

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 16 JUN 2016

Referencia: 15012012-002
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la abogada WENDY COHA VILORIA, apoderada especial de la Agencia Marítima SERNACOL S.A., en contra del fallo de primera instancia del 31 de agosto de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación por siniestro marítimo de contaminación de la M/N "WHITTIE TEUS", ocurrido en el área de su jurisdicción, el día 9 de enero de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe suscrito por el Responsable Proceso de Protección del Medio Marino, Suboficial Primero RAFAEL OROZCO GONZALEZ, el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de la mancha de hidrocarburo en el área circundante a la M/N "WHITTIE TEUS", de bandera panameña.
2. Por lo anterior el día 11 de enero de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El día 31 de agosto de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió decisión de primera instancia a través de la cual exoneró de responsabilidad al señor ALBERTO MARTÍNEZ GARCÍA, en calidad de Capitán de la M/N "WHITTIE TEUS", del siniestro marítimo de contaminación.

Sin embargo, declaró la responsabilidad por Violación a las Normas de Marina Mercante por parte del Capitán.

En consecuencia, impuso a título de sanción multa de seis (6) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de TRES MILLONES CUATROCIENTOS MIL DOSCIENTOS PESOS M/C (\$3.400.200), los cuales serán pagaderos en forma solidaria con la empresa TEUS MARÍTIMA S.A.S., en calidad de armador y la Agencia Marítima SERNACOL S.A.

109

4. El día 9 de octubre de 2012, la doctora WENDY COHA VILORIA, apoderada especial de la Agencia Marítima SERNACOL S.A., interpuso recurso de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo de primera instancia, proferido el día 31 de agosto de 2012, por el Capitán de Puerto de Cartagena.
5. El día 13 de diciembre de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena rechazó por improcedente el recurso de reposición interpuesto por la abogada WENDY COHA VILORIA y, confirmó en su totalidad el fallo de primera instancia, asimismo, concedió en el efecto suspensivo el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida 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

El perito marítimo NELSON TRONCOSO, rindió dictamen pericial el día 16 de enero de 2012, en el que concluyó lo siguiente:

- *Se observaron otras motonaves, pesqueros y barcazas que comparten las aguas de la Zona Franca, algunas de ellas dedicadas al transporte de hidrocarburos.*
- *Se observan los certificados de clasificación, de seguridad, de líneas de carga, y de contaminación, vigentes.*
- *Se observa el libro de registro de movimientos de combustible en su parte I (Oil Record Book part I), que a fecha 29 de diciembre de 2011, se entrega carrotanque a la empresa Pelicano, 96 metros cúbicos de aguas aceitosas de las sentinas.*
- *Se observa que a fecha 11 de enero de 2012, se descarga lastre de barcaza de la empresa SERMAFLUS, con el propósito de "adrizar" el buque, compensando la carga de combustible de consumo de la motonave.*
- *Se observa para el día 11 de enero de 2012, el descargue de 110 metros cúbicos a la barcaza de la empresa SERMAFLU.*
- *Se observa las cantidades a bordo de combustibles y lubricantes.*
- *Se observa los tripulantes asignados para las guardias de los días 8 y 9 de enero de 2012.*
- *Se observa la minuta de guardia para los días 8 y 9 de enero de 2012.*
- *Se observa la certificación de la empresa PELICANO en la recepción de 96 metros cúbicos de aguas aceitosas por carrotanque los días 29 y 30 de diciembre de 2011.*
- *Se observa los certificados de la empresa SERMAFLU S.A.S., en la recepción de 110 metros, en la recepción de 110 metros cúbicos de aguas de lastre efectuada el 10 de enero de 2012 por barcaza.*
- *Se observa póliza de cubrimiento general, suscrita con la compañía SHIOWNERS MUTUAL PROTECTION.*

