

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

19 DIC 2016

Referencia: 13012013003

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 27 de enero de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de incendio de la M/N "FM EXPRESS" de bandera de Santo Tomé y Príncipe, ocurrido el 10 de marzo de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe suscrito por el señor FIDEL ANTONIO TRUJILLO RODRÍGUEZ, Controlador de Tráfico Marítimo, el Capitán de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de los hechos relacionados con el presunto incendio de la M/N "FM EXPRESS".
2. El 11 de marzo de 2013, el Capitán de Puerto de Barranquilla emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán, la tripulación y el Armador de la M/N "FM EXPRESS" por el siniestro marítimo de incendio, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió fallo de primera instancia el 27 de enero de 2015, a través del cual no declaró responsables al señor LUIS JORGE IGUARAN DAZA, en calidad de Capitán de la M/N "FM EXPRESS", ni a su tripulación, por el siniestro marítimo de incendio de dicha embarcación.

Así mismo, declaró que no hubo violación a las normas de marina mercante por parte del señor LUIS JORGE IGUARAN DAZA, Capitán de la M/N "FM EXPRESS", ni de la tripulación, por el incendio ocurrido el 10 de marzo de 2013.

De igual forma, se abstuvo de fijar 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 Barranquilla envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1/2

COMPETENCIA

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

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

ANÁLISIS TÉCNICO

De la protesta presentada por el SP. OSVALDO ARELLANO LÓPEZ, Suboficial Operativo de la Estación de Guardacostas de Barranquilla, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"(...) Se recibe llamado del Sr. Comandante Guardacostas de Barranquilla, alertándonos de una emergencia de incendio a bordo de un buque carguero a cuatro millas al norte de Bocas de Ceniza. La embarcación de nombre "FM EXPRESS" de bandera República Dominicana y de registro de marina mercante No. 0039645, puerto de zarpe Panamá con destino Puerto Bolívar, la cual transportaba electrodomésticos. Fue divisada en la posición LAT 11° 10'39,6N LONG 74° 49'13,2W a la altura de Cuatro Bocas, totalmente incendiada y con parte de la carga en el mar, como a una milla al oeste divisamos una balsa con los tripulantes del buque, ocho en total, allí entrevisté al Capitán de la embarcación, el señor Luis Jorge Iguarán c.c. 1.124.026.667 de Maicao (Guajira), con número celular 3205850406, el cual me relató que la novedad se presentó a las 09:00R posiblemente por un corto circuito en el cuarto de máquinas de la embarcación, al no poder controlarlo decidieron abandonar en las balsas salvavidas disponible. Los encontramos a las 10:45R y procedimos a traerlos a la Estación de Guardacostas Barranquilla. (...)" Cursiva fuera de texto

El señor LUIS JORGE IGUARAN DAZA, Capitán de la M/N "FM EXPRESS", narró los hechos de la siguiente manera:

"(...) el día 10 de marzo del año en curso siendo las 8:45 am, sentí un olor a caucho quemado en la cubierta del barco que me hizo bajar al instante al cuarto de máquinas, cuando llegué a la puerta vi a uno de los maquinistas intentando apagar el fuego con un extintor, yo como Capitán procedí a encender las alarmas y alertar al personal de lo sucedido a bordo, todos acudimos a la puerta del cuarto de máquinas con extintores en mano para poder controlar las llamas pero la densidad del humo que salía del mismo era demasiada, pasaron unos segundos y se fue la luz y al ver lo incontrolable de la situación les grité a todos que subieran a la cubierta principal de allí procedimos a tomar lo necesario para realizar el abandono de la embarcación, yo recogí los radios y los documentos que estaban a la mano, porque el humo ya estaba propagado por todo el puente de mando, salí y me comuniqué por medio del canal 16 con el Control de Tráfico de Barranquilla pidiendo socorro, dando nuestra posición y diciendo lo sucedido a bordo. Procedimos a lanzar las balsas salvavidas y al abandono de la motonave, todo eso sucedió alrededor de las 8:45 am hasta las 9:50 am, al cabo de unos minutos llegó la lancha de los Guardacostas y procedimos a embarcarnos, los cuales los trajeron a la base de Guardacostas de Barranquilla a darnos primeros auxilios." Cursiva fuera de texto

De acuerdo con el dictamen pericial rendido por el señor MAURICIO BEJARANO URREGO, en calidad de Ingeniero & Perito Naval, respecto a las posibles causas que provocaron el incendio de la M/N "FM EXPRESS", se extrae lo siguiente:

"(...) Posible causa de los hechos presentados:

No es posible determinar con meridiana claridad, cuál fue la causa del inicio del siniestro de incendio ocurrido el día 10 de marzo de 2013 a las 08:20 horas aproximadamente en la MN "FM EXPRESS".

Lo que sí queda claro, de acuerdo a las declaraciones de los tripulantes, los reportes escritos de Guardacostas y de la Estación de Control de Tráfico Marítimo, el buque se incendió cuando se encontraba en la posición Lat 10°40'N y Longitud 74°40'W aproximadamente y a una distancia de 9 millas de Bocas de Ceniza (Barranquilla).

De acuerdo al reporte meteorológico para esa fecha del CIOH; las condiciones de altura de la ola y corriente, si bien es cierto estaban un poco altas; se consideran normales para la época del año en que sucedieron los hechos (primer trimestre de 2013), con influencia de vientos alisios que generan mayor altura de ola y periodos más cortos de la misma.

Específicamente y de acuerdo a la declaración del Maquinista Sr. Divinson Navas Martínez, inicialmente el buque sufrió un apagón o (black out) y posterior a ello cuando subía por las escalas del cuarto de máquinas, determinó que la conflagración se inició en el ventilador de alimentación de tiro forzado del cuarto de máquinas, el cual por diseño, se encuentra en la parte superior del cubichete o chimenea. (...)" Cursiva fuera de texto

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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

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

- 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 forzosa;*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".* Cursiva y subrayado fuera de texto

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

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

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

Conforme a lo señalado, en cuanto a los aspectos procesales y probatorios surtidos en el proceso, éste Despacho evidencia que se cumplieron en debida forma de acuerdo con los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984, por lo que se procede a hacer un análisis de las pruebas aportadas al proceso, con el fin de establecer si existió o no el siniestro marítimo de incendio, las causas que lo generaron, las personas involucradas y habiendo lugar, los aspectos necesarios para determinar la responsabilidad.

En la declaración rendida por el señor LUIS JORGE IGUARÁN DAZA, Capitán de la M/N "FM EXPRESS", se refirió a los hechos que rodearon la ocurrencia del siniestro de la siguiente manera:

"(...) Zarpamos el día jueves siete (7) de marzo de 2013 a las 2:00 de la tarde de la Bahía de Cristóbal de Colón en Panamá con destino a Puerto Nuevo - Guajira, desde el inicio del viaje conseguimos mal tiempo, viento y corriente en contra, aun así seguimos navegando durante dos días, sin mayor inconveniente, haciendo de 3 a 4 nudos de velocidad hasta que llegamos al área de Bocas de Ceniza, justamente atravesando el Río, yo me encontraba en la cubierta principal de popa, llenando una botella de agua cuando sentí el olor a caucho quemado, eso fue alrededor de las 8:45 de la mañana del día 10 de marzo de 2013, bajé corriendo al cuarto de máquinas a ver qué era lo que sucedía y me encontré con que el jefe de máquinas estaba saliendo con un extintor en las manos, buscando la manera de apagar las llamas, en mi deber de Capitán, le informé a toda la tripulación de lo que estaba sucediendo, y el personal que estaba en el área de los camarotes agarraron extintores, se fue la luz, y ya el humo la densidad que salía del cuarto de máquinas no nos dejaba ver, yo personalmente me estaba asfixiando, le grité a los que estaban allí que subiéramos a la cubierta principal, siguiendo el protocolo de seguridad, el humo se propagó por todo el barco, no se veía nada, yo procedí a tomar la documentación que estaba en mi habitación y los VH portátiles, procedí a comunicarme con la ECTM de Barranquilla solicitando su ayuda pronta e informándole a cada cierto tiempo de las acciones que estaba realizando, (...) procedimos a tirar la balsa que se encuentra al costado de estribor del barco, al ver las llamas hicimos todo lo que pudimos y la llevamos hasta la proa, estando allí aprovechamos la oportunidad y tiramos dos grilletes de cadena, procedimos a abandonar la nave uno por uno, (...) El buque venía con mercancía varia, el incendio viene desde el cuarto de máquinas y sube hasta la cubierta principal y empezó a quemar las bodegas de carga, el buque quedó abandonado y en llamas, lo primero que pensé yo fue en el bienestar de la tripulación y la mía. (...)" Cursiva fuera de texto

Cuando se le preguntó por el tipo de mercancía que transportaba la M/N "FM EXPRESS", señaló:

"(...) Electrodomésticos, vajillas, lavadoras, cigarrillos, chocolatería, nada de licor. (...)"
Cursiva fuera de texto

Al ser consultado por las razones que provocaron el siniestro de incendio, dijo:

"(...) Un corto circuito en el exterior del respiradero del cuarto de máquinas. (...)" Cursiva fuera de texto

En la declaración rendida por el señor DIVINSON NAVAS MARTINEZ, Maquinista de la M/N "FM EXPRESS", se refirió a los trabajos de reparación realizados al buque, la última vez que subió a dique, a finales de 2011:

"(...) Trabajo de casco, cambio de láminas, la máquina fue montada allá, motor Caterpillar 3512 de 12 pistones, se le puso nueva toda la tubería de enfriamiento, la tubería de combustible también fue cambiada. Se reparó el bote salvavidas, reparación de winche. (...) la MN cuenta con dos generadores DETROIT de 3 cilindros, en el cuarto de máquinas y un KUMMINS de 3 cilindros ubicado en la popa como generador de emergencia. (...)" Cursiva fuera de texto

Al analizar el documento de zarpe (folio 50), expedido el 29 de enero de 2013, se observa que la M/N "FM EXPRESS" tenía autorización por parte de la Capitanía de Puerto Bolívar, de salir desde dicho puerto ubicado en La Guajira con destino a Cristóbal - Panamá, sin embargo de acuerdo con las declaraciones, con el acta de protesta y con los hechos probados, inició la navegación el 7 de marzo de 2013, desde la Bahía de Cristóbal en Colón - Panamá hacia Puerto Nuevo en La Guajira, es decir sin un zarpe que avalara dicha ruta.

Se tiene entonces, que de acuerdo con el material probatorio recaudado, el 10 de marzo de 2013 mientras navegaba a una distancia de nueve (9) millas de Bocas de Ceniza - Barranquilla, la M/N "FM EXPRESS" de bandera de Santo Tomé & Príncipe, con registro No. 0039645, al mando del Capitán LUIS JORGE IGUARÁN DAZA, presentó una conflagración presuntamente iniciada en el cuarto de máquinas, lo que provocó que la tripulación abandonara el buque y se produjera la pérdida total de la embarcación y de la carga que transportaba, la cual en su mayoría consistía en electrodomésticos, configurándose así el siniestro marítimo de incendio.

Ahora bien, del concepto dado en el dictamen pericial por el señor MAURICIO BEJARANO URREGO, Ingeniero & Perito Naval, se destaca lo siguiente *"(...) No es posible determinar con meridiana claridad, cuál fue la causa del inicio del siniestro de incendio ocurrido el día 10 de marzo de 2013 a las 08:20 horas aproximadamente en la MN "FM EXPRESS". (...) inicialmente el buque sufrió un apagón o (black out) y posterior a ello cuando subía por las escalas del cuarto de máquinas, determinó que la conflagración se inició en el ventilador de alimentación de tiro forzado del cuarto de máquinas, el cual por diseño, se encuentra en la parte superior del cubichete o chimenea."* Cursiva y subrayado fuera de texto

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

Para que exista responsabilidad, se requieren tres elementos indispensables, el daño, el hecho generador del mismo y un nexo causal que permita imputar el primero a la conducta del

agente generador. Así lo contempló la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia ⁽¹⁾, al considerar necesario que para determinar la responsabilidad del agente, se deba probar la relación de causalidad, al respecto señaló:

"(...) En fin, en esta materia, como en todas las hipótesis de responsabilidad civil, la relación de causalidad entre el daño y la conducta debe demostrarse con elementos probatorios idóneos de conformidad con el marco fáctico de circunstancias y según la apreciación discreta del juzgador, sin admitirse una regla absoluta e inflexible, ni la "falta de certeza científica absoluta" (numeral 6º, artículo 1º, Ley 99 de 1993), representa un escollo insalvable para determinar la causa generatriz del quebranto e incidencia de un evento o comportamiento concreto en la secuencia causal. (...)" Cursiva y subrayado fuera de texto

Observa el Despacho, que del dictamen pericial y de las declaraciones dadas por los tripulantes de la M/N "FM EXPRESS", no fue posible determinar el nexo causal que permita establecer con seguridad, que el incendio generado aparentemente en el ventilador del cuarto de máquinas, que tuvo como desenlace la pérdida total del buque y de la carga que transportaba, se originó por una falla atribuible al Capitán de la embarcación, señor LUIS JORGE IGUARÁN DAZA, responsable de la nave como jefe de gobierno de la misma.

La actuación del señor LUIS JORGE IGUARÁN DAZA, fue acertada al tratar de controlar la conflagración en compañía de su tripulación, utilizando los distintos extintores con los que contaba la nave, sin embargo, debido a la imposibilidad de apagar las llamas, tomó la decisión correcta al salvar la vida de las personas a bordo, por lo que se vio obligado a abandonar la M/N "FM EXPRESS", evitando así un daño mayor al que ya se había generado.

Al no contar con elementos probatorios suficientes, que permitan establecer que el incendio generado en la M/N "FM EXPRESS" el 10 de marzo de 2013, a una distancia aproximada de nueve (9) millas de Bocas de Ceniza, jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, se presentó por negligencia, impericia o como resultado de una orden equivocada dada por el Capitán, el Despacho no declarará responsable al señor LUIS JORGE IGUARÁN DAZA, tal como quedó determinado en el fallo de primera instancia.

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

Con fundamento en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se hace necesario hacer el análisis para establecer si existió violación a las normas de Marina Mercante, por lo que el Despacho considera que si bien el Capitán de la M/N "FM EXPRESS", señor LUIS JORGE IGUARÁN DAZA, no fue declarado responsable en ésta instancia, éste vulneró las siguientes disposiciones:

La Resolución 520 de 1999, para la vigilancia y control de naves y artefactos navales, contempla en su artículo 1º relativo a las definiciones, sobre los documentos que deben portar las naves extranjeras durante la navegación:

⁽¹⁾ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sala de Casación Civil. Radicado No. 52835-3103-001-2000-00005-01 del 16 de mayo de 2011, M.P. William Namén Vargas.

- "a. Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación.*
- b. Patente de navegación o permiso especial de navegación (según la clase de nave).*
- c. Patente del Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura - INPA, tratándose de naves pesqueras.*
- d. Resolución de autorización o registro de ruta (según el tráfico que realice la nave).*
- e. Documento de zarpe y demás documentos exigidos por las normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.*
- f. Certificado de matrícula.*
- g. Certificado de registro de motor.*
- h. Certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación.*
- i. Autorización especial para tránsito expedida por la Capitanía de Puerto de conformidad con lo previsto en los literales f y g del artículo 2o. de la presente Resolución." Cursiva y subrayado fuera de texto*

A folio 50, obra un zarpe dado por la Capitanía de Puerto Bolívar el 29 de enero de 2013, en el que la M/N "FM EXPRESS" tenía permiso para salir desde dicho lugar con destino a Cristóbal - Panamá, motivo por el cual dicha embarcación no estaba autorizada para cubrir la ruta del 7 de marzo de 2013, entre Cristóbal - Panamá y Puerto Nuevo (Guajira), vulnerando así lo dispuesto en el artículo 97 del Decreto Ley 2324 de 1984, modificado por el artículo 98 del Decreto 19 de 2012, que reza:

"(...) Toda nave para operar en el servicio para el cual se encuentra registrada debe obtener el documento de zarpe, el cual se expedirá por el respectivo Capitán de Puerto, cuando cumpla los requisitos y las condiciones que determine la Autoridad Marítima Nacional. (...)" Cursiva fuera de texto

En la investigación quedó plenamente probada la omisión de las reglas marítimas, tales como las establecidas en la Resolución 520 de 1999 y el artículo 97 del Decreto Ley 2324 de 1984, modificado por el artículo 98 del Decreto 19 de 2012, que disponen la obligación que las naves, en éste caso una extranjera, deben portar el documento de zarpe debidamente expedido por la Capitanías de Puerto para navegar en aguas de jurisdicción de la Autoridad Marítima.

Sin embargo, al haber transcurrido más de tres (3) años desde la ocurrencia de los hechos, ha operado el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria¹ con la que cuentan las autoridades administrativas, por tanto éste Despacho se abstendrá de imponer sanciones al respecto.

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

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

¹ Ley 1437 de 2011, artículo 52.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR el artículo primero del fallo de primera instancia del 27 de enero de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo segundo del fallo del 27 de enero de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de Barranquilla, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión quedará así:

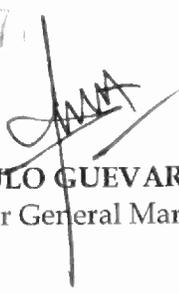
"DECLARAR administrativamente responsable al señor LUIS JORGE IGUARÁN DAZA, en calidad de Capitán de la M/N "FM EXPRESS", por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante de acuerdo con la parte motiva de ésta decisión."

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, el contenido del presente fallo al señor LUIS JORGE IGUARÁN DAZA identificado con cédula de ciudadanía No. 1.124.026.667 expedida en Maicao (Guajira), en calidad de Capitán de la M/N "FM EXPRESS" y a las 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 Barranquilla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

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

Notifíquese y cúmplase, 19 DIC 2017.


Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo