

Ref: SINIESTRO “DONG CHANG HAI (Bandera de Panamá)”

ENCALLAMIENTO (Consulta)

Puerto Buenaventura

Antecedentes

Mediante escrito presentado por el señor Capitán de Corbeta Luis Hernando Martínez, se pone en conocimiento el siniestro de encallamiento de la motonave "DONG CHANG HAI" de bandera de Panamá, ocurrido el 05 de septiembre de 2022, siendo las 04:30 horas, durante la maniobra de atraque en el Muelle No. 12 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

El 25 de febrero de 2008, el capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo primera instancia en el cual declaró la responsabilidad en el grado de culpa del encallamiento de la motonave "DONG CHANG HAI", al señor José William Cruz, en calidad de Piloto Práctico y al señor Mu Junlin, en su condición de Capitán.

Competencia

Es competente para conocer del presente caso la Dirección General, facultada por el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 57, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Consideraciones del Director General Marítimo

De conformidad con el artículo 35 del decreto ley 2324 de 1984, la Dirección General Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción. De igual forma, el artículo 26 establece que los accidentes o siniestros marítimos será, literal b El Encallamiento.

El caso en concreto

Sobre los hechos, en declaración rendida por el señor Mu Junlin, capitán de la motonave "DONG CHANG HAI", en audiencia pública, manifestó que era la primera vez que arribaba el puerto de Buenaventura y que en ningún momento se apartó de las órdenes proporcionadas por el piloto práctico, con las cuales estuvo de acuerdo. Por su parte, el señor José William Cruz, en su condición de piloto práctico, la audiencia pública rendida el 6 de septiembre 2002, sobre lo sucedido mencionó que, debido al poco espacio disponible para el atraque, de solo unos 15 metros a proa y 10 a popa, el capitán decidió usar dos remolcadores.

Igualmente, el piloto práctico, dejó constancia que al realizar el giro la motonave DONG CHANG HAI en el muelle 12 con mínima velocidad, solicitó al remolcador APOLO que empujara la motonave despacio y al ver que no lograba hacerlo, llamó al remolcador CHONTA, para que lo apoyara, siendo infructuoso porque ya se había desplazado la motonave DONG CHANG HAI hacia un bajo, quedando encallada.

Sobre los elementos constitutivos del caso fortuito o fuerza mayor como eximente de responsabilidad contractual y extracontractual, la jurisprudencia y la doctrina nacional distinguen los siguientes: *a) la inimputabilidad, que consiste en que el hecho que se invoca como fuerza mayor o caso fortuito no se derive en modo alguno de la conducta culpable del obligado. b) la imprevisibilidad, se tiene cuando el*

suceso escapa las previsiones normales, es decir, que el acto que se alega era imposible preverlo. c) La irresistibilidad, radica en que ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho se presentara, qué le prestó toda la diligencia y cuidado debido para prever ese hecho o para evitarlo, si fuere previsible.

No obstante, se observa dentro del material probatorio, la excesiva delegación de la maniobra de atraque de la motonave por parte del Capitán al piloto práctico, dejándola solo a órdenes del mismo, conducta que lo hace responsable, toda vez que en ningún momento debió descuidar sus obligaciones, vando mantener en todo momento el mando de la motonave. En consecuencia, en el presente caso, no se configura causal de exoneración de la responsabilidad del Señor Mu Junlin, capitán de la motonave.

Ahora bien, respecto de la responsabilidad del piloto práctico, debe tenerse en cuenta que el artículo 14 de la ley 658 de 2001, dispone en función de éste "*(...) asesorar al capitán del buque en la maniobra de practicaje y no lo reemplaza en el mando el mismo*".

Con base en lo anterior, es evidente que hubo una falla en la planeación y ejecución de la maniobra de atraque la motonave DONG CHANG HAI, por tanto, existe responsabilidad tanto del capitán como el piloto práctico, quién a su vez debió evaluar las condiciones del área del buque para la realización de la maniobra, así como realizar las indicaciones correspondientes al Capitán de los posibles riesgos que pudieran presentarse.

Deduciéndose así, que la causa del siniestro fue la maniobra incorrecta, efectuada por el capitán y piloto práctico de la motonave en el viraje entre el muelle 12 y la boya 40 de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, pues esta fue demorada y más abierta de lo normal, ocasionando que la motonave se saliera de la zona dispuesta para las operaciones y atraque y en consecuencia se encallara.

Avalúo

El Despacho no se pronuncia sobre ello, puesto que, no obran dentro del expediente y no hay un tercero tendiente a reclamarlos.

Violación de 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 Código Contencioso Administrativo.

Resuelve

Aclarar el artículo primero del fallo en primera instancia del 25 de febrero 2008, en el sentido de declarar responsables del siniestro marítimo encallamiento de la motonave DONG CHANG HAI, al señor Mu Junlin y al señor José William Cruz, en su condición de Capitán y Piloto práctico, respectivamente, de la motonave DONG CHANG HAI, no en el grado de culpa, sino por presunción de la misma en actividades peligrosas.