

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 SEP 2016.

Referencia 15012011-021
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Incendio- Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la Abogada JOHANNA MARRUGO AHUMADA, apoderada especial del señor MACGIVER CORREA HERRERA y de la empresa BUZCA SOLUCIONES DE INGENIERIA S.A- BUZCA S.A, en calidad de Propietario y Armador de la M/N CORALIA respectivamente, en contra del fallo de primera instancia que data del veintinueve (29) de junio de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación por siniestro marítimo de incendio de la M/N CORALIA, ocurrido en el área de su jurisdicción, el quince (15) de septiembre de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día quince (15) de septiembre de 2011, el señor AHUMADA DIAZ ERIK en calidad de representante legal de la Armada Nacional y Comandante de la UNIDAD DE REACCION BP-493, presentó escrito formal de Protesta ante la Capitanía de Puerto de Cartagena, en razón al presunto acaecimiento del siniestro marítimo registrado como incendio de la M/N CORALIA.
2. El día veintitrés (23) de septiembre de 2011, el Capitán de Puerto de Cartagena emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de incendio. En esta providencia, se ordenó allegar al despacho las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación. A su vez, decretó la práctica de las mismas, en la oportunidad procesal correspondiente.
3. El día veintinueve (29) de junio de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró la existencia del siniestro marítimo objeto del litigio sub examine y producto de lo aducido, determinó responsable al señor MACGIVER CORREA HERRERA, Capitán de la M/N CORALIA CP-05-2819-B.

162

Asimismo, declaró que el señor MACGIVER CORREA HERRERA, incurrió en violación a las normas de la Marina Mercante, al omitir las reglas de navegación y seguridad marítima.

Como consecuencia de lo anterior, el despacho procedió a imponer sanción pecuniaria (multa) al señor MACGIVER CORREA HERRERA, en calidad de Capitán de la M/N CORALIA, y a la empresa BUZCA SOLUCIONES DE INGENIERIA S.A- BUZCA S.A, equivalente a seis (06) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pagaderos de forma solidaria.

4. El día diez (10) de agosto de 2012, la Abogada JOHANNA SAMARA MARRUGO AHUMADA, apoderada especial del señor MACGIVER CORREA HERRERA, y de la empresa BUZCA SOLUCIONES DE INGENIERIA S.A- BUZCA S.A, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del fallo de primera instancia proferido el día veintinueve (29) de junio de 2012 por el Capitán de Puerto de Cartagena.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida 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 al escrito de Protesta presentado por el Comandante de la Unidad de Reacción BP-493, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de incendio de la M/N CORALIA, las siguientes:

“El día de hoy 15 de Septiembre de 2011, Siendo las 14:00R, se realizó verificación ante el llamado a la línea de emergencia de la Estación de Guardacostas de Cartagena por un conato de incendio a la altura de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla a bordo de la M/N CORALIA CP-05-2819-B de la empresa Buzca S.A Ingeniería Marina, al mando del Piloto Mac Guiver Correa Herrera C.C 1.143.330.324 de Cartagena, quienes se desplazaban desde la empresa Buzca S.A hasta Sociedad portuaria. El conato de incendio fue ocasionado por una fuga en el sistema de combustible en el interior del motor Yamaha F100, el cual fue controlado por parte de la tripulación con apoyo de unidades de Guardacostas y ENAP, pudiendo causar un siniestro de mayor magnitud por no tomar las

1602

medidas de precaución pertinentes como son la verificación antes de zarpe de los equipos y maquinaria a bordo de la motonave". (Cursivas fuera de texto)

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por la Abogada JOHANNA SAMARA MARRUGO AHUMADA, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

- ❖ *"(...) CONATO DE INCENDIO, entendiendo por conato: "El inicio de una actividad que no llega a terminarse" es decir conato es sinónimo de tentativa o intento, fue como la misma definición lo establece un intento de incendio que no llegó a producir consecuencias ni a la nave, ni al medio ambiente, ni a las personas (...).*
- ❖ *Así mismo es bueno aclarar como en acápite de Declaraciones se establece, que el piloto no solo manifestó si no que acredito que tiene título de marinero de cubierta con experiencia sino que al momento de presentarse el conato de incendio este fue sofocado RAPIDO E INMEDIATAMENTE, por él, lo que considera un **atenuante** (Artículo 81 Decreto Ley 2324 de 1984 literal "f") (...).*
- ❖ *Aduce esta Capitanía que el capitán de la motonave Coralia no presento Acta de Protesta, PERO si presento informó verbalmente de la ocurrencia de los hechos (...)" (Cursivas y negrillas fuera de texto)*

ANÁLISIS TÉCNICO

El día 18 de octubre de 2011 el Perito NELSON TRONCOSO NIEVES, presentó informe técnico a fin de determinar las circunstancias de modo, tiempo, lugar y demás aspectos relevantes relacionados con el siniestro marítimo de incendio de la M/N CORALIA, de la siguiente manera:

"Hechos

La lancha CORALIA, el día 16 de septiembre de 2011, en horas de la tarde y al frente de las instalaciones de la Escuela Naval de Cadetes, presento siniestro marítimo consistente en conato de incendio, el cual fue atendido y sofocado por los tripulantes de la misma, los señores MAC GUIVER CORREA HERREA piloto de la lancha, y WILLIAN TORRES proel, asistidos por unidad de Guardacostas del Caribe y personal de la Escuela Naval.

