

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 JUN 2017

Referencia: 13012012006

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 18 de diciembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de incendio de la Draga "FILIPPO BRUNELLESCHI" de bandera de Luxemburgo, ocurrido el 27 de octubre de 2012, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita por el señor TOM HARDIES, Capitán de la Draga "FILIPPO BRUNELLESCHI", el Capitán de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de los hechos relacionados con el presunto incendio del mencionado buque.
2. El día 29 de octubre de 2012, el Capitán de Puerto de Barranquilla emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo de incendio en la Draga "FILIPPO BRUNELLESCHI", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Mediante Resolución No. 073 CP3-ASJUR del 18 de diciembre de 2013, el Capitán de Puerto de Barranquilla profirió fallo de primera instancia a través del cual exoneró de responsabilidad al señor TOM HARDIES, en calidad de Capitán de la Draga "FILIPPO BRUNELLESCHI", y a su tripulación por el siniestro marítimo de incendio ocurrido a bordo de la citada nave.

Asimismo, declaró que no hubo violación a las normas de marina mercante por parte del Capitán, el Armador y la tripulación de la Draga. "FILIPPO BRUNELLESCHI".

De igual manera, determinó el avalúo de los daños ocasionados al mencionado buque en NOVENTA Y NUEVE MIL CINCUENTA DOLARES (USD 99.050,00).

### 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

10

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 acuerdo con el dictamen pericial rendido por el señor RAFAEL GÓMEZ GÓMEZ, Perito de Ingeniería, respecto a los hechos y las causas que rodearon el incendio al interior del buque, se extrae lo siguiente:

### "(...) 2. HECHOS

*En la Draga de Succión FILIPPO BRUNELLESCHI, el día sábado 27 de Octubre de 2012, a las 03:05R, se presentó incendio localizado en el cuarto del Generador Auxiliar, situado en la base del cono de la chimenea del buque, ubicado sobre la cubierta principal, en la popa del buque. (...)*

*A las 03:13R se intentó arrancar en forma manual el sistema de rociamiento de agua, pero no se pudo por estar disparado el sistema de Generador de Emergencia. (...)*

*A las 03:15R se completa el grupo contra incendio y se procede a combatir el incendio, logrando controlarlo, con dificultades por constantes disparos del Generador de Emergencia y por tanto fallos en el sistema eléctrico que alimentaba los circuitos esenciales.*

*A las 03:18R el fuego se reactivó en el segundo nivel del área de la base del cono de la chimenea, sobre el Generador de Emergencia, extendiéndose por las repisas del cableado del Generador; el segundo grupo contra incendio actúa y controla éste incendio empleando extinguidores portátiles de polvo químico. (...)*

*A las 03:25R el fuego queda bajo control y a las 03:33R queda extinguido, (...)*

### 4. CONDUCTA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS

#### Capitán

*De acuerdo a las declaraciones del citado y coincidentes con los demás miembros de la tripulación, fue informado por el oficial de guardia y en forma rápida y oportuna asumió la responsabilidad inherente a su cargo y tomó el control de la situación, ordenando las acciones pertinentes y acordes con la situación de emergencia y concretamente de incendio; dirigió las acciones desde el puente de gobierno acorde a la doctrina e informó oportunamente a las autoridades correspondientes del puerto del siniestro ocurrido.*

### 5. ESTADO DE LA NAVE

*De acuerdo con las listas de verificación y el historial de mantenimiento de maquinaria y equipo para antes del incendio y con base en las diferentes declaraciones de la tripulación, el*

102

*funcionamiento de la moto nave FILIPPO BRUNELLESCHI, era bueno y en condiciones normales de operatividad, tanto en sus equipos de operaciones y cubierta como de propulsión y auxiliares. Se constató que los registros de mantenimiento son llevados con rigurosidad y que el control de los mismos es constante, como así lo acreditan las certificaciones de la casa clasificadora BUREAU VERITAS y los expedidos por la autoridad marítima de la bandera a la cual pertenece la Draga. (...)*

## 6. CONSIDERACIONES

*(...) Es claro analizar que el incendio se presentó de forma fortuita ante el posible mal funcionamiento de un componente (manómetro) del sistema de aceite térmico, que al presentar una ligera fuga de aceite ocasionó el inicio de la conflagración, en presencia del área de alta temperatura de los gases de exhosto. (...)*

## 7. CONCEPTO FINAL

*(...) 1. Todo indica que el inicio de la conflagración en la Draga de Succión FILIPPO BRUNELLESCHI se inició en forma fortuita y no por acción o descuido de un tripulante. Lo anterior se fundamenta en la hora del siniestro, en la que no se estaba efectuando ningún trabajo en ésta área y en los registros de mantenimiento continuo de los equipos. (...)*  
(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)

De acuerdo a lo anterior, el señor TOM HARDIES, Capitán de la Draga "FILIPPO BRUNELLESCHI", presentó Acta de Protesta el 29 de octubre de 2012, en la cual sobresalen los siguientes hechos:

*(...)*

*03:05 Alarma de fuego en zona 11 (Sala de máquinas de babor y chimenea).*

*03:06 Fuego en los alrededores de la máquina combatido por el Primer Ingeniero. Alcanzó a detener el fuego en la cubierta principal de sala de máquinas.*

*03:07 Fuego en la chimenea (cubierta superior) combatido por el Segundo Ingeniero y ayudante con extinguidores de polvo.*

*03:15 Totalidad de la tripulación en punto de encuentro. Rejillas de ventilación en sala de máquinas cerrada. Uso de mangueras para enfriamiento del entorno.*

*(...)* (Cursiva y subrayado fuera de texto)

A su vez, en audiencia del día 2 de noviembre de 2012, el señor TOM HARDIES confirmó lo dicho en su informe al manifestar:

*"(...) PREGUNTADO: Sírvase hacer un relato claro, preciso y conciso de los hechos que le conste en relación con el incendio de la Draga Filippo Brunelleschi. CONTESTO: A las 03:05 una alarma de incendio en la zona 11 que es la de la chimenea. Hubo una llamada del cuarto de control al puente para informar que el motor auxiliar se había incendiado. (...) El incendio sucedió en la parte superior del motor auxiliar y el embudo. Debido al incendio fue imposible apagar el motor principal con el control de emergencia. A las 03:06 hubo un apagón general. El primer ingeniero apagó el motor auxiliar porque se había incendiado, lo que creó un apagón. (...) El primero ingeniero atacó el incendio en los laterales del motor y pudo parar el incendio en la cubierta principal del cuarto de máquinas. (...)"* (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Se tiene entonces, que de acuerdo con el material probatorio recaudado, el 27 de octubre de 2012 mientras se encontraba fondeada en el río Magdalena la Draga "FILIPPO BRUNELLESCHI" de bandera de Luxemburgo, con matrícula No. 9262778 del mismo puerto, se presentó un Incendio al interior del buque, que generó daños graves en la motonave, pero que en definitiva fue controlado tanto por el Capitán como por la tripulación a bordo del mismo.

Ahora bien, resulta indispensable tener en cuenta el concepto preliminar del Perito de Ingeniería (folios 8 al 11), señor RAFAEL GÓMEZ GÓMEZ, quien afirma:

*"El día sábado 27 de Octubre de 2012, a las 03:20R se presentó incendio localizado en el cuarto del Generador Auxiliar y concretamente en el tablero del generador principal y cableado de la red principal de alimentación; la causa aparente está por establecerse pero aparentemente se inicia por la acción de calor y presencia de lubricante en derrame. (...)"* (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Una vez hechas las investigaciones pertinentes, el mismo perito dentro de su Informe de Ingeniería del 1° de noviembre de 2013, concluye con relación a la causa del siniestro "*(...) que el incendio se presentó de forma fortuita ante el posible mal funcionamiento de un componente*

110

*(manómetro) del sistema de aceite térmico, (...)" y en cuanto al proceder de la tripulación, advierte "(...) 3) El desempeño de los miembros de la tripulación en la acción de contención del incendio fue oportuno y demostró conocimiento y profesionalismo. 4) Las decisiones tomadas por el Jefe de Máquinas y el Capitán de la Draga "FILIPPO BRUNELLESCHI" para combatir la emergencia fueron oportunas y acertadas, (...)" (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.

La fuerza mayor consiste en la ocurrencia de un imprevisto al cual no se puede resistir. Los supuestos para que se configure la fuerza mayor son la imprevisibilidad y la irresistibilidad, en cambio el caso fortuito opera cuando el suceso es previsible pero irresistible. Así lo contempló la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, que en Sentencia del 27 de febrero de 2009, en el proceso bajo radicado No. 73319-3103-002-2001-00013-01 con ponencia del Magistrado Arturo Solarte Rodríguez, señaló:

*"(...) 'Para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito (...) es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o de forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal e ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora', (...)*

*(...) Se ocupó luego de la irresistibilidad (...) En tal virtud, éste presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente, la persona no pueda - o pudo - evitar, ni eludir sus efectos. (...)"* (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Se observa entonces que en el Informe Pericial de Ingeniería, se concluye que el incendio originado en el cuarto del Generador Auxiliar situado en la base del cono de la chimenea de la Draga "FILIPPO BRUNELLESCHI" se inició de forma fortuita ante el mal funcionamiento del manómetro del sistema de aceite térmico, más no por acción o descuido de algún tripulante, razón por la cual consistió en un hecho imprevisto, ajeno a la voluntad del Capitán y de los miembros de la tripulación.

La actuación del señor Capitán TOM HARDIES, así como de su tripulación, fue oportuna y acertada de acuerdo al informe pericial. Se logró contener el incendio, se ejecutaron las maniobras y los procedimientos necesarios para afrontar la emergencia y se utilizaron las herramientas necesarias que logró evitar daños más severos, demostrando así diligencia y experticia.

El incendio que se generó entonces por una fuga de aceite, se sale de lo previsto por el Capitán, por el Jefe de Máquinas y en general por la tripulación, tratándose entonces de un evento de caso fortuito que provocó una emergencia a bordo de la nave; razón por la cual se concluye por parte del Despacho, la ruptura del nexo causal entre el hecho y el daño, siendo suficiente para

exonerar de responsabilidad al señor TOM HARDIES, Capitán de la Draga "FILIPPO BRUNELLESCHI" y a su tripulación, por lo ocurrido el 27 de octubre de 2012.

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 relación al avalúo de los daños, éste Despacho, al igual que lo hiciera el Capitán de Puerto de Barranquilla en primera instancia, lo estimará en la suma de NOVENTA Y NUEVE MIL CINCUENTA DOLARES (USD 99.050,0), de conformidad con las precisiones hechas por el señor RAFAEL GÓMEZ GÓMEZ, Perito de Ingeniería con licencia No. 79161164

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes la Resolución No. 073 CP3-ASJUR del 18 de diciembre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de éste fallo.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, el contenido del presente fallo al señor TOM HARDIES, en calidad de Capitán de la Draga "FILIPPO BRUNELLESCHI", al señor HERNAN RICARDO ROJAS PEÑA, en calidad de apoderado del Capitán y del Armador de la mencionada motonave y a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto

**ARTÍCULO 4°.- 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, 21 JUN 2017

  
Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ  
Director General Marítimo