

Procede esta Dirección a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas el 25 de agosto de 2008, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de contaminación causado por la motonave "La Niña Mayo I", de registro colombiano, ocurrido el 12 de marzo de 2004, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. Con fundamento en el informe del TO. William Alfonso Monroy García, Inspector de Medio Ambiente de la Capitanía de Puerto de Coveñas, presentado a ese Despacho, el 17 de marzo de 2008 y mediante auto del 18 de marzo del mismo año, el Capitán de Puerto de Coveñas abrió investigación por el siniestro marítimo de contaminación ocurrido el día 12 de marzo de 2004 y ordenó se practicaran todas las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
2. Mediante resolución 68 del 25 de agosto de 2008, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió fallo en primera instancia, resolviendo exonerar de toda responsabilidad en los hechos relacionados con el siniestro marítimo de contaminación, a los señores RAFAEL MARTÍNEZ BRAVO, ARNEDO ÁLVAREZ ARRIETA y JOSÉ CARDALES ANAYA, en calidad de armador, propietario y capitán de la motonave "LA NIÑA MAYO I".

#### ACTUACION EN PRIMERA INSTANCIA

##### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, la Dirección General Marítima ejerce su jurisdicción hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva, en las siguientes áreas: aguas interiores marítimas, incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo; y todos aquellos sistemas marinos y fluviomarinos; mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, lecho y subsuelo marinos; aguas suprayacentes, litorales, incluyendo playas y terrenos de bajamar, islas, islotes y cayos.

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 27 ibídem, el Capitán de Puerto de Coveñas es competente por cuanto los hechos ocurrieron en su jurisdicción de conformidad con los límites fijados por la Resolución 825 de 1994, expedida por la Dirección General Marítima.

##### PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Coveñas, practicó y allegó las pruebas listadas del folio 68 al 75 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

#### DECISIÓN

Mediante resolución 68 del 25 de agosto de 2008, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió fallo en primera instancia, resolviendo exonerar de toda responsabilidad, en cuanto a los hechos relacionados con el siniestro marítimo de contaminación, a los señores RAFAEL MARTINEZ BRAVO, ARNEDO ALVAREZ ARRIETA y JOSE CARDALES ANAYA, en calidad de armador, propietario y capitán de la motonave "LA NIÑA MAYO I".

#### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

##### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

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

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

*"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.*

*Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc.)." (Cursiva fuera del texto)*

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma Corporación, tal como se aprecia en las siguientes:

~~77~~  
60

- Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda., Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez;
- Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja;
- Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado;
- Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y
- Sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.
- La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

### EL CASO CONCRETO

De acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, se observa que las circunstancias que rodearon el siniestro ocurrido el 12 de marzo de 2008, son las siguientes:

- El TO William Alfonso Monroy García, inspector de Medio Ambiente de la Capitanía de Coveñas el 17 de marzo de 2008 presentó un informe a la Capitanía, dando cuenta del incidente de derrame de ACPM.
- De acuerdo con la declaración del señor FERNANDO DELGADO CUADROS, supervisor de operaciones marinas, manifiesta que el siniestro de contaminación marítima se produjo el 12 de marzo de 2008 y no el 17 de marzo, que corresponde a la fecha de presentación del informe de parte del TO, William Alfonso Monroy García, Inspector de Medio Ambiente, circunstancia que, como éste último admite, conoció inicialmente por la llamada telefónica que recibió de aquél, dando cuenta de haber avistado una mancha de presunto ACPM, localizada en aguas aleñañas al muelle de ECOPETROL.
- Afirma el señor Inspector de Medio Ambiente que, una vez conocida la noticia, se trasladó al lugar de los hechos, en donde constató las circunstancias particulares relacionadas con los mismos, así:
  - No había rastros de contaminación por ACPM en la arena de la playa del sector.
  - La motonave "La Niña Mayo I" se encontraba frente al muelle de Guardacostas.
  - De la inspección de la motonave, constató que, por la válvula de la parte inferior del tanque de almacenamiento de combustible se estaba filtrando una gran cantidad del mismo, que todavía seguía cayendo al mar.
  - Con la ayuda de personal de Guardacostas evitaron que continuara cayendo ACPM al mar.

