionan te (sic) del daño, la culpa entra a presumirse en el victimario." (Cursiva y subrayado fuera de texto)

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece cuales eventos se consideran siniestros marítimos, consagrando el literal g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias. De forma similar, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos de la Organización Marítima Internacional, Resolución A.849 (20), aprobada el 27 de noviembre de 1997 establece en el numeral 4° como siniestro marítimo, entre otros, el evento que ha tenido como resultado "*daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas.*"

Es procedente acoger dicha definición en el presente caso, teniendo en cuenta que el accidente ocurrió en ejercicio de la actividad peligrosa de la navegación, relacionada con la operación del buque "AQUITANIA" de bandera liberiana, durante la maniobra de atraque en el muelle número 8 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

Según lo consigna textualmente el apoderado ENRIQUE FERRER MORCILLO en su escrito de alegato de conclusión (folio 262) el Reglamento de Operaciones Portuarias en su numeral 4.3 establece que la Gerencia de Operaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura es la dependencia técnica encargada de determinar "el lugar de atraque de las naves, teniendo en cuenta la disponibilidad de línea de atraque, tipo de operación de carga y descarga, tipo de buques y su eslora, calado, áreas de almacenamiento y tiempo de operación." Se trata de la dependencia responsable del tema operativo.

Así, el arribo de un buque a puerto supone un análisis técnico previo, incluyendo sus características físicas, la hora de arribo, el estado del tiempo, vientos, mareas, corrientes, la situación física y estructural de las defensas del muelle donde atracará la nave y si ellas son adecuadas para soportar la presión que ejercerá el buque en particular, considerando el tipo de casco que tiene y el cambio de la marea al momento de la operación.

Una vez autorizada la maniobra, la aludida decisión comporta una responsabilidad directa de parte de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, llegado el caso, pues si desconoce cualquier circunstancia que deba ser relevante y debido a ella se produce un daño, acarrea la obligación de asumir las consecuencias del mismo, siempre que se demuestre un factor de conexidad.

En efecto, si un muelle -como en el número 8- tiene una defensa que carece de la respectiva protección de caucho en su parte superior, dejando el concreto reforzado a la vista, éste hecho debe calificarse como una condición preexistente de elevación del riesgo que constituye una amenaza potencialmente probable contra la integridad de los cascos de los buques que allí deban atracar, la cual se puede materializar en cualquier momento, con graves consecuencias.

Que no haya habido accidentes anteriores en dicho muelle, no significa que no exista la aludida condición de riesgo inherente para los buques que atraquen allí.

Cabe anotar que el concreto reforzado de la defensa tiene un alto grado de resistencia, que cuando entra en contacto con un material que tiene un grado menor, como el acero de los cascos de los buques, hace que éste se flexione, como resultado de un fenómeno físico, sin que necesariamente se presente un impacto entre ambos materiales. La sola presión del buque contra la defensa, lo puede provocar.

En el presente caso, es preciso tener en cuenta que el buque "AQUITANIA" tiene 26.047 TRB, según consta en las características consignadas en el acta de visita CP01-1208-I del 20 de octubre de 2005. (folio 9)

En todas las declaraciones de los involucrados en los hechos, consta que las condiciones de tiempo durante la maniobra de atraque eran normales, que la marea estaba bajando, que la velocidad de la maniobra era inferior a un nudo, que la operación se hizo sin novedades y que no se escucharon ni se sintió ruido alguno de impacto del buque contra el muelle.

Si de las declaraciones se desprendiera situación diferente, muy fácil habría sido atribuirle responsabilidad directa al capitán del buque, al piloto práctico o a los capitanes de los

remolcadores; no obstante, todos dan cuenta de que no hubo ninguna circunstancia en la maniobra fuera de lo normal. Tanto es así, que el daño en el casco fue descubierto en la inspección final de la maniobra, momentos después de haber amarrado totalmente el buque al muelle.

Es preciso recordar que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, como todas las personas jurídicas de su clase y objeto, presta servicios portuarios relacionados con el atraque, zarpe, cargue, descargue y asistencia a los buques que arriban a sus instalaciones, lo cual le impone un conocimiento detallado y precavido de todos y cada uno de los riesgos inherentes a la prestación de dichos servicios en particular.

Además, tiene el deber de cuidado de realizar continuamente un análisis de riesgos y adelantar las actividades necesarias para neutralizarlos o disminuirlos a un nivel que le permita tomar las previsiones en cada caso y evitar sus consecuencias.

La reparación de las defensas del muelle, especialmente cuando se encuentren con el concreto descubierto de su protección de caucho, debe ser hecha de manera inmediata, considerando el tráfico de buques que arriban a los respectivos muelles y el alto riesgo de colisiones, lo cual supone una tarea continua de inspección de las instalaciones y la obligación de remitir el informe de reporte a la dependencia competente, indicando las novedades encontradas. Debe ser hecha igualmente una labor de seguimiento de las reparaciones a satisfacción.

Solamente demostrando que acata este procedimiento, una sociedad portuaria puede librarse de la responsabilidad por daños causados a los buques, supuestamente provocados por fallas en las defensas de sus muelles.

Finalmente, se observa que el recurrente atribuye la causa del accidente a que la velocidad de la maniobra de atraque era muy alta -3 nudos- según él, con fundamento en lo afirmado por el piloto práctico en su declaración. No obstante, revisada dicha declaración se advierte que lo que el piloto afirmó fue que el buque avanzaba en paralelo al muelle, a menos de un nudo de velocidad, lo cual está dentro de los límites que establece el reglamento.

Curiosamente, el apelante concede credibilidad a las declaraciones de los testigos al considerar como probada la inexistencia del daño, pero, acto seguido, asevera que la causa del accidente fue responsabilidad del capitán del buque y de los asesores -remolcadores- que no calcularon debidamente la maniobra de atraque, reconociendo implícitamente que sí hubo daño y que se produjo durante la maniobra, lo cual es a todas luces contradictorio.

Del análisis del material probatorio obrante en el expediente se derivan algunos hechos y circunstancias que están debidamente demostrados y justifican la decisión del fallo sometido a apelación, a saber:

- La velocidad de la maniobra de atraque fue inferior a 1 nudo y la de la corriente sobre la popa del buque era de 3 nudos, según comprobación directa que hizo el piloto práctico.
- Las condiciones climáticas imperantes eran normales (visibilidad, vientos, mareas, corrientes)
- El muelle número 8 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, al momento de realizar la maniobra de atraque, tenía la defensa de concreto parcialmente descubierta, sin la protección de caucho, dejando el concreto a la vista, lo cual constituye una condición de riesgo inherente conocida y tolerada por el administrador del mismo.
- Dado el reducido espacio para aproximarse al muelle, la maniobra de atraque se realizó a una velocidad mínima.
- La marea alta y la defensa desprotegida, al entrar en contacto con la parte baja del casco del buque de 26.047 TRB, dada su forma, hizo que se hundiera, por la rigidez del concreto a la vista, en contraste con la menor resistencia del acero naval, habida cuenta de la presión ejercida por el buque.
- El buque no impactó bruscamente contra la defensa desprotegida; de acuerdo con las declaraciones, a nadie a bordo le consta haber sentido un golpe ni tampoco al personal en tierra. Si el impacto se hubiera ocasionado, dada la fuerza de desplazamiento del buque, el daño habría sido muy grande y notorio.
- El reglamento de operaciones portuarias dispone que la velocidad máxima de atraque sea de 0.6 nudos. Esta medida es el resultado del análisis técnico ponderado y un conjunto de factores como el tipo de buques que arriban, forma del casco, su TRB, eslora, manga, puntal, carga, capacidad de maniobra, condiciones ambientales imperantes en el puerto y el conocimiento previo que los capitanes de los buques tengan de esas condiciones y del muelle.

Con base en estos factores, la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura ha diseñado la ubicación, forma, resistencia y estructura del muelle, a fin de garantizar que las maniobras de atraque sean seguras, reduciendo al mínimo los riesgos inherentes a la operación de cargue y descargue de buques. En condiciones normales de operación, la instalación portuaria (muelle y defensas) debe ser tal, que soporte debidamente la aproximación de los buques.

Esta convicción también la tienen los armadores, capitanes y pilotos de los buques que utilizan el puerto y, confiados en ella, realizan las maniobras de arribo y atraque sin preocuparse de sufrir percances que comprometan la integridad de la nave, la carga, la tripulación y de terceros.

Sin ninguna duda, si los armadores y capitanes de los buques supieran que

precisamente el muelle donde se disponen a atracar no es totalmente seguro, porque presenta una defensa de concreto descubierta, sin la protección que ayude a amortiguar el acercamiento del casco, se abstendrían de hacerlo, porque es muy probable que sufran daños.

- La Gerencia de Operaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, al autorizar la maniobra de atraque del buque "AQUITANIA" en el muelle 8, asumió toda la responsabilidad ante cualquier incidente que surgiera como consecuencia de las condiciones de seguridad de dicho muelle, pues de saber que a la defensa le falta la protección de caucho, no autorizaría la maniobra, aplicando un elemental criterio de prudencia y diligencia, dada la elevada condición de riesgo existente para los buques. Cabe entonces suponer que no lo sabía y si la autoriza, responde igualmente por negligencia, entendida como descuido, falta de cuidado.
- En cuanto al alcance de la responsabilidad del capitán, quien tiene el control y dirección de la nave, vale la pena traer a colación que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2356 del Código Civil y la jurisprudencia desarrollada por la Corte Suprema de Justicia, la actividad marítima está catalogada como peligrosa, por lo tanto, pesa sobre el agente responsable de ejercerla -Capitán del buque-, una presunción de culpa, por ser él quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse demostrando la configuración de una causa extraña.

Sobre este particular, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 12 de julio de 2005, aclaró:

"(...) Es oportuno comenzar por precisar que, como de antaño lo tiene definido esta Corporación, el artículo 2356 del Código Civil contempla una presunción de culpa en contra de quien despliega ciertas actividades que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexa causal." (Cursiva y subrayado fuera de texto).

- En cuanto al alcance de la responsabilidad del PILOTO PRÁCTICO que realiza la maniobra de atraque, conviene citar lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 658 de 2001, norma que regula la actividad marítima de practicaje, así:

"Artículo 14. Función del piloto práctico. Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje y no lo reemplaza en el mando del mismo." (Cursiva y subrayado fuera de texto)

De conformidad con lo expuesto, se considera que la defensa de concreto descubierta, tantas veces mencionada, constituyó una causa extraña, que en el presente caso fue decisiva en el resultado dañino y exime de responsabilidad al capitán del buque y al piloto práctico en los hechos bajo examen.

En consecuencia, se infiere que la responsabilidad de lo sucedido es atribuible a una omisión imputable exclusivamente a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, relativa a no haber reparado debidamente la parte superior de la defensa del muelle número 8, ni prever ésta circunstancia como una condición previa de alto riesgo que comportaba un peligro potencial de daño, como en efecto sucedió.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero del fallo de primera instancia del 27 de junio de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, en el sentido de atribuir la responsabilidad del daño sufrido por la motonave "AQUITANIA" de bandera liberiana, de manera exclusiva a la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA, de acuerdo con las consideraciones del presente fallo.

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los demás artículos del fallo de primera instancia del 27 de junio de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

ARTICULO 3°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo al señor LYUBOMIR GEORGIEV, identificado con pasaporte número 344657446 de Bulgaria, capitán de la motonave "AQUITANIA"; al señor ORLANDO MADRID TRUJILLO, identificado con cédula de ciudadanía número 9.063.821 de Cartagena, en su condición de piloto práctico; al representante legal de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA; a través del abogado ENRIQUE FERRER MORCILLO; al señor HERNÁN PAREDES AGUIRRE, identificado con cédula de ciudadanía número 13.104.092 de El Charco, capitán del remolcador "NISA"; al armador del remolcador "NISA" y al representante legal de la agencia marítima NAVEBUN LIMITADA; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Buenaventura para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

9 AGO. 2010

Contralmirante LEONARDO SANTAMARÍA GAITAN
Director General Marítimo