1602

- Se observa listado preliminar de trabajo de dique en ASTIVIK, a fecha de 14 de junio de 2009.
- Se observa diagramas de la distribución de tanques, con sondajes efectuados tanto de lastre como de combustible para los días 8 y 9 de enero 2012.
- Se observa la capacidad de tanques de lastre, agua potable, lodos o combustible, combustible, aceites y tanques de aceites sucios y aguas oleosas.
- Se observa para la fecha de la inspección realizada por el suscrito, el sondaje del tanque de aceites sucios de estribor con un valor de 2.5 toneladas métricas y el tanque de aguas oleosas del costado de babor con un valor de 1.5 toneladas métricas.
- Se observa la distribución del manifold y válvulas de las tuberías de succión y descarga tanto de aguas de lastre como de aguas aceitosas.
- Se observa la bomba sentina y la bomba de contraincendios en el cuarto de máquinas
- Se observa la bomba de lastre en el cuarto de máquinas.
- Se observa el manifold de succión de sentinas, túnel de popa y succiones de ejes de cola.
- Se observa los diagramas de tuberías, válvulas y bombas asociadas al sistema de lastre, aguas aceitosas y aceites sucios.
- Se observa que podría verterse aguas aceitosas a la bahía solamente por error humano al operar equivocadamente y de forma malintencionada los diferentes manifolds y válvulas asociadas al sistema de lastre y de aguas aceitosas.
- Se observa fotocopias de las licencias de navegación del personal de máquinas de la motonave "WHITTIE TEUS".
- Se observa los principios y políticas del sistema de gestión de la calidad a bordo de la motonave, especialmente en las instrucciones y órdenes para la preservación del medioambiente marino.
- No se observó para la madrugada del día 9 de enero de 2012, ningún supervisor y/o persona asignada a la seguridad de la zona franca de Cartagena, hubiera entrado en contacto personal con la guardia de la motonave "WHITTIE TEUS, para parar el supuesto descargue de lastre.
- No se observó para el día 9 de enero de 2012, en las bitácoras ni de cubierta ni de máquinas, alguna anotación al respecto sobre el no lastre o achique efectuado por la motonave. Ni ninguna anotación por parte de funcionario alguno de la Zona Franca de Cartagena (ZFC) sobre estos aspectos.
- No se observó por parte de la Srta. KAREM MARTÍNEZ ARRIETA, Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias OPIP de la ZFC, interés, ni profesionalismo, al no acudir a la cita solicitada por el suscrito, con el propósito de ampliar, investigar o aclarar la información por ella presentada por escrito a la Agencia Marítima SERNACOL, sobre el deslastre de aguas de la M/N "WHITTIE TEUS" en la madrugada del día 9 de enero de 2012, aduciendo que se encontraba ocupada y no dándole importancia y la diligencia profesional para ayudar a esclarecer los hechos por ella mencionados

CONCLUSIÓN

Con base en las observaciones efectuadas, las declaraciones recibidas de los tripulantes de cubierta y de ingeniería, y los documentos anexos al presente informe, no se tiene certeza, ni se puede aseverar que la M/N "WHITTIE TEUS", para la madrugada del 9 de enero de 2012, vertió aguas aceitosas en la Zona Franca de Cartagena (...)" (Cursiva fuera de texto)

[Handwritten signature]

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por la doctora WENDY COHA VILORIA, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

"(...) La obligación del Capitán se debe cumplir durante la navegación, por los "hechos" que ocurran "durante la navegación". Aplicando la precitada norma al caso concreto materia de investigación, se tiene que la motonave "WHITTIE TEUS" estaba atracada en el momento de los hechos materia de investigación (derrame de combustible en el muelle), y por lo tanto no le aplica a este caso concreto, el supuesto de hecho establecido en la precitada norma, pues el supuesto derrame no ocurrió durante la navegación, mucho menos podía el Capitán reportar el supuesto hecho "dentro de las 12 horas siguientes a la llegada de la nave", como erradamente se consideró en la providencia recurrida.

Por otra parte, el informe pericial reveló que las aguas no fueron vertidas por la motonave, la cual no presenta fisura o daños en su infraestructura, y que le manejo de las aguas aceitosas y residuales, se hacen de acuerdo a los protocolos MARPOL.

Por otra parte, la Capitanía de Puerto de Cartagena consideró como fundamento imponer la mencionada multa que el Capitán tomó las fotos al siniestro luego de darse cuenta de la mancha de hidrocarburos existente en la ZFC; lo cual no es cierto, habida cuenta de que el Capitán tomó las fotos después de la visita de la Capitanía de Puerto de Cartagena al lugar de los hechos para realizar la respectiva investigación del siniestro, y tomó dichas fotos como medio probatorio para la investigación, en un acto de transparencia que no puede ser utilizado en su contra, y en este sentido, el extracto de la declaración del Capitán que se menciona en la providencia recurrida, está citado fuera de contexto, y en realidad no puede servir de fundamento para multar el Capitán.

En síntesis, con la providencia recurrida, se ha impuesto multa que resulta contraria a derecho, pues lo cierto es que el Capitán de la mencionada motonave, a la luz de los hechos demostrados en esta investigación, no incumplió la obligación consagrada en el art. 1501 del C. Co., más aún si se tiene en cuenta que dicha norma resulta inaplicable a este caso concreto, pues los hechos investigados no ocurrieron durante la navegación, sino estando el barco atracado en puerto. Este es el aspecto central, y es que si el Capitán no incumplió la mencionada norma jurídica, no puede ser obligado a soportar una sanción por ello (...)" (Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

El artículo 1513 del Código de Comercio: define los accidentes o siniestros marítimos de la siguiente manera:

"Para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional" (Cursiva fuera de texto)

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- "(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*

109

- (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 las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"* (Cursiva y subrayado fuera de texto)

La contaminación marítima es la introducción directa o indirecta, por parte del hombre, de sustancias nocivas que no son habituales en un ecosistema marino. Algunos de los contaminantes más comunes derivados de la actividad humana son los plaguicidas, herbicidas, fertilizantes químicos, detergentes, hidrocarburos, aguas residuales, plásticos y otros sólidos.

De acuerdo al informe presentado por el Suboficial Primero RAFAEL OROZCO GONZALEZ, Responsable Proceso de Protección del Medio Marino, el día 9 de enero la señorita KAREN MARTÍNEZ informó de la presencia de una mancha de hidrocarburos en la zona marítima aledaña al muelle de la Sociedad Portuaria Zona Franca del Dique.

En audiencia del 12 de enero de 2012 el Capitán de la M/N "WHITTIE TEUS, manifestó:

"El suboficial está informando lo que a él le informaron, nunca llegó al barco y nunca me preguntó nada y sí el día 9 de enero de 2012 se efectuó una descarga de lastre limpio, eso se hizo para poder adrizar el buque, motivado a que este está cargado y se necesita tener una mejor estabilidad para la seguridad de la embarcación, pero nunca fue de aguas con combustible o algún residuo de hidrocarburos fue aguas limpia que se descargó y no fue mucho tiempo que se descargó, solamente para estabilizarlo, porque si el suboficial estuvo ahí debió haber hablado con nosotros para poder hacer una investigación más precisa de lo sucedido y no señalar solamente al WHITTIE TEUS en un área donde hay varias embarcaciones (...)"
(Cursiva fuera de texto)

Asimismo, el Perito Naval NELSON TRONCOSO NIEVES, en su informe pericial estableció que en el área donde se encontraba atracada la M/N "WHITTIE TEUS" había otras motonaves y barcas, y que algunas de ellas estaban dedicadas al transporte de hidrocarburos.

Por tal motivo, el Perito concluyó que no era posible determinar la responsabilidad de la mencionada motonave en la contaminación en la zona marítima aledaña al muelle de la Sociedad Portuaria Zona Franca del Dique. Así lo declaró el Capitán de Puerto de Cartagena en el fallo de primera instancia, sin embargo, se estableció sanción por Violación a las Normas de Marina Mercante.

En su escrito de apelación, la doctora WENDY COHA manifiesta que el señor ALBERTO JOSÉ MARTÍNEZ, no incurrió en Violación a las Normas de Marina Mercante colombianas, más específicamente lo consagrado en el numeral 10 del artículo 1501 del Código de Comercio colombiano:

"(...) 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:

- a) Muerte o lesiones corporales de las personas a bordo;

1609

- b) *Pérdidas o averías conocidas o presuntas de la nave o de la carga;*
- c) *Naufragio;*
- d) *Incendio;*
- e) *Abordaje;*
- f) *Varadura y encallamiento;*
- g) *Avería común o gruesa;*
- h) *Arribada forzosa, e*
- i) *Desórdenes y acontecimientos extraordinarios que puedan afectar los intereses de las personas, buque o cargamento (...)*" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Se observa que la norma hace referencia a los hechos ocurridos durante la navegación. Como manifestó el Capitán de la motonave en su declaración, el día 9 de enero de 2012 se encontraban en la bahía del puerto de Zona Franca. Además, la norma entre los sucesos importantes que deben comunicarse en el puerto de arribo, no contempla la contaminación.

Sin embargo, reposa en el expediente una carta de protesta presentada por el señor ALBERTO MARTÍNEZ, en su calidad de Capitán de la M/N "WHITTIE TEUS", con fecha del 10 de enero de 2012 (Folio 35) y donde explica las posibles causas de la aparición de la mancha de hidrocarburos en el muelle de la Zona Franca. Se concluye entonces por parte de este Despacho, que el Capitán de la M/N "WHITTIE TEUS", no incumplió la mencionada norma y por tal motivo se debe revocar la sanción establecida en primera instancia.

Puesto que se encuentran favorables los argumentos esgrimidos por la apoderada de la Agencia Marítima SERNACOL S.A., se procede a revocar los artículos segundo y tercero del fallo de primera instancia proferido el 31 de agosto de 2012, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- REVOCAR los artículos segundo y tercero de la decisión del 31 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR en sus demás partes la decisión del 31 de agosto de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión a la doctora WENDY COHA VILORIA, en calidad de apoderada de la Agencia Marítima SERNACOL S.A., y demás partes interesadas

personalmente o por conducto de sus apoderados, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5º.- REMITIR al Capitán de Puerto de Cartagena, 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 la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 16 JUN 2016



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo