

**EDICTO**

NOTIFICADOS: Sres.

- HANER ROMERO HERNANDEZ, Armador MN El Petrolero, MC-01-0696
- LUIS MARIO POSADA GONZALEZ, Propietario MN El Petrolero, MC-01-0696
- DEMÁS PARTES INTERESADAS

EXPEDIENTE No. 11012023001 siniestro marítimo motonave El Petrolero, MC-01-0696

SENTENCIA DE FECHA 12 DE DICIEMBRE DE 2023

POR MEDIO DEL CUAL EL CAPITAN DE PUERTO DE BUENAVENTURA FALLA EN PRIMERA INSTANCIA LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL POR SINIESTRO MARÍTIMO DE INCENDIO DE LA MOTONAVE EL PETROLERO, MATRÍCULA MC-01-0696.

El señor Capitán de Puerto de Buenaventura,

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Declarar civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, ocurrido el día 30 de enero de 2023, al señor Domingo Portocarrero Jaramillo, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.480.231, en calidad de capitán de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, por las razones indicadas en la parte motiva de la presente providencia. **ARTÍCULO SEGUNDO:** Determinar el avalúo de los daños presentados como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, ocurrida el día 30 de enero de 2023, en la suma de Setenta Millones de pesos moneda legal colombiana (\$70.000.000), de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído. **ARTÍCULO TERCERO:** Condenar al señor Haner Romero Hernández, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.089.799.007, en calidad de armador de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, al pago de la suma de Setenta Millones de pesos moneda legal colombiana (\$70.000.000), por concepto de avalúo de daños, por ser civilmente responsable por las culpas del capitán de la nave, de conformidad con lo dispuesto en el Código de Comercio, artículo 1478, numeral 2. **ARTÍCULO CUARTO:** No condenar en costas ya que no se encuentran acreditadas en el expediente, de conformidad con lo establecido en el Código General del Proceso, artículo 312, inciso 4. **ARTÍCULO QUINTO:** Notificar el contenido del presente fallo a los interesados, dentro de los tres (03) días siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por edicto que se fijará por el término de cinco (05) días hábiles, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 46. **ARTÍCULO SEXTO:** Contra el presente fallo proceden los recursos de reposición y apelación, los cuales deben interponerse en la diligencia de notificación personal o, dentro de los cinco (5) días siguientes a ella o a la desfijación del edicto, según el caso, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 54. Notifíquese y cúmplase, (FDO) Capitán de Fragata ALBERTO LUIS BUELVAS SUSANA, Capitán de Puerto de Buenaventura.

=====

Se fija el presente EDICTO en la mañana de hoy tres (03) de enero de dos mil veinticuatro (2024) siendo las 08:00 horas, por el término de cinco (05) días hábiles, en la cartelera pública de ésta Capitanía de Puerto y en la página electrónica de Dimar, enlace contenido jurídico, notificaciones-investigaciones,



TS Leybis Bonilla Preciado  
Secretaria Sustanciadora CP1

Se desfija en la tarde de hoy \_\_\_\_\_ del mes de \_\_\_\_\_ de dos mil veinticuatro (2024), siendo las 18:00 horas el presente EDICTO, el cual permaneció fijado por el término de ley, en un lugar público de la Secretaría.

TS Leybis Bonilla Preciado  
Secretaria Sustanciadora CP1

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Buenaventura D.E., 12 de diciembre de 2023

Referencia: Procede este despacho a proferir fallo de primera instancia dentro de la investigación jurisdiccional No. 11012023001 adelantada por el siniestro marítimo de incendio de la nave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, hechos presentados el día 30 de enero de 2023, con base en lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 48.

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Sentencia

## EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

En uso de las facultades legales conferidas en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27, en consonancia con lo establecido en el Decreto 5057 de 2009, artículo 3, numeral 8 y,

### CONSIDERANDO

Corresponde a la Dirección General Marítima dirigir y controlar las actividades marítimas de transporte marítimo de acuerdo con lo consagrado en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 5 y en el Decreto 5057 de 2009, artículo 3, numerales 1 y 2.

En consonancia con lo anterior, el Decreto Ley 2324 de 1984 en el artículo 3, considera como actividades marítimas, entre otras, las relacionadas con el control del tráfico marítimo y la navegación marítima por naves y artefactos navales.

El Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27 dispone que es función y atribución de la Dirección General Marítima, adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de marina mercante, por siniestros marítimos, por violación a las normas de reserva de carga, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción, por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos sometidos a la Jurisdicción de la Dirección General Marítima, y por violación a otras normas que regulan las actividades marítima e imponer las sanciones correspondientes.

El Decreto 5057 de 2009, artículo 3, numeral 8, establece que son funciones de las Capitanías de Puerto investigar y fallar de acuerdo con su competencia, aún de oficio, los siniestros y accidentes marítimos, las infracciones a la normatividad marítima que regula las actividades marítimas y la Marina Mercante Colombiana, así como las ocupaciones indebidas o no autorizadas de los bienes de uso público bajo su jurisdicción.

El artículo 26 ibídem contempla como accidentes o siniestros marítimos, sin que se límite a ellos, los siguientes: (a) el naufragio, (b) el encallamiento, (c) el abordaje, (d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, (e) la arribada forzada, (f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y, (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.

### DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Mediante oficio de fecha 31 de enero de 2023, radicado en la oficina de archivo y correspondencia bajo el No. 112023100453 en la misma fecha, el señor Domingo Portocarrero Jaramillo, en calidad de capitán de la motonave EL PETROLERO, matrícula

MC-01-0696, puso en conocimiento de este despacho los hechos presentados el día 30 de enero de 2023, a las 18:40 horas, cuando se encontraban en el muelle LA CATALINA en maniobra de toma de combustible y casi terminando la maniobra la motobomba se reinició, y produjo una chispa que dio origen a un incendio a bordo de la nave.

Por lo anterior, mediante auto de fecha 14 de febrero de 2023, se ordenó la apertura de la investigación de jurisdiccional, con el fin de determinar las causas en que se produjo el siniestro marítimo de incendio de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696.

El auto fue notificado mediante estado de fecha 15 de febrero de 2023, en la página electrónica de la Dirección General Marítima, enlace contenido jurídico – notificaciones investigaciones.

Mediante oficios No. 11202300184, 11202300186, 11202300187 y 11202300188, todos de fecha 14 de febrero de 2023, este despacho comunicó sobre el inicio de la investigación al armador, al propietario, a la agencia marítima y al capitán respectivamente de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696.

Así mismo, mediante los citados oficios, se les solicitó comparecer el día 17 de febrero de 2023, a las 10:30 horas, con el fin de adelantar la primera audiencia pública, y ser escuchados en diligencia de declaración de parte bajo la gravedad del juramento, la cual se llevaría a cabo de forma virtual, suministrándoles el enlace para poder acceder a la misma, e informándoles que para poder intervenir en la diligencia y durante toda la investigación, deben hacerlo por intermedio de apoderado judicial.

En consonancia con lo anterior, mediante oficio No. 11202300181, de fecha 14 de febrero de 2023, se le comunicó sobre el inicio de la investigación al señor Euclides Matute Ballestas, en calidad de inspector en contaminación designado para la maniobra de toma y cargue de combustible de la motonave El Petrolero, y se le solicitó comparecer el día 17 de febrero de 2023, a las 10:30 horas, con el fin de adelantar la primera audiencia pública, y ser escuchado en diligencia de testimonio bajo la gravedad del juramento.

En desarrollo de la audiencia pública celebrada el día 17 de febrero de 2023, a las 10:30 horas, se dejó constancia que comparecieron a la misma el señor Euclides Matute Ballestas, inspector en contaminación y el señor Fernando de Jesús Parra González, perito marítimo en la especialidad de maquinaria naval designado por el despacho para la investigación.

Adicionalmente, el despacho dejó constancia que el capitán, el armador, el propietario y el agente marítimo de la motonave El Petrolero, matrícula MC-0-0696, no comparecieron a la diligencia ni de forma virtual, ni presencial y no presentaron excusa razonable por la no comparecencia a la misma.

Teniendo en cuenta lo anterior, mediante oficio No. 11202300473, de fecha 30 de marzo de 2023, se citó al perito marítimo en maquinaria naval designado por el despacho para la investigación, para que compareciera el día 12 de abril de 2023, a las 09:00 horas, con el fin de adelantar la primera audiencia pública, la cual se llevaría a cabo de forma virtual, suministrándole el enlace para poder acceder a la misma.

Con oficio No. 11202300473, de fecha 30 de marzo de 2023, se citó al señor Euclides Matute Ballestas, en calidad de inspector en contaminación, para que compareciera el día 12 de abril de 2022, a las 09:00 horas, con el fin de adelantar la primera audiencia pública, y ser escuchado en diligencia de testimonio bajo la gravedad del juramento.

Mediante oficios No. 11202300476, 11202300472, 11202300475, 11202300486 y 11202300477, todos de fecha 30 de marzo de 2023, se citó al armador, al capitán, al propietario y a la agencia marítima respectivamente de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, para que comparecieran el día 12 de abril de 2023, a las 09:00 horas, con el fin de adelantar la primera audiencia pública, y ser escuchados en diligencia de declaración de parte bajo la gravedad del juramento, la cual se llevaría a cabo de forma virtual, suministrándoles el enlace para poder acceder a la misma, e informándoles que para poder intervenir en la diligencia y durante toda la investigación, deben hacerlo por intermedio de apoderado judicial.

La agencia marítima Cielo Díaz Agudelo, agente marítimo del armador de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, mediante correo electrónico remitido a esta Capitanía de Puerto desde la cuenta de correo electrónico [cieloymares@yahoo.es](mailto:cieloymares@yahoo.es) el día 11 de abril de 2023, a las 04:15 p.m., se allegó al expediente contentivo de la investigación certificación expedida Hospital Universitario del Valle en la ciudad de Cali, por medio de la cual se hace constar que el señor HANER ROMERO HERNÁNDEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.089.799.007, se encuentra hospitalizado en el servicio de unidad de quemados del mencionado hospital, desde el 02 de febrero de 2023 hasta la fecha.

Siendo las 09:00 horas del días 12 de abril de 2023, el despacho dejo constancia que comparecieron a la diligencia el capitán y el agente marítimo respectivamente de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, el inspector en contaminación designado para la maniobra de carga de combustible de la citada nave, y el perito marítimo en la especialidad de maquinaria naval designado por el despacho para la investigación, y así mismo se dejo constancia que la audiencia se aplaza para una fecha y hora posterior, la cual le será comunicada de forma oportuna a las partes.

Con oficios No. 11202300849, 11202300850, 11202300853 y 11202300854, de fecha 19 de mayo de 2023, todos de fecha 19 de mayo de 2023, se citó al armador, al capitán, al propietario y a la agencia marítima respectivamente de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, para que comparecieran el día 14 de junio de 2023, a las 09:00 horas, con el fin de continuar la primera audiencia pública, y ser escuchados en diligencia de declaración de parte bajo la gravedad del juramento, la cual se llevaría a cabo de forma virtual, suministrándoles el enlace para poder acceder a la misma, e informándoles que para poder intervenir en la diligencia y durante toda la investigación, deben hacerlo por intermedio de apoderado judicial.

Mediante oficio No. 11202300851, de fecha 19 de mayo de 2023, se citó al perito marítimo en maquinaria naval designado por el despacho para la investigación, para que compareciera el día 14 de junio de 2023, a las 09:00 horas, con el fin de continuar la primera audiencia pública, la cual se llevaría a cabo de forma virtual, suministrándole el enlace para poder acceder a la misma.

Con oficio No. 11202300852, de fecha 19 de mayo de 2023, se citó al señor Euclides Matute Ballestas, en calidad de inspector en contaminación designado para la maniobra de carga de combustible a la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, para que compareciera el día 14 de junio de 2023, a las 09:00 horas, con el fin de continuar la primera audiencia pública, y ser escuchado en diligencia de testimonio bajo la gravedad del juramento.

A través de correo electrónico de fecha 08 de junio de 2023, remitido desde la cuenta de correo [investigacionescp01@dimar.mil.co](mailto:investigacionescp01@dimar.mil.co), se comunicó a las partes vinculadas a la investigación que la audiencia programada para el día 14 de junio de 2023, a las 09:00 horas, ha sido aplazada.

Teniendo en cuenta lo anterior, con oficios No. 11202301176, 11202301179, 11202301180 y 11202301181, todos de fecha 20 de junio de 2023, se citó al propietario, capitán, agente marítimo y armador respectivamente de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, para que comparecieran el día 12 de julio de 2023, a las 09:00 horas, con el fin de continuar la primera audiencia pública, y ser escuchados en diligencia de declaración de parte bajo la gravedad del juramento, la cual se llevaría a cabo de forma virtual, suministrándoles el enlace para poder acceder a la misma, e informándoles que para poder intervenir en la diligencia y durante toda la investigación, deben hacerlo por intermedio de apoderado judicial.

Con oficio No. 11202301178, de fecha 20 de junio de 2023, se citó al señor Euclides Matute Ballestas, en calidad de inspector en contaminación designado para la maniobra de carga de combustible a la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, para que compareciera el día 12 de julio de 2023, a las 09:00 horas, con el fin de continuar la primera audiencia pública, y ser escuchado en diligencia de testimonio bajo la gravedad del juramento.

Así mismo, con oficio No. 11202301177, de fecha 20 de junio de 2023, se citó al perito marítimo en maquinaria naval designado por el despacho para la investigación, para que compareciera el día 12 de julio de 2023, a las 09:00 horas, con el fin de continuar la primera audiencia pública, la cual se llevaría a cabo de forma virtual, suministrándole el enlace para poder acceder a la misma.

En desarrollo de la declaración de parte bajo la gravedad del juramento llevada a cabo dentro de la continuación de la audiencia pública celebrada el día 12 de julio de 2023, a las 09:00 horas, el señor Domingo Portocarrero Jaramillo, en calidad de capitán de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, entre otras cosas, expuso lo siguiente:

- Estaba a bordo de la motonave terminando el ultimo suministro de combustible, y estaba en el puente para reportar la salda a control tráfico.
- Había estado trabajando en la nave anteriormente, pero se había retirado y había vuelto a trabajar allí, y este era el primer viaje, llevaba meses trabajando en la nave.
- Estaba en el puente haciendo lo que hace, ya tenían el último caro que faltaba, llevaban 30 mil galones de ACPM y faltaba el ultimo carro de gasolina.
- Cuando vio la candela se salió del barco al muelle y por medio de su teléfono se comunicó con control tráfico para que enviaran a los bomberos y guardacostas.
- El apoyo de control tráfico, guardacostas y bomberos fue rápido.
- Casi todos los tanques estaban llenos, por eso no hubo explosión.
- La toma de combustible se inició porque los dos armadores del barco que eran Haner y Estupiñán eran los encargados de la toma de combustible.
- La falla fue lo de la motobomba, la motobomba fue la que dio la chispa.
- Los del barco y los del carrotanque hacen el suministro.
- Toda la tripulación estaba pendiente de los extinguidores y todo en el momento del cargue del combustible.
- Haner y el otro eran los jefes directos del barco.
- Se encarga de lo que es el zarpe y todo, los encargados de allí eran los jefes inmediatos del barco.
- Haner Romero era el jefe inmediato en ese momento del barco.
- El inspector en contaminación hizo presencia durante toda la maniobra.
- No sabe que tiempo tenía la motobomba trabajando, pero llevaba bastante tiempo.
- Los equipos se conectan y trabajan hasta que se cansen.
- Cuando los bomberos apagaron el incendio volvió al barco.
- Una chispa en la motobomba ocasionó la emergencia.
- Salieron heridas dos personas del barco y dos de otro barco.
- No ha tenido ninguna reclamación de nadie por el siniestro.
- Lo contrató el señor Haner Romero para ser el capitán de la nave.

En desarrollo de la declaración de parte bajo la gravedad del juramento llevada a cabo dentro de la continuación de la audiencia pública celebrada el día 12 de julio de 2023, a

las 09:00 horas, la señora Cielo Díaz Agudelo, agente marítimo de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, entre otras cosas, expuso lo siguiente:

- La contrató como agente marítimo el señor Luis Mario Posada, propietario de la nave y el armador, el señor Haner Romero.
- Es agente marítimo de la nave desde que se matriculó la nave, desde el año 2011.
- Estuvo en comunicación con el capitán de la nave, como es costumbre y hablaron el mismo 30 de enero tipo 3:00 p.m., y luego cuando el capitán el envía el video cuando está en plena conflagración en la madrugada del 1° de febrero.
- No tuvo que tomar acción porque todo lo hizo el capitán.
- Que le conste no puede decir nada, por lo que ha escuchado y leído, se trató de una chispa que fue la que produjo el incendio.
- Sabe que resultaron heridas 4 personas, todos fueron atendidos, 02 fueron hospitalizados y el señor Haner, armador, quien permanece en el hospital y otra persona que es el fallecido, quien era familiar del armador y otras dos personas que no fue nada de gravedad y fueron atendidos por la familia del armador de la nave, el señor Haner.
- En ningún momento ha sido contactada por nadie para hacer reclamación por el siniestro.

En desarrollo de la diligencia de testimonio bajo la gravedad del juramento llevada a cabo dentro de la continuación de la audiencia pública celebrada el día 12 de julio de 2023, a las 09:00 horas, el señor Euclides Matute Ballestas, inspector en contaminación designado por la Capitanía de Puerto para la maniobra de cargue de combustible de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, entre otras cosas, expuso lo siguiente:

- El día 30 de enero recibió una llamada del señor Haner Romero, armador de la nave para realizar la inspección, llegó a las 10:00 a.m. y estuvo todo el día hasta que ocurrieron los hechos.
- Fue designado por la Capitanía de Puerto para hacer una inspección y toma y cargue de combustible de la motonave El Petrolero.
- Su función principal es que no se contamine el lecho marítimo durante el cargue de combustible.
- A bordo de la maniobra se encontraba el armador, el señor Haner Romero y el señor Estupiñán con un marino recibiendo y coordinando el cargue de combustible.
- Observó extintores, mangueras, CO2 en el cuarto de máquinas, todo en buen uso.
- La inspección se inició el día 28 pero se suspendió y se continuó el día 30.
- Como a las 18:45 horas más o menos, se encontraba del lado fuera del puente, costado de estribor, verificando los últimos carrotanques que se estaban descargando en el momento, cuando escucho que una motobomba que estaban utilizando en una maniobra de trasiego se apagó y el señor Estupiñán empezó nuevamente a encender la motobomba.
- El señor Estupiñán hizo varios intentos para encender la motobomba nuevamente y la motobomba dio una chispa que ocasionó el incendio.
- La motobomba que generó la chispa era una motobomba del buque con la que estaban trasegando combustible de un tanque a otro de la nave.

- La manguera del carrotanque con la que se estaba descargando el combustible iban directo a los tanques de combustibles de la nave, por ende, los tanques estaban abiertos.
- La maniobra se hizo directo del carrotanque a los tanques del buque.
- La motobomba estuvo todo el día trabajando intermitentemente, y cuando necesitaban hacer trasiego de combustible lo hacían con la misma motobomba, estaba viejita, pero funcionaba correctamente.
- Todo se dio dentro de las normas y los parámetros establecidos.

Con señal No. 221033R del mes de febrero de 2023, se solicitó al área de marina mercante de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, fotocopia de la póliza de responsabilidad civil extracontractual de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, vigente para el día 30 de enero de 2023.

Mediante señal No. 241130R del mes de febrero de 2023, la responsable del área de marina mercante de esta Capitanía de Puerto allegó 01 copia de la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. 1006871, expedida por la compañía Previsora de Seguros el día 15 de julio de 2022, vigente hasta el día 15 de julio de 2023, a la nave El Petrolero, matrícula MC-01-0696.

Con señal No. 301101R del mes de marzo de 2023, se solicitó al área de marina mercante de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, certificado de tradición actualizado de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696.

La agencia marítima Cielo Díaz Agudelo, agente marítimo del armador de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, mediante correo electrónico remitido a esta Capitanía de Puerto desde la cuenta de correo electrónico [cieloymares@yahoo.es](mailto:cieloymares@yahoo.es) el día 11 de abril de 2023, a las 04:15 p.m., se allegó al expediente contentivo de la investigación certificación expedida Hospital Universitario del Valle en la ciudad de Cali, por medio de la cual se hace constar que el señor HANER ROMERO HERNÁNDEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.089.799.007, se encuentra hospitalizado en el servicio de unidad de quemados del mencionado hospital, desde el 02 de febrero de 2023 hasta la fecha y copia del contrato de arrendamiento celebrado sobre la citada nave.

Mediante correo electrónico de fecha 03 de octubre de 2023, el área de marina mercante de esta Capitanía de Puerto dio respuesta a la señal descrita en el párrafo anterior, allegando certificado de tradición de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696.

Este despacho mediante auto de fecha 09 de octubre de 2023, resolvió prescindir de la declaración de parte bajo la gravedad del juramento del señor Haner Romero Hernández y del señor Luis Mario Posada González, en las calidades de armador y propietario respectivamente de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696.

Así mismo, mediante la citada providencia se resolvió dar por terminada la primera audiencia pública celebrada dentro de la investigación, iniciada el día 17 de febrero de 2023, continuada y suspendida el día 12 de julio de 2023.

El citado auto fue notificado mediante estado de fecha 10 de octubre de 2023, el cual fue publicado con copia íntegra de la providencia, en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, y en la página electrónica de la Dirección General Marítima en el enlace: Contenido Jurídico – Notificaciones Investigaciones.

Dentro del término de ley, el auto de fecha 09 de octubre de 2023 no fue objeto de recursos por parte de las personas vinculadas a la presente investigación.

### INFORME PERICIAL

Este despacho mediante auto de fecha 16 de febrero de 2023, designó al señor Fernando De Jesús Parra González, perito marítimo en la especialidad de maquinaria naval para la presente investigación, dándole posesión el día 16 de febrero de 2023.

El señor Fernando De Jesús Parra González, perito marítimo en la especialidad de maquinaria naval, allegó a este despacho informe pericial de fecha 21 de septiembre de 2023, realizado sobre el siniestro marítimo de incendio de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, y en el cual, entre otras cosas, argumentó lo siguiente:

“6. Tipo de carga que se encontraba a bordo de la nave

- La motonave realizó carga el día anterior de 13.000 galones de Diesel en los dos tanques 3 B y 3E a popa de los seis tanques ubicados en proa, el día del siniestro se encontraba cargando GASOLINA, al momento del siniestro se habían recibido 22.178 galones y se encontraban dos carrotanques realizando la descarga simultáneamente con las mangueras descargando directamente el combustible por las escotillas de los tanques (...).

10. Posibles causas del siniestro marítimo

- Acuerdo información del inspector en el momento del siniestro, se estaba empleando una motobomba de combustión interna para trasegar combustible de los tanques de proa a los tanques ubicados en popa de la embarcación, dicha motobomba se encontraba al lado continuo de los tanques de carga hacia el costado de estribor, las tapas de los tanques de carga en ese momento se encontraban abiertas para permitir el ingreso de las mangueras de carga, esta situación permite que los vapores de estos tanques se acumulen en el área en gran cantidad y con mucha facilidad, no había ráfagas de viento que dispersaran el vapor, en un momento la motobomba deja de funcionar y se intenta en varias ocasiones arrancar esta por medio de la cuerda para arranque por volante, después de varios intentos se considera se produce una chispa en el escape de la motobomba que incendió los vapores acumulados en el área de carga. Se observa en el tanque 1 a babor y 2 a estribor muestras de una combustión que derritió los empaques de las tapas y se observa el color característico dejado por una combustión. **Imagen 8** (...).

• Avalúo de los daños reportados, realizado sin referencias de marcas especiales:

- Contadores de combustible mecánico de 2" precio \$ 27.000.000 x 2
- Mangueras para combustible de 2" x 50 mts. \$ 4.8000.000
- Motobombas diesel empleadas \$ 3.700.000 x 2
- Varios (pinturas. Empaquetaduras) \$ 3.800.000

12. Medidas adoptadas al momento de la ocurrencia del siniestro

- Los carrotanques cortan el suministro del combustible, desconectan manguera y se alejan del área para protección ante una posible propagación del fuego hacia estos.
- El administrador de la embarcación abre las válvulas de los cilindros de CO2 ubicados a popa del pasillo de estribor para evitar la propagación del fuego dentro de los tanques
- Se reporta por el inspector inmediatamente vía celular a la capitania de puerto solicitando apoyo con el cuerpo de bomberos
- Los bomberos llegan al área cuando ya el fuego estaba controlado pero realizan la aplicación de un producto de agua con espuma mecánica para evitar nueva ignición (...).

### CONCLUSIONES

Por lo observado durante la investigación de procedimientos realizados y estados físicos de equipos e instalaciones donde se presentó el siniestro, técnicamente se puede concluir que la probable causa del incendio sucedido obedece a la presencia de dos factores de alto riesgo evidenciados en el área de carga en el momento de la operación:



### *Primero*

*El uso de aparatos no seguros (motobombas de combustión interna) en operaciones de alto riesgo (manejo de líquidos altamente inflamables como la gasolina) , estos equipos pueden generar chispas y altas temperaturas que pueden incendiar los vapores que se encuentren en el área de operación.*

*La tripulación inició una maniobra de trasiego de combustible de un tanque de proa a uno de popa con la motobomba (equipo de combustión interna) mientras se estaba realizando la maniobra de carga de combustible inspeccionada.*

### *Segundo*

*La acumulación de vapores generado por el procedimiento empleado para recibir el combustible. Ya que durante la operación de carga se evidenció que las mangueras se introducen directamente por las escotillas de acceso a los tanques de carga y no por la conexión directa de estas al manifold diseñado para esta función, lo que obliga a tener la tapa de los tanques abiertas permitiendo de esta manera la salida de vapores sin ningún control y directamente en el área de carga”.*

## **SOLICITUDES DE ACLARACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN**

En desarrollo de la audiencia pública celebrada el día 18 de octubre de 2023, se corrió traslado a las partes del informe pericial rendido por el perito designado dentro de la presente investigación, y se les concedió el término de 08 días hábiles contado a partir del día 19 de octubre de 2023, hasta el día 30 de octubre del mismo mes y año, para la presentación de solicitudes de aclaración, complementación u objeciones por error grave sobre el dictamen rendido por el perito marítimo.

En continuación de la audiencia señalada en el párrafo anterior, celebrada el día 09 de noviembre de 2023, se dejó constancia que dentro del término otorgado las partes vinculadas a la investigación, éstos no presentaron solicitudes de aclaración, complementación, ni objeciones por error grave sobre el informe pericial presentado.

## **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

El despacho de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 44, mediante auto de fecha 15 de noviembre de 2023, ordenó correr traslado a las partes por el término de tres (03) días hábiles para la presentación de alegatos de conclusión.

El mencionado auto fue notificado mediante estado de fecha 16 de noviembre de 2023, el cual fue publicado con copia íntegra de la providencia, en la cartelera de acceso público de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, y en la página electrónica de la Dirección General Marítima en el enlace: Contenido Jurídico – Notificaciones Investigaciones.

Dentro del término establecido para la presentación de alegatos de conclusión, las partes vinculadas a la presente investigación no presentaron memorial contentivo de alegaciones.

## **CONSIDERACIONES DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA**

La navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso, en el cual se desarrolla determinado dinamismo ejecutado por el hombre para efectos de su responsabilidad frente a los daños causados, tanto así que el Código Civil en el artículo 2356, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solamente exige que el daño pueda imputarse; razón por la cual, la persona que desempeña citada labor debe hacerlo bajo una premisa de máxima prudencia y con la conducta que un hombre de sus mismas características hubiera empleado en las mismas condiciones.

Es así, que, para determinar la culpa y la responsabilidad de los involucrados, es necesario establecer la actitud de cada uno de ellos frente a la ocurrencia de los hechos. Jurisprudencialmente (Corte Suprema de Justicia, sentencia del 19 de junio de 1942, La

culpa en la responsabilidad por actividades peligrosas, reiteración de la sentencia de 14 de abril de 2008. Responsabilidad objetiva. Exoneración mediante la prueba de una causa o elemento extraño. (SC2107-2018; 12/06/2018), es sabido que la Ley establece una presunción de culpa a cargo de quien ejerce una actividad peligrosa y que la responsabilidad solo se desvirtúa mediante la comprobación de una fuerza mayor, caso fortuito o de un elemento extraño no imputable a quien ejerce la actividad y que haya originado la consumación del accidente.

La Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 18 de mayo de 1972, expresó al respecto: “(…), que no es de por sí el hecho de las cosas, sino en últimas la conducta del hombre por acción o por omisión, el fundamento o base necesaria para dar aplicación a lo consagrado en el Código Civil, artículo 2356, donde es preciso indagar en cada caso concreto quién es el responsable de la actividad peligrosa, ya que el responsable por el hecho de las cosas inanimadas es su guardián.

*Las cosas producen daño:*

- a) *Cuando el hombre las utiliza como instrumento de su actividad positiva (utilidad),*
- b) *Cuando el peligro latente existente en ellas se manifiesta y exterioriza al generarse un perjuicio espontáneo que escapa a todo control del hombre.*

En el caso de las actividades, no es la diligencia media lo que se toma en cuenta, sino las correspondientes y necesarias precauciones tomadas en equivalencia al riesgo de peligro latente, luego se puede deducir que en desarrollo de una actividad peligrosa el agente tiene una obligación de resultado, lo que invierte la carga de la prueba al darse una presunción de culpa.

En estos casos no es la diligencia y cuidado como un hombre prudente hubiera actuado, la que se toma en cuenta (responsabilidad subjetiva), sino la prevención exigida para que no se produzca el posible resultado, en desarrollo de la actividad que coloca en peligro latente la sociedad (responsabilidad objetiva).

La culpa náutica conlleva al hecho de que se ejecuten maniobras erróneas, contravengan las reglas de navegación, seleccionen equivocadamente un lugar para el fondeo o cometan en general otras fallas relacionadas con el desplazamiento de la nave.

Frente a una responsabilidad derivada del ejercicio de una actividad peligrosa, el presunto responsable para exonerarse debe demostrar que el daño se debió:

- a) Caso fortuito o fuerza mayor,
- b) El hecho de un tercero y
- c) Culpa exclusiva de la víctima.

El Código Civil en el artículo 64 define la fuerza mayor como el evento imprevisible y no imputable al deudor, desprendiéndose de ello que si hay culpa del deudor no puede invocar la existencia de una fuerza mayor.

La fuerza mayor no es sinónimo de fenómeno físico, sino más bien un concepto jurídico dentro del cual se engloba un hecho físico cuyos efectos fueron irresistibles y no imputables a una persona en particular, es decir, el daño debe ser inevitable para que pueda hablarse de fuerza mayor.

La doctrina y la jurisprudencia enseñan que los elementos constitutivos de la fuerza mayor como eximentes de responsabilidad contractual son:

- a) La inimputabilidad, consiste en que el hecho que se invoca como fuerza mayor o caso fortuito no se derive de modo alguno de la conducta culpable del obligado, de su estado de culpa precedente o concomitante del hecho.

- b) La imprevisibilidad, se tiene cuando el suceso escapa a las previsiones normales, esto es, que ante la conducta prudente adoptada por el que alega caso fortuito era imposible de preverlo.
- c) La irresistibleidad, radica en que ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho se presentara.

La existencia o no del hecho alegado como fuerza mayor, depende necesariamente de las circunstancias de si el deudor empleó o no la diligencia y cuidado debido para prever ese hecho o para evitarlo si fuere previsto. Para que el hecho se repute como fortuito, es menester, entonces que en él no se encuentre relación alguna de causa a efecto con la conducta culpable del deudor.

Con base en el material probatorio obrante en la presente investigación se puede colegir que el señor Domingo Portocarrero Jaramillo, capitán de la motonave El Petrolero, en diligencia de declaración de parte bajo la gravedad del juramento expuso al despacho que se estaba realizando maniobra de toma de combustible a la nave directamente desde los carrotanques de suministro.

Adicionalmente, indicó que se encontraba en el puente de la nave cuando se estaba terminando el último suministro de combustible para reportar el zarpe a la Estación de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima de esta Capitanía de Puerto, y cuando vio el incendio se salió del barco para llamar por celular a control tráfico marítimo, a Guardacostas y a Bomberos.

Así mismo, el capitán de la nave manifestó que los responsables o encargados de la toma de combustibles eran los señores Haner y Estupiñán, indicando que el señor Haner Romero era el jefe inmediato en ese momento en el barco, y que él se encarga de lo que es el zarpe y que los encargados de allí eran los jefes inmediatos del barco.

Otro aspecto importante para tener en cuenta de la declaración rendida por el capitán de la nave es que los equipos (motobomba), de la nave utilizada para trasegar combustible de un tanque a otro, se conecta y trabaja hasta que se canse.

Además, el capitán expuso que la emergencia se presentó cuando la motobomba que se estaba utilizando para trasegar combustible de un tanque a otro de la nave presentó una chispa.

Por su parte, el señor Euclides Matute Ballestas, inspector en contaminación designado por la Capitanía de Puerto para la maniobra de cargue y toma de combustible de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, manifestó que a cargo de la maniobra se encontraba el armador, el señor Haner Romero y el señor Estupiñán con un marino recibiendo y coordinando el cargue de combustible.

En este punto es importante señalar que el inspector en contaminación en su testimonio argumentó que la motobomba que generó la chispa era una motobomba del buque con la que estaban trasegando combustible de un tanque a otro de la nave.

Adicionalmente, indicó al despacho que como a las 18:45 horas más o menos, se encontraba del lado fuera del puente, costado de estribor, verificando los últimos carrotanques que se estaban descargando en el momento, cuando escucho que una motobomba que estaban utilizando en una maniobra de trasiego se apagó y el señor Estupiñán empezó nuevamente a encender la motobomba, y luego de varios intentos la motobomba dio una chispa que ocasiono el incendio.

Con base en lo hasta aquí expuesto, el despacho encuentra coincidencia entre los planteamientos realizados por el capitán de la nave y el inspector en contaminación designado para la maniobra de toma y cargue de combustible, lo que le permite concluir al despacho que se estaba realizando una maniobra de cargue y toma de combustible a la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, y al mismo tiempo el armador de la nave, en compañía de personal del buque, utilizando una motobomba de la misma nave, estaba realizando trasiego de combustible de una tanque a otro.

Durante esta maniobra de trasiego de combustible realizada por el armador de la nave, la motobomba que estaba siendo utilizada se apagó, y en el intento de encenderla nuevamente, este equipo generó una chispa que ocasionó el incendio.

Frente a lo anterior, el perito marítimo en la especialidad de maquinaria naval designado por el despacho para la presente investigación, señaló como causa del siniestro lo siguiente:

*“Acuerdo informacion del inspector en el momento del siniestro, se estaba empleando una motomba de combustion interna para trasegar combustible de los tanques de proa a los tanques ubicados en popa de la embarcacion, dicha motobomba se encontraba al lado continuo de los tanques de carga hacia el costado de estribor, las tapas de los tanques de carga en ese momento se encontraban abiertas para permitir el ingreso de las mangueras de carga, esta situacion permite que los vapores de estos tanques se acumulen en el area en gran cantidad y con mucha facilidad, no habia rafagas de viento que dispersaran el vapor, en un momento la motobomba deja de funcionar y se intenta en varias ocasiones arrancar esta por medio de la cuerda para arranque por volanta, despues de varios intentos se considera se produce una chispa en el escape de la motobomba que incendio los vapores acumulados en el area de carga. (...)”*

Teniendo en cuenta lo manifestado por el capitán de la nave y el inspector en contaminación, sumado a lo indicado por el perito marítimo designado para la presente investigación, el despacho concluye de forma clara lo siguiente:

- El día 30 de enero de 2023, se realizaba una maniobra de toma y cargue de hidrocarburos a la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696.
- Al mismo tiempo, el armador de la nave, sin la presencia, ni dirección del capitán de la nave, realizó una manobra de trasiego de combustible al interior de la motonave, trasladando hidrocarburos de un tanque a otro, utilizando una motobomba de la misma nave, la cual se encontraba ubicada en medio de los dos tanques en los que se ejecutaba el trasiego, los cuales tenían las tapas abiertas.
- La motobomba utilizada por el armador de la nave se apagó y luego de varios intentos para encenderla, generó una chispa que ocasionó el incendio de los vapores emanados del propio hidrocarburo que se encontraban acumulados en la misma zona de carga.

De lo anterior se puede colegir de forma clara que la motobomba en la que se generó la chispa era un equipo propio de la nave, y nada tenía que ver con la maniobra de cargue y toma de combustible que se estaba realizando desde unos carrotanques de suministro a la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696.

La injerencia de personas con diferentes perfiles, calidades etc., en el proceso de toma y cargue de hidrocarburos, como en la maniobra de trasiego realizada al interior de la nave, sin la intervención y participación directa del capitán como máximo responsable de la motonave, claramente pudo conllevar a que se ejecutara dicho proceso con diferentes puntos de vista, ópticas y procedimientos que no se ajustan a los requerimientos técnicos requeridos para ello, maniobras que vale la pena recalcar, se realizaron de forma simultánea y concomitante, lo que representa un riesgo dada la naturaleza de actividad peligrosa de esta actividad.

Lo anterior, muestra claramente que el armador de la nave realizó una maniobra de trasiego interno de hidrocarburos, cuando se realizaba una maniobra de cargue y toma de hidrocarburos, tenía los tanques de la nave con las tapas abiertas, e insistió en encender una motobomba que se había apagado, la cual generó una chispa que ocasionó el incendio, luego de haber estado operando desde las 10:00 horas, hasta las 18:45 horas aproximadamente.

Mientras se presentaban los hechos descritos en el párrafo anterior, el señor Domingo Portocarrero Jaramillo, capitán de la motonave, se encontraba en el puente de la nave, sin hacer presencia, ni participar, ni controlar, ni dirigir, ni estar atento a la maniobra de toma

y cargue de combustible, así como tampoco de la maniobra interna de trasiego de combustible realizada entre tanques de la nave.

El capitán por mandato expreso del Decreto 1070 de 2015 en el artículo 2.4.1.1.2.36, numeral 3, *“Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. (...)”* (Cursiva fuera de texto).

En consonancia con lo anterior, el Código de Comercio en el artículo 1495, establece lo siguiente:

**Artículo 1495. Definición y facultades del capitán de naves.** *El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave.*

*La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca.*

*Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, los poderes que le sean atribuidos por la ley. Las restricciones convencionales al derecho de representación del capitán no serán oponibles a terceros de buena fe.*

Así mismo, respecto de las obligaciones que se encuentran en cabeza del capitán nave, el estatuto comercial en el artículo 1501, numeral 3, dispone lo siguiente:

**Artículo 1501. Funciones y obligaciones del capitán.** *Son funciones y obligaciones del capitán: (...).*

3) *Estar al tanto del cargue, estiba y estabilidad de la nave; (...).*

Las normas previamente descritas disponen claramente que el señor Domingo Portocarrero Jaramillo, como capitán de la motonave El Petrolero, es el máximo responsable de la seguridad de la nave, la carga y las personas a bordo, a quien la tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia.

El capitán de la nave tiene la obligación de estar atento del cargue, estiba y estabilidad de la nave, razón por la cual, tenía el deber de estar atento a la maniobra de cargue y toma de hidrocarburos, así como de la maniobra de trasiego interna de hidrocarburos realizada de forma paralela a inicialmente anotada.

A pesar de haber manifestado en su declaración que el responsable de esta última maniobra era el señor Haner Romero Hernandez, armador de la citada motonave, para este despacho resulta claro que dicha manifestación no desplaza al capitán de la nave en su responsabilidad.

En este punto el despacho considera pertinente analizar la manifestación realizada por el señor Domingo Portocarrero Jaramillo, capitán de la motonave El Petrolero, al señalar en su declaración que el señor Haner Romero Hernández, armador de la citada nave, lo contrató para ser el capitán de aquella, que el armador de la nave y otra persona de apellido Estupiñán, eran los encargados de la toma de combustible, que el señor Haner Romero era el jefe inmediato en ese momento del barco, y que era la persona que estaba realizando el trasiego interno de hidrocarburos en la nave.

Respecto del armador, el Código de Comercio en el artículo 1473, establece lo siguiente:

**Artículo 1473. Definición de armador.** *Llámase armador la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.*

En consonancia con lo anterior, el artículo 1682, preceptúa lo siguiente:

**Artículo 1682. Calidad de armador del arrendatario.** *El arrendatario tendrá la calidad de armador y, como tal, los derechos y obligaciones de éste.*

Obra a folio 74 del expediente, fotocopia del contrato de arrendamiento de fecha 06 de enero de 2022, celebrado sobre la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, suscrito entre el señor Luis Mario Posada González, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.259.283, propietario de la nave, en calidad de arrendador, y el señor Haner Romero Hernández, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.089.799.007, en calidad de arrendatario de la citada nave.

Así mismo, obra a folio 135 del expediente, certificado de tradición de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, en el cual se encuentra consignado y registrado el citado contrato de arrendamiento en el libro IV del mencionado certificado, con fecha de registro 23 de enero de 2022.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, este despacho se permite concluir que se encuentra debidamente probado que el señor Haner Romero Hernández, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.089.799.007, tenía la calidad de armador de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, para la fecha de ocurrencia del siniestro marítimo objeto de investigación.

El estatuto comercial en el artículo 1477, describe las atribuciones del armador, así:

**Artículo 1477. Atribuciones del armador.** *Son atribuciones del armador:*

- 1) *Nombrar y remover libremente al capitán de la nave, salvo disposición legal en contrario;*
- 2) *Prestar su concurso al capitán en la selección de la tripulación. El armador no podrá imponer ningún tripulante contra la negativa justificada del capitán;*
- 3) *Celebrar por sí o por intermedio de sus agencias marítimas los contratos que reclame la administración de la nave, y*
- 4) *Impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje.*

**Parágrafo.** *El armador no podrá enajenar las mercancías transportadas.*

Así mismo, el artículo 1478, numeral 2 ibidem, establece las obligaciones en cabeza del armador de una nave, así:

**Artículo 1478. Obligaciones del armador.** *Son obligaciones del armador: (...).*

- 2) *Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación, y*

Con base en las normas previamente citadas, sumadas a lo establecido en el Decreto 1070 de 2015 en el artículo 2.4.1.1.2.36, numeral 3, Código de Comercio, artículos 1495 y 1501, numeral 3, el despacho puede concluir de forma clara y contundente que el armador de una nave no ocupa el lugar del capitán, ni mucho menos lo desplaza de su calidad, ni de las atribuciones y obligaciones que le establece la ley.

No obstante, el armador de la nave de conformidad con lo establecido en el código de Comercio, artículo 1478, numeral 2, está llamado a responder civilmente por las culpas del capitán de la nave, del práctico o de la tripulación, razón por la cual se puede concluir que el señor Haner Romero Hernández, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.089.799.007, armador de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, tiene el deber legal de responder por las culpas del señor Domingo Portocarrero Jaramillo, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.480.231, capitán de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696.

Por otro lado, debe tenerse en cuenta que, si el señor Domingo Portocarrero Jaramillo, capitán de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, en algún momento durante la maniobra de toma y cargue de hidrocarburos iniciada a las 10:00 horas del día 30 de enero de 2023, y durante el trasiego de hidrocarburos realizado por personal de la nave, observó alguna irregularidad o situación que pusiera en peligro la seguridad de la nave, la

carga, tripulación y personas a bordo, debió en ejercicio de sus facultades legales, adoptar las medidas necesarias tendientes a minimizar o evitar se presentara el incendio como finalmente sucedió.

Como se ha señalado anteriormente, el capitán en su declaración indicó que los equipos se conectan y trabajan hasta que se cansen, lo que se ve demostrado en el momento en que la motobomba se apagó, luego de estar trabajando desde las 10:00 horas.

Así las cosas, el capitán de la nave al notar y evidenciar esta situación debió tomar las medidas que considerara necesarias, con miras a lograr el reemplazo, la verificación técnica etc., de la motobomba que está siendo utilizada, con miras a evitar que se forzara su utilización cuando los hechos indican que el equipo ya no estaba en condiciones para continuar trabajando.

Lo anterior queda demostrado cuando se insistió en repetidas ocasiones en encender nuevamente la motobomba, y ésta produjo una chispa que ocasionó el incendio objeto de investigación.

El capitán de la nave no puede eximirse de la responsabilidad que le cabe por la ocurrencia de los hechos presentados, al manifestar que el señor Haner Romero era el jefe directo en ese momento en la nave, y que era la persona encargada de realizar la toma y cargue de hidrocarburos, así como de la maniobra de trasiego de combustible entre tanques de la nave.

En conclusión, y con base en lo hasta aquí demostrado, el despacho encuentra que el señor Domingo Portocarrero Jaramillo, capitán de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, incumplió su deber de estar atento, monitorear la maniobra de cargue y toma de hidrocarburos, así como la maniobra de trasiego de hidrocarburos realizada entre los tanques de la nave y el correcto uso de los equipos utilizados para ello, lo que dio lugar a que se realizaran maniobras de forma paralela y simultánea, con las tapas de los tanques abiertas, y el uso desmedido y desproporcionado de la motobomba ocasionó que esta última fallara y generara una chispa que incendió los gases que se encontraban acumulados en la zona de carga de la nave.

De conformidad con lo establecido en el artículo 2341 del Código Civil, *"El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por las culpas o el delito cometido"*.

Por lo anterior, se puede afirmar que para la fecha en que se presentó el siniestro marítimo de incendio de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, no se presentaron hechos sorpresivos, inesperados, imprevistos, lo que permite concluir que no se configura la causal eximente de responsabilidad de caso fortuito o fuerza mayor, por no cumplirse los presupuestos de irresistibilidad, imprevisibilidad e inimputabilidad, así:

- **Irresistibilidad:** Este presupuesto no se cumple dado que, de haberse tomado otro tipo de medidas de seguridad, como son el estar atento y pendiente de las manobras de toma y cargue de hidrocarburos, así como de la trasiego al interior de la nave, para dar las instrucciones y recomendaciones a que hubiera lugar como experto náutico y responsable de la nave, carga y tripulación, tomar medidas de seguridad adicionales que garanticen realizar las maniobras de forma segura, y estar atento a cualquier situación que alertara sobre la posible ocurrencia de una emergencia, había podido evitar que se presentara el siniestro marítimo.
- **Imprevisibilidad:** Como se ha manifestado de forma reiterada, la motobomba utilizada para la maniobra de trasiego de hidrocarburos entre tanques de la nave estuvo operativa desde las 10:00 horas hasta las 18:45 horas, momento en la que se apagó, y al insistir en repetidas ocasiones en encenderla nuevamente, el equipo generó una chispa que ocasionó el incendio.

Este no es un hecho imprevisible, porque bien se pudo decidir utilizar dos o más motobombas para trasegar hidrocarburos entre tanques de la nave, y en el momento en que luego de estar operativa por varias horas, el equipo se apagó, en

lugar de insistir en encenderla nuevamente, realizarle una verificación técnica para determinar si podía seguir siendo utilizada o utilizar otra diferente.

- **Inimputabilidad:** El hecho generador de la ocurrencia del siniestro marítimo, no responde a la ocurrencia de un hecho de la naturaleza, ni de un tercero, ya que el mismo obedece a la conducta desarrollada por el capitán de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, quien no estuvo atento a las maniobras antes descritas, y tampoco adoptó las medidas de seguridad que considera pertinentes para ese proceso, con miras a que se desarrollaran de forma segura.

## FRENTE AL AVALÚO DE LOS DAÑOS:

El capitán de la nave, ni el propietario, ni el armador, ni la agencia marítima de la nave allegaron al expediente contentivo de la investigación documento alguno en el que se cuantifiquen o tasen los daños o perjuicios sufridos como consecuencia del siniestro marítimo de incendio de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696.

Adicionalmente, este despacho deja constancia que no obra en el expediente solicitud de indemnización o reclamación alguna de ninguna de las personas que resultaron heridas o lesionadas como consecuencia del siniestro marítimo investigado, ni tampoco de terceros que consideraran resultaron perjudicados como consecuencia del siniestro marítimo, con miras a ser indemnizados o reparados.

No obstante, el perito marítimo en la especialidad de maquinaria naval designado por el despacho para la presente investigación, en el dictamen pericial rendido al despacho, respecto de los daños, indicó lo siguiente:

- *“Avaluo de los daños reportados, realizado sin referencias de marcas especiales:*
  - *Contadores de combustible mecánico de 2” precio \$ 27.000.000 x 2*
  - *Mangueras para combustible de 2” x 50 mts. \$ 4.800.000*
  - *Motobombas diesel empleadas \$ 3.700.000 x 2*
  - *Varios (pinturas. Empaquetaduras) \$ 3.800.000”*

Así las cosas, este despacho procederá a estimar el avalúo de los daños causados como consecuencia del siniestro marítimo de incendio de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, en la suma de Setenta Millones de pesos moneda legal colombiana (\$70.000.000).

En mérito de lo anterior, el Capitán de Puerto de Buenaventura en uso de sus facultades y en especial las que confiere el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27, en consonancia con lo establecido en el Decreto 5057 de 2009, artículo 3, numeral 8.

## RESUELVE

### ARTÍCULO PRIMERO:

Declarar civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, ocurrido el día 30 de enero de 2023, al señor Domingo Portocarrero Jaramillo, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.480.231, en calidad de capitán de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, por las razones indicadas en la parte motiva de la presente providencia.

### ARTÍCULO SEGUNDO:

Determinar el avalúo de los daños presentados como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, ocurrida el día 30 de enero de 2023, en la suma de Setenta Millones de pesos moneda legal colombiana (\$70.000.000), de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente proveído.



**ARTÍCULO TERCERO:**

Condenar al señor Haner Romero Hernández, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.089.799.007, en calidad de armador de la motonave El Petrolero, matrícula MC-01-0696, al pago de la suma de Setenta Millones de pesos moneda legal colombiana (\$70.000.000), por concepto de avalúo de daños, por ser civilmente responsable por las culpas del capitán de la nave, de conformidad con lo dispuesto en el Código de Comercio, artículo 1478, numeral 2.

**ARTÍCULO CUARTO:**

No condenar en costas ya que no se encuentran acreditadas en el expediente, de conformidad con lo establecido en el Código General del Proceso, artículo 312, inciso 4.

**ARTÍCULO QUINTO:**

Notificar el contenido del presente fallo a los interesados, dentro de los tres (03) días siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por edicto que se fijará por el término de cinco (05) días hábiles, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 46.

**ARTÍCULO SEXTO:**

Contra el presente fallo proceden los recursos de reposición y apelación, los cuales deben interponerse en la diligencia de notificación personal o, dentro de los cinco (5) días siguientes a ella o a la desfijación del edicto, según el caso, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 54.

**Notifíquese y cúmplase,**



Capitán de Fragata **ALBERTO LUIS BUEVAS SUSA**  
Capitán de Puerto de Buenaventura



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento queda verificada en: [https://servicios.mpl.gov.co/https://servicios.mpl.gov.co/mpl/index.faces?\\_afirmacion=1](https://servicios.mpl.gov.co/https://servicios.mpl.gov.co/mpl/index.faces?_afirmacion=1)  
Identificador: LBxs /hz5 jtrZ CGM1 7tu6 3EH3 EK0=