

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



14012008-003
2014

Bogotá, D.C.,

16 OCT. 2014

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 14012008-003
Sujetos Procesales: Capitán de la motonave ANA B
Tripulación de la motonave ANA B
Agencia Marítima ALTAMAR LTDA.
Sociedad Portuaria de Santa Marta
Perito Marítimo de contaminación DANIEL SILVA.
Clase de Siniestro: Contaminación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la sentencia de primera instancia de fecha 9 de agosto de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de contaminación del buque tipo tanquero ANA B de bandera panameña, ocurrido el 09 de enero de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta recibida el 10 de enero de 2008, el señor JOSÉ ADALID MORALES FRANCO, capitán de la motonave ANA B, informó al Capitán de Puerto de Santa Marta, las novedades presentadas con dicha nave, relacionadas con el presunto siniestro marítimo de contaminación.
2. En la misma fecha, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió auto de apertura, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. A través de decisión del 9 de agosto de 2010, el Capitán de Puerto de Santa Marta, declaró que el siniestro marítimo de contaminación, ocurrido el 9 de enero de 2008, en el muelle N° 1 del Terminal Marítimo de dicha jurisdicción, acaeció sin culpa o responsabilidad del capitán o de la tripulación de la nave ANA B.

4. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión de primera instancia, éstos no fueron presentados, motivo por el cual, el Capitán de Puerto de Santa Marta remitió el expediente a este Despacho para que se surta el grado jurisdiccional de consulta.

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 con el acta de protesta presentada por el señor JOSÉ ADALID MORALES FRANCO, capitán de la nave ANA B, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

“El día 09 de enero de 2008, estando atracados por el costado de babor al muelle N 1 de la Sociedad Portuaria de Santa Marta y en operación de descargue, se procede a hacer la alineación de bombas por cambio de tanque de descarga.

El Oficial de Control de Polución (perito de contaminación Daniel Silva), detecta un vertimiento por el costado de estribor a la popa del buque y de inmediato da aviso al Oficial de Guardia para suspender la operación de descargue. Inmediatamente se convoca la brigada de control de la tripulación para adelantar las medidas de contingencias y mitigación de acuerdo al SOPEP.

El perito de contaminación pide asistencia a las embarcaciones menores aledañas al buque, para evaluar y contener el vertimiento.

Se notifica a los agentes marítimos del buque “ALTAMAR SHIPPING” para que a su vez avisasen a la terminal portuaria.

Se presenta lancha de guardacostas y otra lancha de la Sociedad Portuaria, se hizo una ronda con la lancha de guardacostas, concluyendo que el vertimiento se puede clasificar como menor, sin mayor impacto ambiental y sin mayores consecuencias.

Culmina la recolección, se controla el vertimiento del producto y aborda el señor JOSÉ MARTÍNEZ por parte de la guardia costera.

Se reanuda la operación de descargue.

La razón del vertimiento se debió a que al cebar la bomba de carga, la columna de presión de la carga fue mayor que la de la ceba y por este motivo se presentaron trazas de carga por el costado de estribor del buque a la altura de la descarga del cuarto de bombas. Se estima que se hayan vertido un total aproximado de 5 galones de mezcla oleosa de aceite residual y aguas de mar. La densidad específica del aceite residual es de 0.86 gm/cm³ (API33)".

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el informe pericial, rendido por el perito marítimo CARLOS A. SCHILLER MORAN, las condiciones del medio marino al momento de la inspección, eran las siguientes:

"Entre las 09:00 am y 12:00 m del día 10 de enero de 2008, se practicó inspección a las presuntas áreas afectadas, muelle N° 1 y muelles siguientes, se inspeccionaron los cascos de los buques atracados en el muelle del terminal marítimo de Santa Marta, zona de playas marinas de la Bahía de Santa Marta, no se registraron residuos que demostraran contaminación con hidrocarburos procedentes de la zona del terminal marítimo de Santa Marta".

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 para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En relación a los aspectos procesales y probatorios, este Despacho advierte que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con observancia al debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, revisado el material probatorio obrante en el expediente y la decisión consultada, se advierte que es menester hacer las siguientes precisiones:

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, 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, por la costumbre nacional o internacional y a manera enunciativa, sin que se limite a ellos, se señalan los siguientes:

- a. Naufragio
- b. Encallamiento
- c. Abordaje
- d. Explosión o incendio
- e. Arribada forzosa
- f. **Contaminación marina**

g. Daños a las naves o artefactos navales

A su turno el Decreto 1875 de 1979, actualmente vigente, por el cual se dictaron normas para prevenir la contaminación del medio marino y otras disposiciones, define la contaminación marina, de la siguiente manera:

“Artículo 1º.-Para los efectos del presente Decreto, se entiende por contaminación marítima, la introducción por el hombre, directa o indirecta de sustancias o energías en el medio marino cuando produzca o pueda producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluso la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar y menoscabo de los lugares de esparcimiento”.

Así pues, no solo se entiende por contaminación marina la introducción de sustancias al medio marino, sino que también se requiere que éstas tengan la capacidad de producir efectos nocivos, es decir que, es posible que se presente un derrame o vertimiento de una sustancia al mar, pero no necesariamente con ello hay lugar a la contaminación.

En el caso bajo estudio, mientras la nave ANA B de bandera panameña, desarrollaba la operación de descargue de aguas residuales aceitosas contaminadas con hidrocarburos, a un carro tanque ubicado en la zona uno (1) del muelle del terminal marítimo de Santa Marta, se presentó el derrame de aproximadamente cinco galones de la sustancia descargada.

La maniobra antes mencionada, se llevó a cabo bajo la supervisión del perito de contaminación DANIEL SILVA, quien al advertir que por el costado de estribor había una mancha de las características del producto que se estaba descargando, ordenó la suspensión de dicha operación, encontrando que al parecer la columna de presión del producto fue superior a la columna de succión de ceba de la bomba, produciendo así un flujo de la línea de descarga al mar (fol. 17).

Debido a lo anterior, se solicitó la cooperación de las naves menores que estaban cerca, así como de la tripulación del buque ANA B, quienes mediante la utilización de la barrera absorbente lograron controlar la mancha.

La versión anterior, encuentra soporte en el informe pericial rendido por el perito marítimo CARLOS A. SCHILLER MORAN, quien concluyó que, una vez verificada el área circundante al muelle N° 1 del terminal marítimo de Santa Marta, los cascos de las demás naves atracadas en el sector y la zona de playas marinas de la bahía de Santa Marta, no observó residuos que demostraran contaminación con hidrocarburos procedentes del terminal marítimo de Santa Marta.

Además, de acuerdo con la bitácora de navegación, el capitán, la tripulación y el perito de contaminación DANIEL SILVA, desplegaron las acciones pertinentes de acuerdo al SOPEP¹ (shipboard oil pollution emergency plan), para minimizar los riesgos de contaminación al medio marino, así:

¹ En español, plan de contingencia por derrames de hidrocarburos para buques petroleros.

"(...) 2008.08.09, 21:20. El oficial de polución Sr. Daniel Silva, detecta un vertimiento por el costado de estribor popa del buque y de inmediato avisa al oficial de guardia para suspender las operaciones de descargue, inmediatamente se convoca la brigada de control de la tripulación para adelantar medidas de contingencia y mitigación de acuerdo al SOPEP, 21:30. Perito de contaminación Silva, pide asistencia a las embarcaciones menores aledañas al buque para evaluar y contener el vertimiento. (...) 22:05. Se presenta la lancha LA ARENOSA, que presta asistencia requerida iniciando el rodeo del vertimiento para controlar con la barrera y paños absorbentes suministrados por el buque. (...) 22:45. Culmina recolección y se controla el vertimiento del producto (...)" (fol. 28)

Por su parte, la Sociedad Portuaria de Santa Marta a través de oficio N° 00230 del 11 de enero de 2008, manifestó que no había sufrido ningún perjuicio como consecuencia del accidente de la nave ANA B y que considera que se surtieron los procedimientos de contingencia para prevenir la contaminación al medio marino, por lo cual no tiene ni presentó reclamos de tipo económico. (fol. 31)

Lo anterior fue ratificado por el señor RAUL ALEJANDRO MAESTRE VASQUEZ, Representante Legal de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, quien con ocasión de la declaración rendida el 13 de mayo de 2009, señaló lo siguiente:

"(...) Inmediatamente se activo el plan de emergencia del puerto y nuestro equipo de control de emergencia reaccionó, contuvo el producto y logró su extracción a las 22:30 horas, posterior a esto la embarcación pudo continuar su operación sin ningún inconveniente, adicionalmente nuestro equipo ambiental hizo una inspección en las horas de la mañana del día 10 de enero de 2008 y pudo evidenciar que la recolección del producto se hizo en su totalidad, que no ocasionó manchas a los cascos de las naves atracadas en el terminal, ni en las pantallas de las defensas del muelle 1, ni muelles cercanos y que no había presencia de sustancias oleosas en la totalidad del muelle N° 1(...)"

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, este Despacho advierte que, en efecto el día 9 de enero de 2009, en desarrollo de la maniobra de descargue de aguas residuales aceitosas contaminadas con hidrocarburos de la motonave ANA B, en el muelle N° 1 de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, se presentó el derrame de aproximadamente cinco galones de ésta sustancia.

Debido a ello, el capitán, la tripulación y el terminal marítimo desplegaron las acciones pertinentes para contener y mitigar el riesgo de contaminación, lográndose controlar y extraer la totalidad del producto vertido, tal como quedó demostrado en el informe pericial presentado por el Perito Naval CARLOS A. SCHILLER MORAN. (fol. 57-58)

Así las cosas, este Despacho encuentra probada la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación, pero por causas no imputables, es decir, sin culpa o responsabilidad del capitán, de la tripulación o de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, por lo cual, confirmará la decisión de primera instancia.

En cuanto al avalúo de los daños, es preciso señalar que revisado el expediente, no se advierte que se hubieran causado daños a terceros, al terminal marítimo o a la nave misma, por lo cual, este Despacho respalda la decisión del Capitán de Puerto de Santa Marta y se abstendrá de tasarlos.

Finalmente, conforme al artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho se debe pronunciar cuando con el siniestro concorra la violación a normas de Marina Mercante, así pues, de acuerdo con los argumentos antes expuestos, se advierte que con la conducta desplegada por el señor JOSÉ ADALID MORALES FRANCO, capitán de la nave ANA B, no se configuró violación alguna a las normatividad Marítima.

Motivo por el cual, este Despacho respalda la posición del Capitán de Puerto de Santa Marta y se abstendrá de pronunciarse al respecto.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en todas sus partes la decisión del 9 de agosto de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, a través de la cual, declaró que el siniestro marítimo de contaminación, ocurrió sin culpa o responsabilidad del señor JOSÉ ADALID MORALES FRANCO, capitán de la nave ANA B, de la tripulación o de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión a los señores JOSÉ ADALID MORALES FRANCO, identificado con el pasaporte N° 4451008 y RAUL ALEJANDRO MAESTRE VASQUEZ, Representante Legal de la Sociedad Portuaria de Santa Marta o quién haga sus veces, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriada la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

16 OCT. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo