

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 19 SEP 2017

Referencia: 14012011012  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 26 de mayo de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de incendio de la M/N "LA PULGA" de bandera de colombiana, ocurrido el 23 de abril de 2011, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante informe suscrito por el Capitán de Corbeta JORGE ENRIQUE URICOECHEA PÉREZ, Comandante de la Estación de Guardacostas de Santa Marta, el Capitán de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de los hechos relacionados con el presunto incendio de la mencionada motonave.
2. El día 5 de mayo de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de incendio en la M/N "LA PULGA", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Mediante acto administrativo del 29 de noviembre de 2012, el Capitán de Puerto de Santa Marta declaró la nulidad parcial del proceso, por indebida notificación del auto de apertura de la investigación al Capitán de la M/N "LA PULGA".
4. Mediante acto administrativo del 26 de mayo de 2014, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual exoneró de responsabilidad al señor DIEGO ANDRADE ESCOBAR, en calidad de Capitán de la M/N "LA PULGA", por el siniestro marítimo de incendio ocurrido a bordo de la citada nave.

Asimismo, declaró que no hubo violación a las normas de marina mercante por parte del Capitán de la M/N "LA PULGA".

De igual forma, se abstuvo de fijar el avalúo de los daños.

114

## COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

## ANÁLISIS TÉCNICO

Debido a que en la investigación adelantada por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, no se practicaron medios probatorios técnicos (dictamen pericial o informes técnicos), por parte del personal con los conocimientos requeridos; cabe anotar que se acudió al testimonio del Capitán de la M/N "LA PULGA", señor DIEGO ANDRADE ESCOBAR (folios 58 al 60), el cual permitió verificar las circunstancias de modo, tiempo y lugar que se glosan a continuación:

- La motonave arribó a la marina Costa Azul, a las 09:00 horas del 23 de abril de 2011, con el objeto de realizar un paseo familiar.
- Cuando se encontraba aproximadamente a 20 metros de la orilla, al iniciar el levantamiento de la transmisión (Trim), el cual se acciona por una bomba hidráulica movida por un motor eléctrico, el habitáculo del motor explotó y alcanzó un tanque plástico de seis galones de combustible que acababa de llenar.
- Las personas que estaban alrededor intentaron apagar el incendio con mangueras y extintores, pero el fuego consumió casi en su totalidad la embarcación.
- La explosión tuvo que se causada por la acumulación de gases del combustible en el habitáculo del motor, pese a que en el mes de enero de 2011, se había cambiado el aceite y el impeler de la bomba de agua.
- Al momento de la explosión, los elementos de seguridad con los que contaba la embarcación eran un (1) extintor de 10 libras, chalecos salvavidas, remos, bichero, pito y balde para achicar; contaba además con los certificados de seguridad y navegabilidad vigentes, y el documento de zarpe.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, se consideran accidentes o siniestros marítimos los siguientes:

*"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:*

*mez*

d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas; (Cursiva y subrayado fuera de texto)

El Código de Comercio colombiano en su artículo 1501, establece las funciones y obligaciones del capitán, dentro de las cuales se destaca:

*"(...) 10. Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave:*

*(...) d) Incendio; (...)"* (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a lo anterior, el señor DIEGO ANDRADE ESCOBAR, Capitán de la M/N "LA PULGA", no presentó Acta de Protesta dados los golpes que sufrió tras la explosión, tal y como quedó consignado en su declaración:

*"(...) PREGUNTADO: Sírvase manifestar al Despacho si presentó protesta por éstos hechos a la Autoridad Marítima. CONTESTÓ: Como lo manifesté en el punto número 2, ese mismo día en la tarde viajé a Bogotá, por lo cual no pude realizar diligencia alguna de la motonave. (...)"* (Cursiva fuera de texto)

A su vez, en declaración rendida el día 27 de marzo de 2014, el señor WILSON ENRIQUE SÁNZHEZ SIMANCAS, administrador de la Marina Costa Azul, confirmó lo dicho por el Capitán de la M/N "LA PULGA" en relación con la ocurrencia de los hechos y las posibles causas del siniestro:

*"(...) PREGUNTADO: Sírvase realizar al despacho un relato claro y detallado de los hechos acontecidos el día 23 de abril de 2011, relacionado con el siniestro marítimo de incendio de la motonave la PULGA de matrícula CP-04-1159 de los cuales le conste. CONTESTO: En ese día la embarcación dispuso a salir el 23 de abril de 2011 en la mañana, como toda embarcación se prenden los motores en tierra para poderla tirar al mar, se procedió a tirar la embarcación al mar con los motores apagados, el cliente, el señor DIEGO ANDRADE, prendió su embarcación, y procedió a recoger a su familia, esa es la función de nosotros. PREGUNTADO: Sírvase a informar al Despacho en qué momento se dan cuenta del incendio de la motonave. CONTESTÓ: Cuando nosotros fuimos ya estaba encendida, es que la motonave no se incendió al frente de la Marina, si no en la playa Costa Azul. Por lo cual ninguno de los que trabajamos en la Marina nos dimos cuenta de las causas del incendio. Yo lo que creo que pasó fue que por los gases se produjo el incendio y una chispa eléctrica genera ese evento. PREGUNTADO: Sírvase a informar al Despacho en qué condiciones de navegabilidad o estado zarpó la motonave PULGA-CP04-1159 el día de los hechos. CONTESTO: En buen estado. PREGUNTADO: Sírvase a informar al Despacho si la motonave la PULGA-CP04-1159, presentó alguna novedad al momento de zarpar de la Marina. CONTESTO: No ninguna, se prendió y prendió bien. (...)"* (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Se tiene entonces, que de acuerdo con el material probatorio recaudado, el 23 de abril de 2011 mientras se encontraba encallado en la orilla de la playa Costa Azul, la M/N "LA PULGA" de bandera colombiana con matrícula No. CP-04-1159, se presentó una explosión al interior de la

*16*

embarcación, generando un incendio que a pesar de ser controlado, derivó en la pérdida total de la motonave.

La regla general en los regímenes de responsabilidad, consiste en probar la culpa del agente, en éste caso la del Capitán de la nave como jefe superior y encargado del gobierno de la misma, según lo establece el artículo 1495 del Código de Comercio. Al encontramos en el escenario de las actividades peligrosas y de la responsabilidad objetiva en siniestros marítimos, se presume la culpa del agente, salvo cuando se demuestra la existencia de un eximente de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o el caso fortuito en éste caso.

La fuerza mayor consiste en la ocurrencia de un imprevisto al cual no se puede resistir. Los supuestos para que se configure la fuerza mayor son la imprevisibilidad y la irresistibilidad, en cambio el caso fortuito opera cuando el suceso es previsible pero irresistible. Así lo contempló la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, que en Sentencia del 27 de febrero de 2009, en el proceso bajo radicado No. 73319-3103-002-2001-00013-01 con ponencia del Magistrado Arturo Solarte Rodríguez, señaló:

*"(...) 'Para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito (...) es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplan su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o de forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal e ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora', (...)*

*(...) Se ocupó luego de la irresistibilidad (...) En tal virtud, éste presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente, la persona no pueda - o pudo - evitar, ni eludir sus efectos. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

Se observa entonces que ante la ausencia de dictamen pericial, a partir de las declaraciones del Capitán de la motonave involucrada y del trabajador de la Marina, se concluye que la incendio en el habitáculo del motor principal de la M/N "LA PULGA" se inició por la acumulación de gases que junto con el combustible provocaron la explosión, pero en ningún momento se encuentra probada la negligencia o responsabilidad del Capitán de la embarcación, por lo cual consistió en un hecho imprevisible, ajeno a la voluntad del mismo.

La explosión que desencadenó en el incendio, se generó entonces por acumulación de gases, según lo dicho por el Capitán de la M/N "LA PULGA", tratándose entonces de un evento de caso fortuito que provocó una emergencia a bordo de la nave, más aún cuando afirmó que dos meses antes de la ocurrencia del siniestro, se le había hecho mantenimiento a la motonave con cambio de aceite y del impeler de la bomba de agua; razón por la cual se concluye por parte del Despacho, la ruptura del nexo causal entre el hecho y el daño, siendo suficiente para exonerar de responsabilidad al señor DIEGO ANDRADE ESCOBAR, Capitán de la M/N "LA PULGA", por lo ocurrido el 23 de abril de 2011.

Como quiera que el Capitán de Puerto de Santa Marta consideró que no existió violación a las normas de la Marina Mercante por parte del Capitán, y no existiendo mérito en ésta instancia de acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, éste Despacho confirmará lo establecido al respecto en el fallo de primera instancia.

102

En cuanto al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente prueba que determine el valor de los daños ocasionados por el siniestro de arribada forzosa.

Teniendo en cuenta lo anterior y entendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes y en si recolectar material probatorio para determinar el tema del avalúo de los daños, se debe emitir una decisión de plano, motivo por el cual éste Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** el artículo primero de la decisión de primera instancia del 26 de mayo de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

**ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR** el artículo segundo de la decisión de primera instancia del 26 de mayo de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

"**DECLARAR** que no existió violación a las normas de Marina Mercante por parte del señor DIEGO ANDRADE ESCOBAR, en calidad de Capitán de la M/N "LA PULGA", de acuerdo con la parte motiva de ésta decisión.

**ABSTENERSE** de fijar un avalúo de daños por el siniestro marítimo, conforme con lo expuesto en la parte motiva de éste fallo."

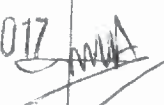
**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido del presente fallo al señor DIEGO ANDRADE ESCOBAR, en calidad de Capitán de la M/N "LA PULGA" y a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

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

Notifíquese y cúmplase,

19 SEP 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo