

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 29 MAR 2019

Referencia: 21012015001 CP2

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Incendio- Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 30 de junio de 2017, por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por siniestro marítimo de incendio de la motonave "COSTA AZUL" de bandera colombiana, de matrícula No. MC 01-477, por los hechos ocurridos el día 27 de febrero de 2015 en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Guapi, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante información recibida por parte del señor Sargento Primero, Comandante Puesto Avanzado Iscuande, la Capitanía de Puerto de Guapi tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de Incendio de la motonave "COSTA AZUL", de bandera colombiana, el día 27 de febrero de 2015.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 02 de Marzo de 2015, el Capitán de Puerto de Guapi decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de incendio de la motonave "COSTA AZUL", ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Conforme lo establecen los artículos 67, 68 y 69 del Decreto Ley 2324, el Capitán de Puerto de Guapi una vez instruida la investigación el día 16 de noviembre de 2016, remitió el expediente al Capitán de Puerto de Tumaco para que se emitiera el cierre de la investigación y la correspondiente decisión de primera instancia.
4. El día 30 de junio de 2017, el Capitán de Puerto de Tumaco profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

*"(...) EXONERAR al señor JAIRO TORRES GARCIA, mayor de edad, identificado con la cedula de ciudadanía No 16.479.703 expedida en Iscuandé-Nariño, en su calidad de capitán de la motonave "COSTA AZUL", de bandera*

*colombiana, distinguida con la matricula No mc-01-477, de toda responsabilidad por los hechos ocurridos el día 26 de febrero de 2016 que dieron origen al siniestro marítimo de incendio de la citada motonave, tal como se expone en la parte motiva del presente fallo (...)*".

5. Al no haberse interpuesto recurso de apelación en contra de la citada decisión, dentro del término establecido por las disposiciones normativas vigentes sobre la materia, el Capitán de Puerto de Tumaco remitió el expediente a este Despacho, en vía de consulta, conforme a lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

### COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, ésta 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 No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

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

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Tumaco, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este Fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado, (II) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable, (III) Del estudio probatorio del caso en concreto (IV) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (V) Del avalúo de los daños, (VI) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (VII) De las conclusiones.

## I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto objeto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos eminentemente internacionales.

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino<sup>1</sup>, por el otro, son –sin expresar duda alguna– elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

*“Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto –haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984– 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 y,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias”.*

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho encuentra la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio de la motonave “COSTA AZUL” de bandera colombiana, ocurrido el día 22 de febrero de 2015, en virtud del numeral d) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

---

<sup>1</sup> La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: “Dejar un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)”.

## II. De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable

Colombia, a través de la Ley 8 de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar -SOLAS, adoptada el 01 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las concernientes a *"Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad"*, siendo este el objetivo principal del SOLAS.

Acto seguido, la referida convención -en su objeto principal- expuso que: *"Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así"*. (Convenio Internacional SOLAS, objetivo principal)

En este punto, es pertinente recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal<sup>[1]</sup>.

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las **actividades peligrosas**, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella<sup>[2]</sup>.

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

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

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

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias<sup>2</sup>.

### III. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y respecto a la declaratoria de responsabilidad emitida en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

Inicialmente, respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la motonave "COSTA AZUL", el Sr. JAIRO TORRES GARCIA, en declaración rendida en audiencia pública el día 30 de julio de 2015 (folio 31), en la Capitanía de Puerto de Buenaventura, afirmó lo siguiente:

*"(...) Se pidió zarpe el 26 de febrero de 2015, a las 20:30 horas salimos con la escolta con destino a Charco Iscuande, llevábamos aproximadamente 60 toneladas en víveres 31 pasajeros y 7 tripulantes incluido el capitán de la nave, a las 04:30 del día 27 de febrero de 2015, el marinero timonel de la nave señor ALBEIRO JOSÉ RENGIFO CUEVAS me dijo que se había presentado un incendio en el escape del motor principal.*

*"(...) Entonces le hable a la tripulación y a todos los pasajeros y accioné la célula de zafarrancho de incendio y accionamos los 10 extintores que hay abordo para apagar las llamas, previniendo que las llamas se habían propagado demasiado y que era imposible apagar, tomé la decisión de llamar a Guardacostas por los canales de contacto que son 8250 y el canal 16 también, pero como no obtuve respuesta de guardacostas" (cursiva y subraya fuera del texto)*

En párrafos posteriores de su declaración, afirmó lo siguiente:

*"(...) Siendo las 05:00 de la madrugada accionamos el zafarrancho de abandono, bajamos 4 botes y 8 balsas y primero evacué los pasajeros y después la tripulación y nos alejamos de la motonave temiendo una explosión por los dos cilindros de gas de 100 libras y los tanques de combustible de consumo, nos alejamos rápidamente del lugar, llevábamos bengala para que nos ubicaran las embarcaciones que nos iban a prestar la ayuda, a la 05:50 llegaron las motonaves DON ANDI y AMAZONAS, recogieron los pasajeros y el personal de tripulación y los subieron a bordo".*

Ulteriormente aseveró que:

*"(...) Ni el casco ni el motor presentaron novedades, iban normales"*

<sup>2</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

*(...)El incendio se inició en la sala de máquinas e invadió la estructura interna, cuando nos trajo el ARC ZULA noté que se había consumido toda la cubierta y parte del casco estaba empezando a prenderse* (cursiva y subraya fuera del texto).

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, la Agencia Marítima "CIELO MARES", en representación de la motonave "COSTA AZUL", la Señora CIELO DIAZ AGUDELO, en versión rendida en audiencia pública el día 30 de julio de 2015 (folio 32), manifestó lo siguiente:

*(...) Lo único que me consta en este asunto, es que el buque costa azul, por intermedio de su capitán Sr. JAIRO TORRES GARCÍA solicitó zarpe el día 26 de febrero de 2015, el cual fue concedido y registrado bajo el número 0609 de la misma fecha, para las poblaciones del Charco e Iscuande en el Departamento de Nariño, llevando como carga víveres en general conjuntamente con sus pasajeros*" (cursiva y subraya fuera del texto).

Con el objeto de analizar las condiciones de navegabilidad, esta instancia revisará si la motonave "COSTA AZUL" se encontraba en condiciones de navegabilidad técnica, desde el punto de vista documental, de la seguridad y del personal a bordo.

En cuanto al ámbito documental, la motonave "COSTA AZUL", al momento de la ocurrencia del siniestro, tenía la autorización de zarpe expedida por la Dirección General Marítima.

Valga manifestar que en virtud del artículo 97 del Decreto Ley 2324 de 1984, por medio del cual se establece la obligatoriedad de la obtención del documento del zarpe.

*"Artículo 97. Zarpe y certificado de navegabilidad. 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 y subraya fuera del texto).

Expuesto lo anterior y vistas las pruebas obrantes en el expediente, este Despacho corrobora que la motonave "COSTA AZUL", cumplía con las condiciones de seguridad y navegabilidad durante el acaecimiento de los hechos objeto de investigación, contando con la autorización de zarpe para hacerse a la mar, lo que significa que la misma tenía los certificados y permisos por parte de la Autoridad Marítima Nacional para prestar el servicio de transporte, el día del siniestro.

Teniendo como fundamento lo esbozado y analizados los elementos materiales probatorios obrantes en el expediente, este Despacho avizora que confirmará el fallo de primera instancia emitido por el Capitán de Puerto de Tumaco, con base a los argumentos próximos, a saber.

Respecto a la existencia del presente siniestro marítimo de incendio, esta Autoridad hace especial mención que el gobierno y la dirección de la nave se encuentran en el Capitán.

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas por el señor JAIRO TORRES GARCIA, Capitán de la motonave "COSTA AZUL", en el momento justo de la ocurrencia del siniestro marítimo, para evidenciar el cumplimiento de un protocolo establecido para este tipo

de situaciones, tomando las medidas necesarias para proteger los pasajeros, la tripulación y la motonave.

#### **IV. Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual**

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que:

1. El hecho generador del siniestro marítimo de incendio de la motonave "COSTA AZUL", se configuró por un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia del mismo. No resulta viable partir del hecho que el incendio fue algo previsible, teniendo en cuenta el material probatorio obrante en la investigación, por cuanto se evidencia que el Capitán de la motonave fue diligente en el ejercicio de sus funciones al momento de la ocurrencia del siniestro marítimo.
2. La motonave "COSTA AZUL", cumplía con las condiciones de seguridad y navegabilidad antes del acaecimiento de los hechos objeto de investigación, contando con la autorización de zarpe para hacerse a la mar, lo que significa que la misma tenía los certificados y permisos por parte de la Autoridad Marítima Nacional para prestar el servicio de transporte, el día del siniestro.
3. El Capitán JAIRO TORRES GARCIA, realizó todas las acciones pertinentes para extinguir el incendio; así mismo, protegió la vida de sus pasajeros y tripulación.
4. En el presente caso, el señor JAIRO TORRES GARCIA, en su condición de Capitán de la motonave "COSTA AZUL", logró demostrar que el incendio sucedió por un evento ajeno a su voluntad.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que se configuró uno de los elementos previstos para la exoneración de la responsabilidad con ocasión del siniestro marítimo de la motonave "COSTA AZUL", razón por la cual esta Autoridad confirmará la exoneración de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Tumaco.

#### **V. Del avalúo de los daños**

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños, toda vez que no existe prueba que permita evaluar los mismos generados por el siniestro marítimo, así como tampoco tuvo conocimiento de la intervención de las partes interesadas tendiente a reclamarlos. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

## VI. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de marina mercante

Se encuentra que el Capitán de Puerto de Tumaco no advirtió infracción alguna a las normas de Marina Mercante, razón por la cual se abstuvo de imponer medidas sancionatorias de las que trata el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Empero, al haber transcurrido más de tres (3) años, contados a partir de la ocurrencia del hecho, para establecer la sanción correspondiente en virtud del artículo 52 de la Ley 1437 de 2011, y como el Despacho no impondrá sanción alguna, por cuanto a caducado dicha acción.

## VII. De las conclusiones

Finalmente, se concluye que en el presente siniestro marítimo no intervino la conducta del Capitán de la motonave "COSTA AZUL", toda vez que el siniestro marítimo de Incendio se produjo por un evento impropio a su voluntad, configurándose un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia del incendio en el escape del motor principal de la nave.

Resulta importante mencionar, que el siniestro marítimo objeto de investigación ocurrió el día 27 de febrero de 2015, y no el día 26 de febrero de 2016, tal como se expone en el artículo 1 de la providencia emitida el 30 de junio de 2017, por parte del Capitán de Puerto de Tumaco, por lo que este Despacho procederá a modificar en la parte resolutive de esta decisión.

Así las cosas, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 27 de febrero de 2015, se encuentra probatoriamente fundamentada la exoneración de responsabilidad del señor JAIRO TORRES GARCIA, en su condición de Capitán, por el Siniestro Marítimo de "Incendio" de la motonave "COSTA AZUL" de bandera Colombiana, identificada con la matrícula No MC-01-477, razón por la cual se acoge lo dispuesto por el A quo, modificando el artículo primero y confirmando los artículos restantes del fallo de primera instancia del 30 de junio de 2017 proferido por el Capitán de Puerto de Tumaco.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

### RESUELVE:

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo primero de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco el día 30 de junio de 2017, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

*"ARTICULO PRIMERO: EXONERAR al señor JAIRO TORRES GARCIA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.479.703 expedida en Iscuandé Nariño, en su calidad de capitán de la motonave "COSTA AZUL", de bandera colombiana, distinguida con la matrícula No. MC-01-477, de toda responsabilidad por los hechos ocurridos el día 27 de febrero de 2015 que dieron origen al siniestro marítimo de incendio de la citada motonave, tal como se expone en la parte motiva del presente fallo".*

**ARTICULO 2°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión proferida el día 30 de junio de 2017 por el Capitán de Puerto de Tumaco, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco, el contenido de la presente decisión al señor **JAIRO TORRE GARCIA**, en calidad de Capitán de la motonave "COSTA AZUL"; al Representante Legal de la Agencia Marítima de la mencionada embarcación; 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 Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de Tumaco, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase.

29 MAR 2019



Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**  
Director General Marítimo