

Ref: SINIESTRO “SINGAPORE ACE”

ENCALLAMIENTO (Consulta)

Puerto de Puerto Bolívar

Antecedentes

El 8 de noviembre de 1999, se produjo el encallamiento de la motonave SINGAPORE ACE, bandera panameña y mediante auto del 9 de noviembre del mismo año se dio apertura a la correspondiente investigación, el 10 de mayo de 2000, se decretó la nulidad de toda actuación por errores de procedimiento que afectaron el debido proceso y el 14 de junio de 2000 el capitán de Puerto Bolívar procedió a decretar nuevamente auto de apertura de la investigación.

El 24 octubre 2008, mediante fallo primera instancia, el capitán de Puerto de Puerto Bolívar declaró la responsabilidad de los señores HEUI JONG y GUSTAVO MARTÍNEZ PUERTA, capitán y piloto práctico, respectivamente de la motonave.

El 4 de febrero 2009, peina mi tío el recurso de reposición en subsidio apelación presentado por el Señor Carlos Arturo Sepúlveda, representante legal de la agencia marítima NAVES S.A, por haber actuado sin apoderado. Y el 16 de febrero 2009, el Señor Carlos Arturo Sepúlveda presentó recurso de queja en contra del anterior a voto el cual lo rechazo de plano y por tal motivo, se envió el expediente envía de consulta.

Competencia

Es competente para conocer del presente caso la Dirección General, facultada por el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 2° y 57 y el numeral 6°, artículo 2, del decreto 1561 de 2002.

Análisis Técnico

La nave zarpó en horas de la noche del 8 de noviembre de 1999 siendo asesorada por el piloto práctico Gustavo Martínez y por tres remolcadores.

El transcurso de la navegación, a la altura de la boya No.3, la nave se fue inclinando a estribor hasta quedar encallada.

De acuerdo al informe pericial presentada por el Capitán de Fragata Jaime Plazas, hubo dificultad en el giro que debía realizarse y la motonave no alcanzó a responder porque la potencia no fue suficiente, causa que contribuyó a que en la nave encallara.

Consideraciones del Director General Marítimo

Respecto al Capitán, el artículo 1495 del Código de Comercio se estableció que "es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave".

Como primera falta, El capitán confió el mando al piloto, ya que el material probatorio se puede inferir que no le hizo el respectivo seguimiento a la maniobra de zarpe con la carta de navegación. De igual forma, conforme la obligación establecida en el numeral 3° del artículo 40 el decreto 1597 de 1988, el

cual le impone como obligación ser el responsable en todo momento de la nave, debió seguir la asesoría con la carta de navegación No.229, dónde están señaladas dos enfilaciones fijas para navegar sobre los rumbos de entrada y salida al canal del puerto de Puerto Bolívar.

En concordancia con el numeral 1° del artículo 9 de la resolución 395 de 1998 establece que es obligación del piloto práctico:

Prestar el servicio público de practicaje marítimo o fluvial en las áreas que le autorice la Autoridad Marítima, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias".

De igual modo, el señor Gustavo Martínez, quien tenía a su cargo asesorar al capitán de la motonave SINGAPORE ACE, tampoco recomendó hacer uso de la carta de navegación colombiana No.229, no hizo manifestación alguna con relación al radar y al ecosonda ni advirtió del peligro en el que se encontraba la nave, pues el zarpe se efectuó en horas de la noche dónde se deben maximizar las ayudas que ofrece la navegación para ejecutar la maniobra cabalmente.

Para esa dirección se presentó una actitud pasiva y negligente el capitán, quien, como autoridad máxima de la motonave, entiende que la actividad que ejerce es considerada como peligrosa y que sobre él recae un deber de proteger la vida humana en el mar y procurar por la seguridad de la navegación.

Avalúo de los daños

Respecto al avalúo de los daños, fueron discriminados en dólares y la suma de los items corresponde al valor de US\$ 128.183.01

Violación a las normas de Marina Mercante

El capitán un cumplió con los numerales 1, 2 y 3 del artículo 40 del decreto 1597 de 1988, mientras que, el piloto práctico desconoció la obligación establecida en el artículo 9 de la resolución 395 de 1998

Resuelve

Modificar el artículo primero del fallo del 24 de octubre de 2008 proferida por el capitán de Puerto de Puerto Bolívar y declarar responsable el encallamiento del día 8 de noviembre de 1999 al señor HEUI JONG y exonerar de responsabilidad al Señor Gustavo Martínez