- El área contaminada tenía una extensión aproximada de un kilómetro, en una cantidad aproximada de 50 galones.
  - Por intermedio de ECOPETROL a través del señor Fernando Delgado se recibió material absorbente de apoyo, con el cual limpiaron la cubierta principal de la motonave y Guardacostas ayudó a hacer la dispersión mecánica del material directamente en la mancha, que el sol terminó por evaporar, casi en su totalidad.
- Igualmente, en su declaración, el señor Fernando Delgado Cuadros, como testigo directo de los hechos manifestó:
- Constató que la válvula del tanque de almacenamiento de combustible se encontraba en muy mal estado, corroída y que, al parecer, no recibía el mantenimiento adecuado.
  - En general, le constan los mismos hechos relacionados por el Inspector de Medio Ambiente de la Capitanía.
  - Conocida la novedad, a bordo de la aludida motonave, en presencia de funcionarios de la Capitanía y de Guardacostas, se activó el Plan de Contingencia Local de ECOPETROL para lo cual acopiaron el material absorbente a fin de limpiar la cubierta de la motonave y, a través del bote "Golfo de Morrosquillo", hicieron la dispersión mecánica del material en la mancha. La mancha tenía más o menos 200 metros de largo por 50 de ancho.
  - A través de personal de Guardacostas y de ECOPETROL se terminó la operación de limpieza, a las 11:30 horas aproximadamente.

Con fundamento en los anteriores hechos, el fallador de primera instancia exoneró de toda responsabilidad a los señores Rafael Martínez Bravo, Arnedo Álvarez Arrieta y José Cardales Anaya, en calidad de armador, propietario y capitán de la motonave "La Niña Mayo I".

Para comenzar, es necesario aclarar lo relacionado con la responsabilidad de cada sujeto involucrado en el siniestro, desde el punto de vista de la teoría de las actividades peligrosas.

En ese sentido, en materia de navegación, la ley impone obligaciones a las personas que desarrollan esta actividad, teniendo en cuenta que deben hacerlo con razonable diligencia respecto de las medidas previas, concurrentes o posteriores al ejercicio de la misma.

Así las cosas, no es la diligencia y cuidado como un hombre prudente hubiera actuado (responsabilidad subjetiva) la que se toma en cuenta, sino la prevención exigida para que no se produzca el posible resultado, en desarrollo de la actividad que coloca en peligro latente a la sociedad (responsabilidad objetiva).

En estos casos, sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de culpa, por ser él quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la

78  
61

cual solo le es dable exonerarse, por fuerza mayor, caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima o de un tercero, a la luz del desarrollo jurisprudencial y doctrinal colombiano.

En el presente caso, en primer lugar, la actividad peligrosa la desarrolla la motonave "La Niña Mayo I", la cual portaba en su cubierta principal un tanque de almacenamiento de combustible y se debía mantener en condiciones seguras de uso, recargue y descargue.

Al capitán de la motonave es a quien le corresponde desvirtuar la presunción de culpa que se predica de quien ejerce actividades peligrosas, así como garantizar las condiciones generales de navegabilidad de la embarcación, como obligación especial, referida al buque propiamente dicho, a sus equipos a bordo y demás elementos constitutivos. No obstante, según las pruebas que obran en el expediente, parte del combustible cayó al mar por causa de un mantenimiento deficiente de la válvula del tanque donde era transportado sobre la cubierta principal.

En éste punto, cabe recordar las obligaciones especiales del Capitán de una nave, conteridas en los artículos 1495 y 1501 del Código de Comercio, respectivamente, a saber:

*ART. 1495. — El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave.*

(...)

*ART. 1501. — Son funciones y obligaciones del capitán:*

- 1. Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;*
- 2. Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo;*

(...)

- 21. Informar al armador o a su representante legal de los hechos y contratos importantes relacionados con la nave, y la navegación, cuando se produzcan durante el viaje y en todas las circunstancias que le sea posible;*

De la norma transcrita se infiere que, dentro de las "buenas condiciones de navegabilidad", están incluídas el mantenimiento y alistamiento de la motonave, de los equipos de propulsión, de generación, de navegación, de comunicaciones, de evacuación, salvamento y seguridad, de señales, de contra incendio, achique, y demás elementos y artefactos relacionados, incluyendo el tanque de almacenamiento de combustible, si lo tiene a bordo, como en el presente caso.

Este mantenimiento es el resultado del examen detallado que debe hacer al capitán de la motonave directamente, como primer responsable de la misma y debe ser hecho con regularidad para mantenerla operativa. Al capitán le compete el deber de cuidado de

revisar, antes de zarpar, las condiciones de navegabilidad, las cuales garantizan la seguridad de la navegación, de la nave y del personal a bordo.

Según las afirmaciones de los testigos y el informe del funcionario competente, se pudo confirmar que el ACPM provenía de la aludida motonave, porque la válvula del tanque de almacenamiento de combustible se encontraba en muy mal estado de conservación y corroída y, cuando abordaron la motonave, comprobaron que aún seguía saliendo combustible que caía al mar, razón por la cual el personal de Guardacostas, en presencia del Inspector de Medio Ambiente de la Capitanía y del Supervisor de Operaciones Marinas de ECOFETROL Coveñas, tuvo que inclinar el tanque para que no siguiera saliendo el combustible que ya había caído al mar, generando la contaminación marina.

