

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2015

### REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: 243-003/2011  
Sujetos Procesales: Empresa Colombiana de Petróleos S.A. (ECOPETROL S.A.)  
Clase de Siniestro: Contaminación

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la sentencia N° 036 CP09 -ASJUR del 3 de octubre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la investigación iniciada por el siniestro marítimo de contaminación marina, por los hechos presentados el 19 de febrero de 2011, en inmediaciones de la TLU 1 de Ecopetrol S.A., previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. El día 19 de febrero de 2011, siendo las 2212R el Capitán de Puerto de Coveñas, recibió llamada telefónica por parte del señor Capitán de Navío® LUIS HERNANDO WIEST LÓPEZ, inspector marítimo en el montaje de la monoboya TLU1, manifestando la ocurrencia de un presunto siniestro marítimo de contaminación.
2. El 22 de febrero de 2011, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió auto de apertura de investigación, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. A través de la Resolución N° 036 CP09 - ASJUR del 3 de octubre de 2011, el Capitán de Puerto de Coveñas, se abstuvo de declarar la responsabilidad de la Empresa Colombiana de Petróleos S.A., en el derrame de crudo presentado el día 19 de febrero de 2011, en la TLU1 ubicada en dicha jurisdicción.

De igual manera, declaró que no existió violación a la normatividad marítima colombiana y se abstuvo de pronunciarse respecto del avalúo de los daños.

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 Coveñas 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 las pruebas obrantes en el expediente, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos objeto de investigación, fueron las siguientes:

- El día 19 de febrero de 2011, siendo aproximadamente las 21:30 horas, en desarrollo de la maniobra de cambio de mangueras submarinas de 24" de la monoboya TLU1, al realizar el desacople de las mangueras se observó escape de crudo de Mezcla Vasconia.
- Inmediatamente se procedió al acople y activación del Plan de Contingencia.
- Cuando se presentó el evento se encontraban previamente instaladas las barreras flotantes, por lo cual, el crudo generó una afectación puntual, lográndose coleccionar a través de telas oleofílicas (absorbentes para hidrocarburos).
- Se derramó un total de 4 galones de Mezcla Vasconia. (fol. 20)

### ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con la declaración rendida por el señor Capitán de Navío® LUIS HERNANDO WIEST LÓPEZ, en calidad de Inspector Marítimo nombrado por el Capitán de Puerto de Coveñas, para el montaje de las monoboyas de Ecopetrol, las condiciones técnicas y náuticas que dieron lugar al siniestro, fueron las siguientes:

- Sobre la causa que ocasionó la mancha de crudo, señaló que la fuga se produjo debido a que la válvula del PLEM no estaba sellando completamente, lo que permitía el paso en cantidades mínimas del crudo.
- Respecto de las personas presentes al momento del incidente, indicó que se encontraban el Representante de Ecopetrol, Ingeniero JUAN RAMÍREZ, el superintendente de equipos de buzos y el Ingeniero MIGUEL ANGEL RUÍZ de la empresa COCOMEX.
- Con relación a la cantidad de crudo derramado, manifestó que fueron entre tres y cuatro galones, pero que sin embargo dada la oscuridad de la noche no era posible determinarlo con exactitud.

- Igualmente indicó que previó al inicio de la maniobra, se habían dispuesto las barreras MEKO, las cuales lograron contener la mancha de crudo.

### 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 Coveñas, 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, señala 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, se entiende por contaminación marina la introducción de sustancias al medio marino, siempre que estas 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 se desarrollaba la maniobra de cambio de mangueras submarinas de 24" de la monoboya TLU1 matriculada bajo el número CP09-0007-AN, al realizar

el desacople, se presentó el derrame de aproximadamente cuatro (4) galones de crudo Mezcla Vasconia.

Es de resaltar, que la maniobra antes mencionada se llevó a cabo bajo la supervisión del Inspector marítimo CN® LUIS HERNANDO WIEST LÓPEZ, quien al advertir la mancha de crudo, ordenó la suspensión de la maniobra, hasta tanto no se identificará plenamente la causa de la fuga, se efectuaran los correctivos del caso y se recogiera el producto vertido (fol. 7).

