

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



201501106012  
4

Bogotá, D.C.,

16 MAR 2015

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: 15012011003  
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave ISABEL KRISTINA  
Armador de la motonave ISABEL KRISTINA  
Clase de Siniestro: Incendio

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 22 de agosto de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de incendio de la nave ISABEL KRISTINA, ocurrido el día 19 de diciembre de 2011, al mando del señor EDILBERTO BERRIO CALLE, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante memorando del 19 de diciembre de 2010, suscrito por el Inspector del muelle de la Bodeguita, se informó al Capitán de Puerto de Cartagena, la ocurrencia del presunto siniestro marítimo de incendio de la nave ISABEL KRISTINA, al mando del señor EDILBERTO BERRIO CALLE.
2. El 24 de enero de 2011, el capitán de Puerto de Cartagena profirió auto de apertura de investigación, por el presunto siniestro marítimo de incendio de la nave ISABEL KRISTINA, decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de estudio, y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. A través de sentencia del 22 de agosto de 2011, el Capitán de Puerto de Cartagena, declaró responsable al señor EDILBERTO BERRIO CALLE, capitán de la nave ISABEL KRISTINA, por la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio de dicha motonave.
4. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión de primera instancia, éstos no fueron presentados, motivo por el cual, el

16/3

Capitán de Puerto de Cartagena, remitió a este Despacho para que se surta el grado jurisdiccional de consulta.

### 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.

### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con las pruebas obrantes en el expediente, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

- El día 19 de diciembre de 2010, siendo aproximadamente las 07:30 horas, la nave ISABEL KRISTINA de bandera colombiana, se encontraba atracada en el sector de la marina Todomar.
- El señor EDILBERTO BERRIO CALLE, capitán de la nave en cita, realizó el alistamiento previo al zarpe, consistente en la revisión de los motores y ceba manual de los tanques de gasolina.
- Al dar arranque a los motores, la motonave inmediatamente se explotó, por lo cual, el capitán EDILBERTO BERRIO CALLE saltó a una nave vecina.
- Posteriormente, con la ayuda de otros motoristas que estaban en el sector y de empleador de Todomar, lograron controlar el incendio mediante el uso de extinguidores.

### ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el informe pericial del 20 de diciembre de 2010, rendido por el Perito Marítimo MIGUEL ÁNGEL RINCÓN TEJADÁ, las causas técnicas y náuticas que dieron lugar al siniestro marítimo de incendio de la nave ISABEL KRISTINA, fueron las siguientes:

*"A.- Las condiciones técnicas de construcción de la embarcación y su diseño del tanque de combustible no garantizaban sus condiciones de seguridad en el almacenamiento y manipulación de combustible, ya que ésta no contaba con elementos de protección tales como respiraderos, válvulas de alivio de presión y conexiones a tierra.*

*B.- El tanque de combustible es de material de fibra de vidrio y este presenta porosidad por su estructura física y no es de un material homogéneo y resistente, y su resistencia no garantiza su estanqueidad ya que la gasolina es un solvente.*

*C.- Por no tener elementos de protección en el tanque de combustible provoco que se generaran vapores de gasolina y estas se incendiaran y explotaran.*

*D.- Presenta muchas conexiones eléctricas sueltas y se encuentran aterrizadas a tierra.*

*E.- No se puso evidenciar un procedimiento para verificar el pre zarpe, lo cual no tuvo en consideración estos aspectos de seguridad; y*

*F.- La cubierta y las bancas no se encontró un amarre a la superestructura de casco y este se desarmó totalmente"*

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Cartagena para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En relación a los aspectos procesales y probatorios, este Despacho advierte que las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Cartagena, con observancia del debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, en cuanto a los aspectos sustanciales es menester hacer las siguientes precisiones:

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, se consideran accidentes o siniestros marítimos, los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia, por la costumbre nacional o internacional y a manera enunciativa, sin que se limite a ellos, señala los siguientes:

- a. Naufragio
- b. Encallamiento
- c. Abordaje
- d. **Explosión o incendio de naves, artefactos navales o estructuras o plataformas marinas.**
- e. Arribada forzada
- f. Contaminación marina
- g. Daños a las naves o artefactos navales

Así pues, se entiende que una nave se incendió cuando se presenta un fuego que la abrasa, provocando que se quemé lo que no está destinado a quemarse y causa la afectación de su estructura parcial o totalmente.

120

Al respecto, es preciso recordar la declaración rendida por el señor EDILBERTO BERRIO CALLE, capitán de la motonave ISABEL KRISTINA, con ocasión de la audiencia pública llevada a cabo el día 1 de febrero de 2011, así:

*“(…) PREGUNTADO.- Sírvase hacer un relato claro y detallado de los hechos ocurridos el día 19 de diciembre de 2011, cuando la nave denominada ISABEL KRISTINA, de bandera colombiana, sufrió incendio en la marina Todomar – Bocagrande. CONTESTADO.- yo llego normal como todos los días, a las 7:30 de la mañana, uno antes de prender los motores verifica, ese día verifiqué, fui a bombear, le saque la ceba a los motores, pero antes verifiqué el bote que estaba seco, en las sentinas, pero como tenía gases, pero no se sabía si realmente los tenía, normal como todos los días, arranque los motores, en el momento que arrancó los motores se produjo un chispa en la batería y ahí fue donde se produjo el incendio, pues yo salí de ahí, tuve que salir porque me iba a quemar (…)”. (fol. 9)*

De acuerdo con lo antes transcrito, se puede concluir que en efecto, el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el incendio de la nave ISABEL KRISTINA, pues al empezar operaciones se presentó una explosión, que logró controlarse y que ocasionó la afectación parcial de la nave.

Además, tal como se desprende del anterior extracto, el capitán EDILBERTO BERRIO CALLE, había iniciado actividades a bordo de la nave con el propósito de emprender la navegación, y el incendio acaeció justo cuando encendió los motores, por lo cual es dable afirmar que éste se presentó en desarrollo de una actividad reputada peligrosa.

En este punto, es preciso recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla una presunción de responsabilidad 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 es sabido, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal<sup>1</sup>.

De acuerdo con la jurisprudencia nacional, la orientación actualmente predominante, preconiza por regla general que en los eventos dañosos generados “por las actividades peligrosas”, el régimen aplicable es de carácter objetivo, porque el factor de imputación es el riesgo grave y anormal a que se expone a los administrados.

De tal manera, que basta la realización del riesgo para que el daño resulte imputable a quien ejecutó la actividad peligrosa<sup>2</sup>.

Ahora bien, tratándose de la navegación, la jurisprudencia nacional no ha dudado en catalogarla como una actividad peligrosa, pues una vez se pone en acción la nave, se rompe el equilibrio de los riesgos que un hombre común está obligado a soportar.

Al respecto la Corte Suprema de justicia manifestó:

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005, M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas,

*MCA*

*"(...) Labores todas ellas que sin mayor esfuerzo evidencian que la naviera cumplía actos propios de la empresa de navegación la que, como ya se dijera, la Corte no ha titubeado en calificar de peligrosa, como así puede corroborarse v. gr., en la sentencia del 29 abril de 1943. Incluso ese laborío del buque denota desplazamiento, pues no de otra manera puede entenderse que la nave se acerque al muelle<sup>3</sup> (...)".*

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. Caso fortuito o fuerza mayor
2. El hecho de un tercero
3. Culpa de la víctima

Para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito, se debe verificar la concurrencia de dos factores:

*A) Que el hecho sea imprevisible, esto es, que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.*

*B) Que el hecho sea irresistible, o sea, que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias<sup>4</sup>.*

En el caso bajo estudio, el incendio de la nave ISABEL KRISTINA ocurrió debido a la acumulación de gases inflamables en el tanque de combustible, pues dadas sus características de fabricación, no contaba con un respiradero con válvula de desgasificación y los gases se acumularon, elevando su presión con la entrada del retorno de la gasolina de consumo de los motores.

Por ello, la chispa eléctrica producida por la batería, generó la ignición<sup>5</sup> de los gases y éstos la posterior explosión.

Es de señalar que, de acuerdo con la declaración rendida por el capitán EDILBERTO BERRIO CALLE, la nave ISABEL KRISTINA podía tener gases acumulados en el tanque de combustible, pero no estaba seguro, como se muestra en el siguiente extracto:

*"(...) Pero como tenía gases, pero no se sabía si realmente los tenía, normal como todos los días, arranque los motores, en el momento que arrancó los motores se produjo un chispa en la batería y ahí fue donde se produjo el incendio (...)".*

En consecuencia y teniendo en consideración que, el precitado capitán tenía dudas respecto de si el tanque de combustible tenía gases acumulados, era preciso que desplegara alguna

<sup>3</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005, M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

<sup>4</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, pág. 50-51.

<sup>5</sup> <http://lena.rae.es/drae/?val=ignici%C3%B3n> - Acción que inicia o desencadena ciertos procesos físicos o químicos; p. ej., una chispa eléctrica puede producir la descarga de un gas

1/10/11

acción para aclarar sus sospechas, a fin de tomar las medidas preventivas que hubieran podido evitar la ocurrencia del siniestro.

Sin embargo, como se desprende de las pruebas obrantes en el expediente, pese a que era posible que la nave tuviera gases en confinamiento, que comprometían la seguridad de la nave y del mismo capitán, éste procedió a encenderla y la chispa eléctrica generada por la batería, dio lugar a la explosión.

Además, de acuerdo con el informe pericial rendido por el Perito Marítimo MIGUEL ÁNGEL RINCÓN TEJADÁ, la motonave ISABEL KRISTINA había sufrido un incendio en los motores fuera de borda, tan sólo seis meses antes, por lo cual, se exigía una gestión náutica mucho más diligente por parte del capitán, máxime, cuando presentada dichos antecedentes. (fol. 47)

Conforme a lo anteriormente dicho, este Despacho no advierte la ocurrencia de los fenómenos exonerativos de la fuerza mayor y el caso fortuito, pues sí el señor EDILBERTO BERRIO CALLE, en su calidad de capitán de la nave ISABEL KRISTINA, hubiera actuado de manera más cuidadosa y prudente en su gestión náutica, habría podido determinar que el tanque de combustible tenía gases confinados y en consecuencia habría ejecutado las medidas necesarias para minimizar los riesgos a los que se expuso a sí mismo y a la nave.

En merito de lo anterior, este Despacho confirmará el artículo primero de la decisión consultada, pues encontró probada la responsabilidad del señor EDILBERTO BERRIO CALLE, en la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio de la nave ISABEL KRISTINA.

En cuanto al avalúo de los daños, es de señalar que el Capitán de Puerto de Cartagena no hizo pronunciamiento alguno al respecto.

Además que, de acuerdo con las pruebas recaudadas, el capitán no sufrió daños corporales significativos, que la cubierta de la nave quedó completamente destruida por efecto de la explosión, pero dentro del expediente no existe ninguna prueba que acredite el valor de los daños causado.

Por ello y teniendo en consideración que la decisión en el grado jurisdiccional de consulta se debe proferir de plano<sup>6</sup>, resulta improcedente el decreto y práctica de las pruebas necesarias para establecer el valor de los daños causados con el siniestro, por lo cual, éste despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

Ahora bien, la naturaleza de las decisiones que toman las Capitanías de Puerto y la Dirección General Marítima, a través de la cual se establece la responsabilidad por siniestros marítimos tiene naturaleza jurisdiccional<sup>7</sup>, sin embargo, sí con ocasión del siniestro se comprueba que hubo violación a las normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas, se deberán imponer las sanciones y multas a que hubiere lugar.

<sup>6</sup> Artículo 57 Decreto Ley 2324 de 1984.

<sup>7</sup> Sentencia del 26 de octubre de 2000, Consejo de Estado - sección primera. (expediente N° 5844).

Al respecto, el Capitán de Puerto de Cartagena determinó que con la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio de la motonave ISABEL KRISTINA, no se configuró violación alguna a las normas de Marina Mercante, pero verificadas las pruebas obrantes en el expediente, este Despacho advierte la transgresión de las siguientes normas:

*"Código de Comercio.*

*Artículo 1501.- Son funciones y obligaciones del capitán:*

*1. Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender.*

*(...)*

*Si para evitar o disminuir un daño fueren necesarias medidas especiales, el capitán obrará según su prudente arbitrio".*

Es de recordar que, la facultad que tienen las autoridades administrativas para imponer sanciones, caduca a los tres años contados desde el día en que se produjo la transgresión de la norma, tal como lo preceptúa el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, abajo transcrito:

*"Salvo disposición especial en contrario, la facultad que tienen las autoridades administrativas para imponer sanciones caducara a los tres años de producido el acto que pueda ocasionarlas".*

En el caso bajo examen, los hechos ocurrieron el día 19 de diciembre de 2010, es decir a la fecha han transcurrido más de tres años, comprobándose que ha operado el fenómeno de la caducidad de la potestad sancionatoria y en virtud de ello, este Despacho no podrá hacer la declaratoria de responsabilidad e imponer la sanción a que había lugar.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad la sentencia del 22 de agosto de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, a través de la cual declaró responsable al señor EDILBERTO BERRIO CUERO, identificado con la cedula de ciudadanía N° 73.202.695, por el siniestro marítimo de incendio de la motonave ISABEL KRISTINA, ocurrido el 19 de diciembre de 2010.

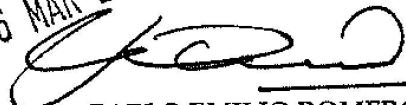
**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión al señor EDILBERTO BERRIO CUERO, identificado con la cedula de ciudadanía N° 73.202.695, capitán de la nave ISABEL KRISTINA y a la señora ELIZABETH ZUÑIGA GELES, identificada con la cedula de ciudadanía N° 33.157.380, en calidad de Representante Legal de la agencia operadora de turismo receptivo LIZATOURS, propietaria y armadora de la citada nave, 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 Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

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

Notifíquese y cúmplase.

16 MAR 2015



Contraalmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo (E)