Conclusiones

(...) me permito concluir que este incidente, se debió al mal procedimiento efectuado por el piloto de la misma, señor MAC GUIVER CORREA HERREA, al no tomar las precauciones necesarias para reconectar la manguera de combustible que se había soltado del filtro de gasolina, y no verificar que dicha manguera había perdido la abrazadera correspondiente, debido a la prisa en querer continuar con

102

la misión encomendada. De igual manera, el señor MAC GUIVER CORREA HERRERA, no se percató de la cantidad de combustible que se había derramado y que estaba acumulado en la carcasa, lo cual ocasiono que al dar arranque se produciría chispa y por consiguiente conato de incendio en el motor.

Recomendaciones

Me permito recomendar se efectuó por parte de la Empresa BUZCA LTDA, el reentrenamiento y la capacitación necesarias del personal que opera ese tipo de unidades, con el propósito de atender emergencias de cualquier otro tipo, y en especial poder solucionar fallas mecánicas con los motores fuera de borda que puedan poner en peligro la vida en el mar y la seguridad del tráfico marítimo (...)". (Cursivas y negrillas fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Es oportuno puntualizar por este Despacho, que la Autoridad Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, tal como lo contempla artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984 al establecer:

"Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto". (Cursivas fuera de texto)

En este mismo sentido, el Decreto Ley 2324 en su artículo 26, manifiesta que:

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

(...) d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas". (Cursivas fuera de texto)

Este Despacho procede al estudio del caso concreto, para lo cual se hace necesario referenciar la declaración juramentada y rendida por el Capitán de la motonave, el señor MACGIVER CORREA, manifestando lo siguiente:

"(...) decidimos levantar la tapa del motor para verificar qué había pasado y nos dimos cuenta que la manguera que alimento de combustible al motor estaba suelta, decidí volverla a colocar pero se soltó, cuando se le da arranque generó una presión de combustible y la

manguera se vuelve a salir, esto generó combustible en la parte de atrás del motor y posteriormente le dimos arranque otra vez, generando el conato de incendio, el cual fue sofocado rápidamente con el extintor (...).(Cursivas fuera de texto)

Entre tanto, la Abogada JOHANNA SAMARA MARRUGO AHUMADA, quien actúa como apoderada del Capitán investigado, dentro de sus argumentos de defensa, expuso que el fenómeno acaecido, constituyó un conato de incendio, el cual debe entenderse como:

“El inicio de una actividad que no llega a terminarse, por lo cual es sinónimo de tentativa o un intento de incendio que no llegó a producir consecuencias ni a la nave, ni al medio ambiente, ni a las personas”.

Sobre el particular, valga tener de presente que el término conato de incendio es definido como el inicio de fuego en pequeña magnitud que puede ser controlado y dominado de forma directa, extinguido de forma efectiva.

Ahora bien, de acuerdo con los elementos probatorios que figuran en el expediente, se observa que el conato de incendio de la motonave “CORALIA” ocurrió debido a la acumulación de gasolina en la carcasa del motor, toda vez que la manguera que alimenta con combustible el aparato se había desajustado.

Lo anterior trajo como consecuencia que al momento de intentar arrancar el motor de la motonave se emitiera una chispa eléctrica que finalizaría con la ignición¹ del conato de incendio, el cual fue contralada rápidamente por las acciones efectuadas por el Capitán de la embarcación y su tripulación.

Con base a lo expuesto, este Despacho determina la ocurrencia de un conato de incendio y no de un siniestro de incendio. Aunque que hubo presencia de fuego según se determina en la investigación objeto de estudio, este fue extinguido de forma directa y rápida antes de que llegase a producir algún tipo de consecuencia.

De ahí que este Despacho considera que procede el argumento expuesto por la parte apelante frente a la “tentativa o intento de incendio”, toda vez que -tal como se determinó- lo que existió fue un conato de incendio, por lo anterior, en esta instancia se procederá a modificar la decisión de la Capitanía de Puerto al declarar que no existió el siniestro marítimo de incendio.

En los términos del Decreto Ley 2324 de 1984, existe la obligaciones para la autoridad marítima de adelantar las respectivas investigaciones por la ocurrencia de siniestros marítimos, en este caso el conato de incendio, toda vez que es un evento que puede llegar a afectar la seguridad de la vida humana en el mar.

¹ <http://lema.rae.es/drae/?val=ignici%C3%B3n> - Acción que inicia o desencadena ciertos procesos físicos o químicos; ejemplo., una chispa eléctrica puede producir la descarga de un gas

hoy

De las declaraciones figuradas como elementos probatorios del caso sub examine, se observa que el conato de incendio sucedió por una falta de diligencia del Capitán de la motonave, debido a que éste tuvo la posibilidad de haber evitado la ocurrencia del conato si se hubiese percatado de la presencia de combustible en la carcasa del motor. En este sentido, el Capitán debió prever el riesgo que causaría el acto de dar arranque al motor de la motonave en las circunstancias en la que ésta se hallaba. No obstante, al hacer caso omiso a la prevención e intentar poner en marcha el motor del artefacto, se dio lugar al conato de incendio.

Es pertinente citar algunos extractos de las declaraciones rendidas por el Capitán de la motonave en las cuales se puede observar la forma como actuó este y la tripulación de la embarcación una vez se presentó el conato de incendio.

Al preguntarle al señor MACGIVER CORREA HERRARA, qué funciones realizó su ayudante el día de los hechos, este respondió:

(...) *"el señor William Torres cogió el extintor y apago el fuego"*. (Cursivas fuera de texto)

Posteriormente se le indico al Capitán que manifestara al Despacho su participación en el conato a lo que este respondió:

(...) *"Mi primera reacción fue quitar el tanque de combustible y trasladarlo hacia la proa, mientras yo hacia este movimiento mi compañero sofocaba el fuego con el extintor"*. (Cursivas fuera de texto)

Es oportuno considerar que la actuación materializada por el Capitán de la motonave y su tripulación, contribuyó a minimizar los posibles daños con ocasión a los hechos, evitando que fueran de mayores proporciones.

En cuanto al segundo argumento de la parte recurrente, esta solicita disminuir el valor de la multa impuesta por el Capitán de Puerto en la sentencia de primera instancia, razón por la cual requiere que se tenga en cuenta los atenuantes a la sanción en los términos del Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 81, el cual reza:

"Artículo 81. Aplicación de las sanciones. Para la aplicación de las sanciones o multas se tendrá en cuenta las reglas siguientes:

2. Son atenuantes:

f) El efectuar labores o actos que contribuyan a minimizar o disminuir los daños perjuicios ocasionados o que se puedan ocasionar por el accidente o siniestro marítimo de que se trate. En estas circunstancias, las sanciones se disminuirán en un cincuenta por ciento (50%). Se sancionarán con mayor severidad aquellas infracciones que pongan en peligro la seguridad de las personas, de las naves, de los artefactos navales o plataformas, de la carga

transportada y/o la instalación portuaria". (Cursiva, subrayada y negrilla fuera de texto)

Sin embargo, producto del análisis del caso, se observa que en el fallo de primera instancia se procedió a imponer sanción de multa por violación a Normas de Marina Mercante y no por la posible ocurrencia del siniestro de incendio.

El Capitán de la motonave omitió hacer la presentación del acta de protesta, y según lo contemplado en el Código de Comercio artículo 1501 son funciones y obligaciones del Capitán;

"Son funciones y obligaciones del Capitán:

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

Razón por la cual, en el fallo de primera instancia se procedió a imponer sanción de multa por violación a Normas de Marina Mercante.

Con relación a lo manifestado por la Abogada, respecto a la presentación del Acta de Protesta por parte del Capitán de la motonave "CORALIA", declara que ésta procedió a informar verbalmente de la ocurrencia de los hechos, sin embargo, este Despacho no encuentra probada tal afirmación, como quiera que las pruebas obrantes en el expediente se puede constatar que el escrito de protesta fue presentado en fecha 15 de septiembre de 2011 por el Comandante de la Unidad de Reacción BP-493, el señor AHUMADA DIAZ ERIK.

Teniendo como fundamento lo expresado en las consideraciones y luego de revisar los elementos probatorios que reposan en el expediente, no se encuentra probado que el Capitán de la motonave "CORALIA" hubiese presentado Acta de Protesta en forma escrita o verbal, razón por la cual se confirma la sanción dispuesta por la Capitanía de Puerto en la sentencia de primera instancia de fecha 29 de junio de 2012.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- REVOCAR el artículo 1 la decisión del veintinueve (29) de junio de 2012, emitida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del veintinueve (29) de junio de 2012, emitida por el Capitán de Cartagena, con fundamento en la parte

considerativa de este proveído

ARTICULO 3°- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido del presente fallo a la señora JOHANNA SAMARA MARRUGO AHUMADA, identificada con cédula de ciudadanía No. 45.689.982 expedida en Cartagena, en calidad de apoderada del señor MACGIVER CORREA HERRERA en calidad de Capitán y de la empresa BUZCA SOLUCIONES DE INGENIERIA S.A- BUZCA S.A, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 5°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Cartagena para que, una vez quede en firme el presente fallo, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 21 SEP 2016



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo