

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 SEP 2016.

Referencia 15012012-007  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Incendio- Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 28 de septiembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de incendio del remolcador "JEFFERSON", hechos ocurridos el día 15 de enero de 2012, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. El día diecinueve (19) de enero de 2012, el señor TIM NAGLER en calidad de Capitán del remolcador "JEFFERSON", presentó escrito formal de Protesta ante la Capitanía de Puerto de Cartagena, en razón al presunto acaecimiento del siniestro marítimo de la motonave antes referida.
2. El día treinta y uno (31) de enero de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena emitió auto de apertura de la investigación por siniestro marítimo. 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 veintiocho (28) de septiembre de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró que el acaecimiento del siniestro marítimo ocurrió sin responsabilidad del Capitán del remolcador "JEFFERSON", el señor TIM SEAN NAGLER.

Asimismo, declaró que el avalúo de los daños producidos con ocasión al siniestro marítimo correspondió a cinco millones de pesos moneda corriente (\$5.000.000).



4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término legalmente establecido, el Capitán de Puerto de Cartagena envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme a lo establecido en 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, 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.

### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo al escrito de Protesta presentado por el Capitán del remolcador, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro, los siguientes:

*"El día 15/01/2012 a las 06:30 horas en posición N 12°11.17 E 81°03.03 la barcaza KIRBY30706 que estaba siendo remolcada se hundió, momentos después de haberse partido por la mitad.*

*Las condiciones de mar y viento eran fuertes, al momento del hundimiento eran 07:00 horas después del hundimiento, siendo las 13:15 horas se presentó un cortocircuito en el tablero de control principal quedando el remolcador a la deriva durante 3 días.*

*El día 17/1/2012 a las 20:10 posición que no pudimos tomar debido a que no traíamos sistema eléctrico llega el RR "MISS CHLOE" para ser remolcados hasta la bahía de Cartagena donde arribamos a las 18:00 horas del día 18/01/2012". (Cursivas fuera de texto)*

### ANÁLISIS TÉCNICO

El día 23 de enero de 2012, 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 del remolcador "JEFFERSON". (Folios 8-11)

#### *"Hechos*

*La inspección inicial de arribada se realizó a bordo del remolcador "JEFFERSON" el día 18 de enero de 2012 hacia las 19:00 a.m. en la boya de mar (...)*

*De acuerdo a las anotación registradas en la minuta del remolcador JEFFERSON, el día 14 de enero de 2012 a las 06:30 am, en posición geográfica latitud 12° 11.17 norte y longitud 81° 03.03 Oeste, reporta haber perdido una barcaza que venía remolcada hacia Cartagena procedente de San Andrés Islas.*

*El remolcador "JEFFERSON", el día 15 de enero de 2012 a las 13:15 pm, en posición geográfica Latitud 11° 11.07.6 Norte y Longitud 78° 11.89 Oeste, reporta fuego en el panel eléctrico localizado en el cuarto de máquinas, sofocándose posteriormente y quedando el remolcador "JEFFESERON" a la deriva.*

*El remolcador "JEFFERSON", el día 16 de enero de 2012 a las 07:00 am, en posiciones Latitud Norte 10° 55.68 norte y Longitud 78° 55.40 Oeste, es remolcado hacia Cartagena por el remolcador "MISS CHOLE".*

### **Observaciones**

- *Se observa que el casco en su obra muerta y en la superestructura, se encuentra en buen estado de conservación y mantenimiento.*
- *Se observa que los equipos y sistemas de propulsión, generación eléctrica y sistemas auxiliares, se encuentran aparentemente en buen estado de conservación, mantenimiento y funcionamiento.*
- *Se observa el incendio del panel eléctrico principal, ubicado en el cuarto de máquinas.*
- *Se observa que el traje para combatir incendios está en buen estado.*

### **Conclusiones**

*La avería presentada al Remolcador "JEFFERSON", el día 15 de enero de 2012, se debió a Fuerza Mayor, debido al mal tiempo reinante, consistente en la pérdida de una barcaza y el incendio del panel eléctrico localizado en el cuarto de máquinas.*

*Con referencia al incendio del panel eléctrico, el suscrito conceptúa un avalúo de \$ 5.000.000 (cinco millones de pesos moneda corriente) (Cursivas y negrillas fuera de texto)*

## **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 Cartagena para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por

el Capitán de Puerto de Cartagena. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En lo referente a los elementos probatorios que discurren en el caso objeto de estudio, el despacho observa la ejecución sistemática y legítima de los principios constitutivos de las pruebas, toda vez que llevaron consigo el convencimiento necesario a fin de esclarecer el contexto factico que envistió la situación, máxime que dan cuenta de la pertinencia, conducencia y utilidad de cada una de ellas; así como el cumplimiento de las etapas en las cuales fueron presentadas, decretadas, practicadas y valoradas por la autoridad competente y los sujetos procesales inmersos en la investigación.

Sobre el particular, valga tener de presente las concepciones doctrinales de índole probatorias, menesteres al asunto *sub examine*, según Devis Echandía:

*"Las pruebas, son el conjunto de reglas que regulan la admisión, producción, atención y valoración de los diversos medios que pueden emplearse para llevar al juez la Convicción o el Convencimiento sobre los hechos del proceso".*

*"La Utilidad de la Prueba significa que debe ser útil desde el punto de vista procesal, es decir, que debe prestar algún servicio, ser necesaria o por lo menos conveniente para ayudar a obtener la convicción del juez respecto a los hechos (...)".*

*"La Conducencia es aquel requisito que permite que la prueba conduzca o guíe a la búsqueda de la verdad y a la existencia o no de un hecho (...)".*

*"La Pertinencia de la prueba es también denominada la relevancia de la prueba. Es aquella que contempla la relación que el hecho por probar puede tener con el litigio"<sup>1</sup>.  
(Cursivas fuera de texto)*

Respecto de lo que se considera accidentes o siniestros marítimos, el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

*"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;

<sup>1</sup> DEVIS ECHANDÍA HERNANDO, 2012, *Teoría General de la Prueba Judicial*, tomo I, (6 ed.) Bogotá, Colombia. Editorial Diké.

- 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".*  
(Cursivas, subrayado y negrillas fuera de texto)

Este Despacho procede al estudio del caso concreto, para lo cual se hace necesario referenciar la declaración juramentada rendida el día 14 de febrero de 2012 por el Capitán del remolcador, el señor TIM SEAN NAGLER, el cual manifestó lo siguiente:

*"Exactamente el 15 de enero de 2012 a las 13:15 horas tuvimos un cortocircuito eléctrico en el tablero principal lo que no causo que nos quedáramos a la deriva durante tres días"(...)* (folio 17 y 18) (Cursiva fuera de texto)

Al preguntarle al Capitán del remolcador si llegó a producirse fuego, esté declaró:

*"si hubo un incendio que lo apagamos con un extinguidor"* (Cursiva fuera de texto)

Expuesto lo suscrito, el despacho procede a estudiar los elementos que dieron lugar al siniestro de incendio en los términos planteados.

En concordancia con lo anterior, el Capitán del remolcador al preguntarle *¿Qué cree usted que pudo causar el corto circuito?*, Respondió:

*"Yo creo que fue porque el mar estaba tan picado que el agua se metió al cuarto de máquinas, y cayó en el panel eléctrico".* (Cursiva fuera de texto)

El día 15 de enero de 2012 -según los hechos constitutivos de la investigación- el remolcador "JEFFERSON" sufrió un incendio debido a un cortocircuito, el cual pudo ser controlado, sin embargo, como consecuencia del incendio la embarcación permaneció sin energía, causando que durase a la deriva por tres días. En los términos planteados este despacho procede a confirmar la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio.

En relación con la responsabilidad del Capitán, es el caso expresar que éste, en principio, solo se podría exonerar alegando la causal de "caso fortuito o fuerza mayor". Al respecto, vale la pena señalar que tanto el caso fortuito como la fuerza mayor parten de la premisa de que nadie está obligado a lo imposible, es así como el artículo 1º de la ley 95 de 1890 señala;

*"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto al que no es posible resistir (...)"*  
(Cursivas fuera de texto)

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

*"(....) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento (...).*

*Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[l] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)...Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor <sup>2</sup> (...)"*.  
(Cursiva por fuera de texto).

De acuerdo a las pruebas obrantes en el expediente, para el día 15 de enero de 2012, fecha en que ocurrió el siniestro, el pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas reportador por el CIOH era las siguientes;

*"Área Marítima: Viento será de dirección noreste con velocidades entre 11 y 20 nudos (fuera 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1.5 y 2.5 metros (fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general)".* (Folios 26-28) (Cursiva por fuera de texto).

Según el dictamen pericial, destaca en su conclusión que los hechos presentados al remolcador "JEFFERSON" se debieron específicamente al mal tiempo reinante, lo que produjo que el agua entrara al cuarto de máquinas provocando el incendio.

El fallador de primera instancia, declaró que el siniestro marítimo ocurrió sin responsabilidad del Capitán del remolcador "JEFFERSON", toda vez que según consta en el expediente y en las declaraciones rendidas dentro de la etapa de investigación, tenemos que la causa del siniestro de incendio de la embarcación obedeció a un cambio imprevisible e irresistible de las condiciones meteorológicas marítimas y atmosféricas para el día del siniestro, lo cual constituye un eximente de responsabilidad, siendo un hecho de fuerza mayor o caso fortuito. Este Despacho confirma que la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio ocurrió sin responsabilidad del Capitán del remolcador.

Al realizar el análisis sobre la posible violación a las normas de Marina Mercante se verifica que no hubo infracción alguna por parte de los sujetos involucrados en el siniestro marítimo, razón por lo cual no procede la imposición de una sanción.

De acuerdo con la decisión de primera instancia, se confirma el avalúo de los daños que sufrió la embarcación.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo

<sup>2</sup> Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

**RESUELVE**

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes el fallo del 28 de septiembre de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, de acuerdo a la parte motiva del presente fallo.

**ARTICULO 2°- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido del presente fallo a los doctores ANGELA REGINA CORREA CARABALLO y JAIME MERCADO BASANTA, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 3°.- 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