

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 09 SEP 2010

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: RAD. 15012008009
Sujetos Procesales: Capitán motonave "AMANDA S"
Propietario y/o Armador de la motonave "AMANDA S"
Clase de Siniestro: Incendio de la motonave "AMANDA S"

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 31 de mayo de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de incendio de la motonave "AMANDA S" de bandera colombiana, ocurrido el día 8 de junio de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta del 9 de junio de 2008, suscrita por el Oficial de Guardia de la Estación de Guardacostas de Cartagena, la Capitanía de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento del siniestro marítimo de incendio sufrido por la motonave "AMANDA S" de bandera colombiana, ocurrido el día de presentación de la protesta.
 2. Por lo anterior el día 10 de junio de 2008, el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
 3. Con fundamento en las p practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió decisión de primera instancia el 31 de mayo de 2010, a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo de incendio de la motonave "AMANDA S" al señor JACOBO PORTO MORALES, en calidad de Capitán de la citada nave.
- Así mismo, se abstuvo de pronunciarse en relación con violaciones a las normas de Marina Mercante, y sobre el avalúo de los daños.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Cartagena envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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 el acta de protesta del 9 de junio de 2008, suscrita por el Oficial de Guardia de la Estación de Guardacostas de Cartagena, (folio 3), las circunstancias de tiempo modo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de incendio de la motonave "AMANDA S" de bandera colombiana, fueron las siguientes:

"El 9 de junio de 2008 siendo las 0040R se recibe información vía telefónica por parte de la señor Violeta Navarro, esposa del señor Jacobo Porto Morales, Capitán de la motonave tipo atunero AMANDA S, matrícula MC-05553, la señora informa que el esposo reporta que el pesquero presentó un incendio en el cuarto de máquinas y que los tripulantes abordaron un bote salvavidas tipo panga con motor y desembarcaron quedando cerca al buque atunero, el Capitán no informó su última posición solo informa que habían navegado más o menos 4 horas al oeste de bocachica a partir de las 2030R. Teniendo en cuenta dicha información se efectuó recopilación de video del radar sistema VTS con el fin de calcular velocidad y rumbo obteniendo el siguiente DATUM Lat. 10º 22.5'N y Long. 76º 24.8'W, posición a la cual se enviaron 02 unidades tipo Midnigth Express con el fin de controlar la situación mientras llegaba al área el remolcador de nombre DON LUCHO el cual ya había sido contratado por la empresa SEA TECH empresa dueña del pesquero.

Siendo las 0415R las unidades reportan que encontraron el buque atunero y el bote tipo panga que sirvió de bote salvavidas en Posición Lat. 10º 17.4'N y Long. 76º 16.5'W, hallaron a los tripulantes en buenas condiciones de salud y la motonave AMANDA se encontraba a flote y con el incendio controlado, el oficial de guardacostas que comandaba la operación de búsqueda y rescate logra entrevistar al Capitán el cual comenta que al percatarse del incendio en el cuarto de máquinas y teniendo en cuenta la cantidad de combustible que se encontraba almacenado debajo de este compartimento tomó la decisión de activar el sistema de contraincendios y abandonar el buque para evitar una tragedia en caso de una explosión.

A las 0730R llega el remolcador DON LUCHO al área el cual inicia la maniobra de remolque hasta Cartagena el personal de la tripulación abordó nuevamente el buque atunero teniendo en

cuenta que ya el incendio había sido controlado por el sistema de contraindencio de CO2".
Cursivas del Despacho.

La motonave "AMANDA S" de bandera colombiana, se encuentra matriculada en la Capitanía de Puerto de Cartagena, bajo el número MC-05-553, de propiedad de Tuna Atlantic Ltda., comandada para el día de los hechos por el señor JACOBO PORTO MORALES.