Estas circunstancias, que no fueron desvirtuadas probatoriamente, indican sin lugar a dudas la negligencia por parte del capitán de la motonave "La Niña Mayo I", manifestada en no advertir el estado de deterioro de la mencionada válvula y la inminencia de que se rompiera y dejara escapar el combustible, tal como en efecto pasó. Esta negligencia deja ver que no ejerció su deber de cuidado de revisar los equipos y elementos a bordo, como medida preventiva para evitar daños y posteriores perjuicios.

Lo anterior, aunado al hecho de no haberse presentado a atender el incidente, lo que permite concluir que existe una responsabilidad directa y única del capitán, la cual no fue controvertida debidamente en el proceso.

Respecto de la Agencia Marítima Brisas del Mar I se advierte que tampoco ejerció sus funciones con el debido cuidado profesional, pues el Código de Comercio hace responsable de la motonave al agente marítimo que la representa, como reza el artículo 1492, al enunciar sus obligaciones especiales, así:

*ART. 1492. —Son obligaciones del agente:*

(...)

*2. Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto;*

(...)

*4. Representar judicialmente al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada;*

(...)

*8. Responder solidariamente con el armador y el capitán por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan éstos en el país.*

A su turno, el Código de Comercio dispone como obligaciones especiales del armador, las siguientes:

*ART. 1478. —Son obligaciones del armador:*

(...)

77  
62

*2. Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación*

*ART. 1479. —Aun en los casos en que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del capitán.*

En ese orden de ideas, hay que decir que tanto el capitán, el armador y el agente marítimo de la motonave "La Niña Mayo I", actuaron de forma negligente y no coordinada, según lo ya expresado.

Es pertinente aclarar que en el artículo 1º del fallo de primera instancia, se exoneró de responsabilidad a los mencionados, desconociendo que el acervo probatorio mostraba lo contrario y la ley les imputa una responsabilidad solidaria en sus obligaciones propias, lo cual demanda una decisión contraria a la ya tomada.

En consecuencia, este Despacho dispondrá revocar el artículo 1º del fallo de primera instancia proferido el 25 de agosto de 2008 por el Capitán de Puerto de Coveñas y, en su lugar, declarará a los señores RAFAEL MARTÍNEZ BRAVO, JOSÉ CARDALES ANAYA y a la Agencia Marítima "Brisas del Mar I", a través de su representante legal, MÁXIMO RAMÍREZ VALDEZ, responsables del siniestro marítimo de contaminación, ocurrido el 12 de marzo de 2008. En consecuencia, deberán pagar de manera solidaria entre ellos, la multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes por el aludido siniestro.

**AVALÚO DE LOS DAÑOS**

Ante la inexistencia de valoración de los daños causados, esta instancia se abstiene de evaluarlos en la presente investigación, sin perjuicio de que sean valorados y tasados en otra jurisdicción diferente como consecuencia de acciones judiciales interpuestas por algún tercero interesado.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

**RESUELVE**

**ARTÍCULO 1º.- REVOCAR** en su totalidad el fallo proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas el 25 de agosto de 2008, de conformidad con la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 2º.-DECLARAR** responsables del siniestro de contaminación de la motonave "La Niña Mayo I" ocurrido el día 12 de marzo de 2008, a los señores RAFAEL MARTÍNEZ BRAVO, JOSÉ CARDALES ANAYA y a la Agencia Marítima "Brisas del Mar I", a través de su representante legal, MÁXIMO RAMÍREZ VALDEZ, o a quien haga sus veces, de conformidad con la parte motiva de la presente providencia.

**ARTICULO 3°.-** Una vez en firme y ejecutoriado el presente fallo, la multa deberá ser pagada mediante consignación en la cuenta No. 05000024-9 del Banco Popular, código rentístico 121275, o en la cuenta No. 007000200108 del Banco Agrario, Fondos Comunes, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, so pena de proceder a su cobro persuasivo y coactivo, conforme a lo dispuesto en la Resolución No. 546 de 2007 del Ministerio de Defensa Nacional o la disposición que la adicione o modifique.

**ARTICULO 4°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas el contenido del presente fallo a los señores RAFAEL MARTÍNEZ BRAVO, JOSÉ CARDALES ANAYA y, a la Agencia Marítima "Brisas del Mar I", a través de su representante legal, MÁXIMO RAMÍREZ VALDEZ, o a quien haga sus veces, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 52 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

Notifíquese y cúmplase. 25 JUN. 2010

  
Contralmirante LEONARDO SANTAMARIA GAITAN  
Director General Marítima