ANÁLISIS TÉCNICO

El señor RAMÓN ALFONSO WITTINGHAN ANDRADE, Perito Marítimo en Navegación y Cubierta Clase A., rindió dictamen el 12 de junio de 2008, (folios 4 al 11) en el que concluyó lo siguiente:

- Realizó un análisis del certificado de dotación mínima de seguridad No. SM009-F-10-04, expedido el 10 de agosto de 2004, por la Sociedad Andina de Certificación (SAC), y determinó que el Capitán es la única persona capacitada para desempeñar esa función y que desempeña el cargo de primer y segundo oficial a la vez.
- Es necesario evaluar el certificado de dotación mínima de seguridad, en el cual se observa una deficiencia de personal que pueda asumir las funciones del capitán en caso de que haga falta por algún accidente. El único oficial diferente es el jefe de máquinas el cual desconoce los procedimientos de navegación.
- Las cubas donde se almacena el atún o pescado, son utilizadas inicialmente para almacenamiento de combustible en donde se incumplen todas las medidas de seguridad posible, los cuales no son herméticos y las tapas son en fibra de vidrio. En caso de una colisión al sufrir una escora puede ocasionar un derrame considerable afectando el medio marino y un incendio imposible de evitar. En este caso se tuvo la fortuna que no se propago. La distancia del cuarto de máquinas a las cubas que contenía el combustible estaba aproximadamente a 20 metros.
- El sistema GMDSS no fue activado por encontrarse sin alimentación. El sistema de 24 voltios no funcionó.

Además, teniendo en cuenta que es una nave de pesca de gran altura debe contar con todo un sistema de GMDSS establecido. En este momento cuenta con un sistema de GMDSS para ZONA A1. Acuerdo a su operación se clasifica para zona A3.

Posteriormente, el señor JORGE ANIBAL GRANADOS ARJONA, Perito Marítimo con especialidad en Ingeniería Naval, rindió dictamen el 23 de junio de 2008 (folios 94 al 114), concluyó.

- Se encontró dentro de la inspección visual concentración de hollín en la zona a popa costado de estribor, presentando zona de coloración blancuzca cercana al compresor de aire. Por ende se deduce que esta es la zona de mayor concentración de calor producido por el fuego directo. Se encontró la mirilla del sistema de rebose de combustible con el vidrio partido.

- Se evidenció documentalmente que el personal que atiende el departamento de ingeniería es idóneo para este tipo de embarcaciones y tenía los documentos en regla.
- Se evidenció física y documentalmente los certificados del sistema de extinción de incendio (CO2) y estos se encontraban dentro de la vigencia de cargue.
- Se evidenció los certificados emitidos por la casa clasificadora los cuales certifican el estado de la embarcación, emitidos en la semana antes del zarpe de la embarcación.
- Se evidenció el cierre de las escotillas y puertas del sistema de ventilación del cuarto de máquinas y el disparo del sistema de CO2 fijo corroborando con la versión de oído al jefe de máquinas y al Capitán de la embarcación.
- No se encontró evidencia coadyuvantes extremos al incendio como madera, tela, grasas y otro tipo de combustible.
- La sentina se encontró húmeda en condición normal para este tipo de nave.
- TIPO DE INCENDIO: Clase B, combustión de Marina Gas Oil.
- MECÁNICA DEL INCENDIO: A juicio del perito el incendio se origina por cortocircuito en el compresor de aire en la sala de máquinas costado de estribor hacia popa, luego pasa a incendio por combustible al incrementar la temperatura y ser alimentada por los gases generados en las líneas de combustible cercanas a la rotura del vidrio de la mirilla de rebose de combustible.

A juicio del perito se tomaron las acciones pertinentes para la minimización del incendio, como fueron el cierre de la ventilación y las puertas de la sala de máquinas y el disparo del sistema fijo de CO2, el cual permitió efectivamente el sofocamiento del incendio.

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 para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a las etapas de la investigación en primera instancia, este Despacho evidencia que se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de Incendio de la motonave "AMANDA S" de bandera colombiana ocurrido el 8 de junio de 2008, (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).

2. Los anteriores hechos se soportan en los documentos y diligencias practicadas en el proceso, tales como:

- Acta de protesta del 9 de junio de 2008, suscrita por el Oficial de Guardia de la Estación de Guardacostas de Cartagena, obrante a folio 3.
- Minuta de bitácora de la nave "AMANDA S" obrante a folios 20 al 22.

3. De la revisión de la decisión de primera instancia se observa que:

El *aquo* declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de Incendio de la motonave "AMANDA S" de bandera colombiana, al señor JACOBO PORTO MORALES, en calidad de Capitán de la citada nave, toda vez que, el siniestro obedeció a un cortocircuito y que tratándose del desarrollo de una actividad peligrosa no se demostró en el proceso la ocurrencia de un eximente de responsabilidad.

4. En relación con la responsabilidad del Capitán de la motonave "AMANDA S" en el siniestro marítimo de Incendio de la citada nave, examinarán las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, de la siguiente manera:

Obran en el proceso las siguientes pruebas testimoniales:

- ❖ Declaración rendida por el señor JACOBO PORTO MORALES, en calidad de Capitán de la motonave "AMANDA S", quien sobre los hechos narró: *"Habíamos zarpado de la ciudad de Cartagena y a las 20:30 horas pasamos boya de mar, nuestro destino era Cristóbal Colón – Panamá. La navegación sin novedad, más o menos a las 23:30 el engrasador de guardia de las máquinas, Juan de Dios Polo da la alarma de incendio a bordo, se avisa a toda la tripulación y miramos que la situación de incendio no es posible controlarla, junio 9 a las 0:10 se la orden de abandono de la embarcación y se cierran todas las escotillas para intentar sofocar el incendio, a las 0:15 horas abandonamos el barco a bordo de la panga, y nos alejamos del barco como media milla, para cumplir con la protección de la vida humana de mi tripulación. A las 0:35 horas llamamos a tierra para reportar a Guardacostas y seguimos todos en la panga a salvo. No recibo respuesta de Guardacostas y tampoco recibo respuesta de ninguna otra nave circundante había un barco pero tampoco me contestó, no sé qué barco era. A las 03:30 avistamos el avión de la fuerza aérea y yo disparé luces dos, tres luces de bengala y nos localizan, a las 04:15 llega la lancha de Guardacostas, en ese momento yo paso de la panga a la lancha de Guardacostas, porque se presta mejor para mi movilidad y poder hacer el recorrido entre el barco y mi tripulación y hacer observaciones. La tripulación de la lancha de Guardacostas siempre estuvo presto a toda la ayuda que yo le pedí, ellos me facilitaron otro teléfono satelital ya que los míos no tenían batería. A las 5:30 hago una aproximación hacia el barco desde la lancha de Guardacostas y parece que el incendio ya se ha apagado, luego me dirijo hacia la panga a esperar la luz del día dónde está mi tripulación esperamos a las 06:05 horas abordamos el barco y nos damos cuenta que el incendio está medio apagado; activamos el sistema de CO2 y nos retiramos nuevamente a esperar. A las 7:10 abordamos el barco toda la tripulación ya, el incendio ha terminado, hacemos unas pruebas y nos damos cuenta que el incendio terminó, intentamos hacer una evaluación, afuera pero no abrimos las escotillas, y no hay fuego, más o menos a esa misma hora llega el remolcador Don Lucho, a las 08:26 iniciamos maniobra de remolque hacia Cartagena (...)."*

Sobre las guardias efectivas en el momento de la ocurrencia del siniestro, dijo: "En el puente se encontraba el señor Mario Leonidas Mantunano Benítez y en la máquina se encontraba el señor Juan de Dios Polo Torres."

Referente al sitio donde se ocasionó el incendio, respondió: "En el cuarto de máquinas"

Acerca de los equipos contraincendios con que cuenta la nave, informó: "Con los que la Ley pide, de acuerdo a los certificados sistema fijo de CO2, 10 botellas modelo de 45 kilos cada una, está localizado en el cuarto de servomotor (...)."

En relación con las ordenes emitidas para mitigar el incendio, contestó: "Yo no puedo ir al incendio, tengo que quedarme en el puente de mando, lo que me dice el Jefe de máquinas y los otros tripulantes. El jefe de máquinas me comunica a mí que no puede controlar el incendio y al ver el riesgo que está corriendo mi tripulación por la cantidad de combustible que llevo a bordo y el amoníaco que hay en el cuarto de máquinas ya que el sistema de refrigeración es de amoníacos, la cantidad que llevo es de 180.000 galones de diésel marino, más 4.000 de gasolina para helicóptero y 1.500 galones de gasolina para lanchas; el jefe de máquinas me dice que no puede controlar el incendio y yo tomo la decisión que hay que abandonar el buque."

Sobre el último simulacro de incendio realizado, manifestó: "El último simulacro de incendio no fue completo, lo hicimos con el Capitán Uricoechea, representante de la Sociedad Andina de Certificación 3 días antes del siniestro, antes se habían hecho otros entre diciembre y febrero, pero yo no estaba al mando del buque."

De la tripulación de la nave que participó en los simulacros, dijo: "El 80% de la tripulación actual más o menos."

Acerca de los elementos de seguridad que tiene la panga y la balsa salvavidas, informó: "En la balsa de salvavidas no hay comunicaciones, e n la panga hay un radio interno entre la panga y el barco."

En relación con los equipos de comunicación que llevaron desde el buque a la balsa salvavidas, manifestó: "Dos portátiles, dos sars, una epirob y mis dos teléfonos satelitales. Los teléfonos satelitales me sirvieron, los vhf portátiles me sirvieron sé que estaban activos porque cuando llegó la lancha de Guardacostas me comuniqué con ellos y con el remolcador también. El epirob bajo mi criterio no vi la necesidad de usarlo."

Finalmente y respecto al último mantenimiento del buque, dijo: "Entre el 8 de mayo y el 8 de junio de este año."

De la anterior declaración, se concluye que sobre las 11:30 de la noche del día de los hechos el engrasador de guardia del cuarto de máquinas a viva voz da la alarma de incendio iniciado en el cuarto de máquinas, específicamente en el cuarto de compresores, verificando la tripulación que no se podía controlar el fuego, por lo que aplicaron las técnicas de contraincendios intentando sofocar la ignición, y posteriormente la tripulación por la seguridad de la vida humana en el mar abandonó la nave en la panga salvavidas, alejándose a media milla del buque y pidió la ayuda necesaria. Posteriormente, hacia las 4:15 y con la ayuda de la lancha de Guardacostas la tripulación regresó a la nave, percatándose que el fuego se había mitigado y se

culminaron los rezagos del incendio al activar la estación de CO2 con que contaba la motonave "AMANDA S".

Así mismo, se mantuvieron las guardias efectivas al momento del siniestro, la nave contaba con equipo contraincendios y de comunicaciones, el personal tenía capacitaciones previas a la ocurrencia del siniestro, y el último zafarrancho de incendio se había realizado tres (3) días antes del incidente.

- ❖ Declaración rendida por el señor CARLOS ENRIQUE MERIZALDE, en calidad de Jefe de Máquinas de la motonave "AMANDA S", quien sobre los hechos relató: *"Nosotros zarpamos el 8 de junio/08, con destino a Panamá, entonces yo tenía que controlar temperaturas y presiones del motor principal, permanecí en el departamento de máquinas hasta las 22:00 horas, procedí a descansar, a las 23:30 horas aproximadamente escucho el aviso de incendio a viva voz, dado por el engrasador de turno, señor Juan de Dios Polo Torres; al salir de la cabina encuentro uno de los compañeros colocándose el equipo contra-incendio, señor Gustavo Amaris y nos vamos al departamento de máquinas, estaba el otro compañero listo o sea con su traje de bombero, la guaya de vida y procedimos a entrar, pero el primer compañero al tocar el piso, a pesar de tener guantes de protección lo sintió muy caliente, el humo, la temperatura dificultaba la entrada, no se podía entrar, como a dos metros de distancia se veía el fuego vivo, por el lado de la entrada del compresor de humo y temperaturas elevadas, en la parte final fuego, entonces me era imposible llegar por esa parte hasta el disparo del CO2, los compañeros salieron y dijeron que el fuego por la entrara principal era incontrolable; procedo a darle aviso al capitán navegador, en este caso Jacobo toma la decisión de abandonar el buque, no sin antes cerrar todos los compartimentos estancos, terminando con el oxígeno dentro del departamento de máquinas, procedo a disparar las seguridades de los generadores, purificadoras, ventiladores y procedemos a abandonar la panga, la hora no la tengo, nos alejamos del buque a una distancia prudente a espera el rescate de Guardacostas, para en la mañana proceder a abordar. La comunicación se hizo por medio satelital, luego un avión nos divisó y Jacobo echó una bengala, después llegaron los Guardacostas, con la ayuda de estos abordamos el barco y procedimos a chequear los compartimientos; tomó un balde con agua y lo echó en la puerta de entrada para verificar temperatura, estaba caliente y lo secó rápido, volví a colocarme el traje contra-incendio completo y procedí a mirar daños y estado de la embarcación, habían ciertas partes de cable que todavía tenían parte de fuego, no había flagelo (llamas), pero había brasa. Procedí a disparar el CO2, volvimos a cerrar todas las compuertas y esperamos ser remolcados (...)."*

Sobre las acciones que tomó para combatir el incendio, dijo: *"Al ver la magnitud del incendio y al ver que teníamos un combustible en el parque de pesca, tomé la fría decisión de quitar el oxígeno en el departamento de máquinas, es decir, cerrar las compuertas y parar la ventilación, ya que me era imposible el disparo del CO2."*

Acerca de los sistemas que fueron probados en las inspección pre-zarpe, informó: *"Estábamos en relevo todavía no se había marchado el ingeniero que se iba de vacaciones, las pruebas que hice fueron; separadores de sentinas, popa contra-incendio, eso me tocó hacer a mi porque el anterior jefe tenía adelantada parte de la inspección, existe registro de esto el cual aportaré a la diligencia."*

De la anterior declaración, se extracta que al escucharse la alarma de incendio dada a viva voz el personal se dispuso a equiparse para atacar el fuego, y al verificar que el humo y el fuego

dificultaban la entrada al cuarto de máquinas, sitio de dónde provenía el incendio, no se logró activar la estación de CO2 en este momento, verificándose que no se podía controlar, por lo que el Capitán dio la orden de abandonar la nave, no sin antes cerrar todas las compuertas de oxígeno del cuarto de máquinas y parar la ventilación para intentar sofocar el fuego.

- ❖ Declaración rendida por el señor JUAN DE DIOS POLO TORRES, en calidad de engrasador de la motonave "AMANDA S", quien sobre la forma en que se dio cuenta del incendio, dijo: *"Cuando estaba en la consola de máquina percibí un olor a humo, inmediatamente salí y efectivamente había un poco de humo en la plataforma de máquina, enseguida bajé aproximadamente unos cuatro escalones de la escalera, y me encontré con una gran cantidad de humo negro, el cual me hizo pensar que la cosa era grave, inmediatamente subí corriendo y activé la alarma general y de ahí seguí a los camarotes de los compañeros avisándole a todos los compañeros de cubierta, a los engrasadores, al jefe de máquinas y al asistente, entonces todos bajamos y varios compañeros se pusieron los equipos contraincendios, pero no pudieron llegar muy lejos por la alta temperatura y el ingeniero jefe dio la orden de cerrar las puertas y todo lo que tenga ventilación para cortar el oxígeno y así tratar de ahogar el incendio, cerrando las escotillas y las puertas de acceso a las máquinas y así poner en práctica los cursos enseñados por la OMI en el control de incendios."*

Sobre el zafarrancho de incendio a bordo del buque, describió: *"Nosotros hicimos un simulacro como tres días antes de salir con postura de los tanques de oxígeno y los trajes aislantes de fuego (control de traje de bombero)."*

Así mismo, acerca de los intervinientes en el zafarrancho, indicó: *"En la cédula de zafarrancho, cada tripulante tiene una asignación y la mía era cerrar las escotillas de acceso a las máquinas, los demás compañeros tienen sus funciones pero no las conozco."*

En relación con la verificación realizada al recibir la guardia para constatar si había fuga de combustible o aceite en el cuarto de máquinas, comentó: *"Siempre que recibo guardia verifico detalladamente niveles de aceite, temperatura de agua, presión de diésel, observando que todos los equipos estén funcionando correctamente sin ninguna fuga de aceite o combustible, también se verifica que la purificadora de agua esté trabajando correctamente y efectivamente, todo estaba normal, no había fuga de ninguna especie."*

De la anterior declaración, se concluye que una vez se enteraron del incendio activaron las alarmas, avisaron a todos los tripulantes, y verificaron que este era incontrolable, previa orden del jefe de máquinas intentaron asfixiar el fuego cerrando las escotillas y las puertas de acceso al cuarto de máquinas, quitando toda la ventilación y oxígeno.

Así mismo, tres (3) días antes de los hechos se había realizado un zafarrancho de incendio, y que antes del incendio al recibir la guardia verificó niveles de aceite, temperatura de agua y presión diésel, constatando que todos los equipos funcionaban correctamente y que no había ninguna fuga de aceite o combustible.

- ❖ Declaración rendida por el señor JAIME DÁVILA PESTAÑA PADRÓN, en calidad de Representante Legal de empresa TUNA ATLANTIC MTDA., armadora de la motonave "AMANDA S", quien acerca de las políticas de capacitación y entrenamiento de la

empresa, expresó: *"Aclarado que no administro directamente la flota, si puedo confirmar que la flota cumple con todas las normatividades que atañen los convenios y la compañía por convicción facilita y obliga a los entrenamientos de seguridad de la tripulación por protección de las vidas humanas, del medio ambiente y por supuesto por tratarse esto de un negocio, como consecuencia de lo anterior que la compañía sea productiva, adicionalmente quienes se embarcan son personas con la mayor experiencia en el mar, con conocimientos lo cual minimiza los riesgos posibles."*

De lo dicho por el Representante Legal de la empresa Armadora de la motonave "AMANDA S" se concluye que la tripulación se encontraba capacitada, pues la empresa otorga estas facilidades a su personal, además con el ánimo de minimizar riesgos contrata personal con experiencia en el mar.

Así mismo, se allegaron al plenario las siguientes pruebas documentales.

- ❖ Cédula de zafarranchos de incendio, abandono y hombre al agua, (folio 23).
- ❖ Certificados: de Matrícula, (folio 24), de Clasificación Definitiva, (folio 25), de Capacidad Máxima de Transporte de Combustible (folios 26 y 27), de Registro de Motor (folio 28), Nacional de Seguridad (folio 29), de Prevención de Contaminación por Basuras (folio 30), Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (folio 31), Internacional de Arque (folio 34), de Dotación Mínima de Seguridad (folio 35), Internacional de Francobordo (folio 36), correspondientes a la motonave "AMANDA S" expedidos por la Sociedad Andina de Certificación.
- ❖ Plan de emergencia de contaminación por hidrocarburos (Shipboard Oil Pollution Emergency), (folio 40).
- ❖ Informe de trabajos de la motonave "AMANDA S" para los siguientes meses: Diciembre de 2007, (folios 41 al 44), Febrero de 2008 (folios 45 al 48), mayo de 2008 (folios 49 al 52).
- ❖ Certificado de Patente de Pesca, otorgado por la Subgerencia de Pesca y Acuicultura del Instituto Colombiano de Desarrollo Rural (INCODER), a la motonave "AMANDA S".

Las pruebas anteriormente transcritas, denotan que en efecto se configuró el siniestro marítimo de incendio de la motonave "AMANDA S", ocurrido el día 8 de junio de 2008, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena, así mismo, evidencian que la citada nave contaba con los certificados de seguridad correspondientes vigentes, con un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, la respectiva cédula de zafarrancho de llegar a ocurrir un incendio y otros accidentes en el mar, y con mantenimiento previo efectuado unos días antes de los hechos investigados.

Ahora bien, sobre la responsabilidad declarada por el *a quo* en la decisión consultada, fundada en la catalogación legal de la navegación como una actividad peligrosa, es menester de este Despacho precisar lo siguiente:

La navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

En estos casos, no es la diligencia media -culpa o responsabilidad subjetiva- la que se toma en cuenta, sino la virtuosa escrupulosidad exigida en el tráfico jurídico para tomar precauciones que sean equivalentes al riesgo de peligro latente -responsabilidad objetiva- luego, el agente responsable por daños originados por actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir peligro a terceros.

Aquí igualmente, sobre el agente responsable de actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse por intervención de un elemento extraño, fuerza mayor o caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima, o con concurrencia de culpas -artículo 2357 del Código Civil.

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 sólo le es dable exonerarse de responsabilidad 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

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."

De acuerdo con lo anterior, 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 consecuencias¹.

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que el incendio de la motonave "AMANDA S" se originó en el cuarto de compresores, pues el cuarto de máquinas como se mencionó en algunos apartes de la investigación, tras la ignición quedó sin mayores daños.

Además, las órdenes impartidas por el Capitán y la preparación previa con las cédulas de zafarrancho lograron que se atacara uno de los componentes del triángulo del fuego, entendidos éstos como calor, temperatura y oxígeno, pues al cerrar todas las compuertas del sitio donde se

¹ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

originó el siniestro (cuarto de compresores), pues se eliminó una de sus causas, así mismo, se salvaguardó la seguridad de la vida humana en el mar.

Es por ello, que en estas circunstancias se puede determinar que el siniestro marítimo de incendio de la motonave "AMANDA S", obedeció a causas imprevisibles, pues, en las condiciones de mantenimiento en que se encontraba ésta, no constituía un riesgo de incendio latente para el buque, asimismo, se pudo probar la diligencia con la que actuó el Capitán de la nave, toda vez que se atacó de manera efectiva el siniestro acaecido.

Conforme a lo anterior, este Despacho advierte que en el presente asunto intervino uno de los elementos mencionados anteriormente, capaces de romper el nexo de causalidad y exonerar de responsabilidad al capitán de la nave, señor JACOBO PORTO MORALES, por lo que se procederá a modificar revocar la decisión de primera instancia, y en su lugar se exonerará de responsabilidad al Capitán de la nave.

Finalmente y en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro marítimo.

Sin embargo, y atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, pues se debe emitir una decisión de plano, en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- REVOCAR la decisión del 31 de mayo de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, conforme la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2º.- EXONERAR de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio de la motonave "AMANDA S" de bandera colombiana, ocurrido el día 8 de junio de 2008, al señor JACOBO PORTO MORALES, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.079.318 expedida en Cartagena, en su calidad de Capitán de la citada nave, conforme la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena la presente decisión a los señores JACOBO PORTO MORALES, Capitán de la motonave "AMANDA S" y al Representante Legal de la empresa TUNA ATLANTIC MTDA., armadora de la citada nave, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Cartagena, 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 la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

29 SEP 2015



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo (E)