También debe anotarse, que de acuerdo con las pruebas legal y oportunamente allegadas al expediente, previo al inicio de la maniobra de cambio de mangueras, se dispusieron barreras flotantes, las cuales tenían el propósito de contener el crudo en caso de que se presentara un escape o derrame.

Debido a ello, se posibilitó la recolección del crudo vertido de manera rápida y efectiva, pues la mancha se concentró dentro de las barreras flotantes y luego fue recogida a través de telas oleofílicas<sup>1</sup>.

Sobre el particular, resulta pertinente indicar que la maniobra de cambio de mangueras inició cerca de las 21:30 horas y que siendo las 23:50 horas se dio por terminada la declaratoria de emergencia por derrame de hidrocarburo, tal como lo manifestó el señor CN® LUIS HERNANDO WIEST LÓPEZ, con ocasión de la diligencia de declaración jurada del 25 de febrero de 2011, así:

*"(...) A las 23:50 horas aproximadamente fueron sellados en su totalidad los flanches ciegos que se pusieron en la manguera submarina y el acople de la monoboya, dando por terminada la declaratoria de emergencia por derrame de hidrocarburos, se estima que el crudo vertido al mar fue una cantidad aproximadamente de 3 a 4 galones (...)"*. (fol. 7)

Lo anterior, encuentra soporte en la declaración rendida por el señor LAUREANO ENRIQUE GAYOSO CARDOZO, encargado del Tráfico Marítimo de la Capitanía de Puerto de Coveñas, quien acuerdo a órdenes del Capitán de Puerto de dicha jurisdicción, realizó un sobrevuelo sobre el área afectada el día 20 de febrero de 2011, encontrando lo siguiente:

*"(...) Al otro día efectivamente salimos en helicóptero, en compañía del señor FERNANDO CASTILLO funcionario de ECOPETROL, el cual se hizo un recorrido en toda el área y el cual pudimos observar que no se encontró ninguna mancha, solo se observó que como al lado de la monoboya TLU1, había una pequeña mancha iridiscente no tan grande (...)"*. (fol. 11)

Ello quiere decir que, en efecto se presentó un derrame de crudo (mezcla vasconia), pero gracias a las medidas previas (disposición de la barrera flotante) y la activación oportuna del plan de contingencia se lograron minimizar los riesgos de contaminación al medio marino, al punto de que a tan solo seis horas de ocurrido el derrame, en el sobrevuelo realizado en la zona afectada, no fue posible evidenciar mancha alguna, tan solo una pequeña iridiscencia en inmediaciones de la TLU1.

De otro lado, resulta pertinente señalar que de acuerdo a las pruebas obrantes en el expediente, el derrame del crudo ocurrió debido que la válvula motorizada del PLEM<sup>2</sup>HOV 112 no se encontraba completamente cerrada.

<sup>1</sup> Telas absorbentes para hidrocarburos.

Lo anterior, encuentra soporte en el reporte inicial del derrame de hidrocarburos, presentado por Ecopetrol a la Capitanía de Puerto de Coveñas, el día 22 de febrero de 2011, donde en el espacio reservado para la fuente del derrame, se especificó que tuvo su origen en la válvula motorizada con pase al string de mangueras submarinas. (fol. 2)

Igualmente, con ocasión de la audiencia pública de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, el señor CN® LUIS HERNANDO WIEST LOPEZ, Inspector marítimo designado para la operación de montaje de las TLU, presente al momento de los hechos, manifestó lo siguiente:

*"(...) Posteriormente después del análisis y verificación por parte de los conocedores del tema, se determinó que la causa de la fuga de crudo es que la válvula del PLEM no estaba sellando completamente, lo que permitía el paso de cantidades mínimas de crudo (...)" (fol. 7)*

Ahora bien, de acuerdo a la investigación interna realizada por la empresa ECOPETROL S.A., como consecuencia del derrame de los cuatro (4) galones de crudo de mezcla vasconia, la causa precursora fue que la válvula motorizada del PLEM HOV 112 no se encontraba completamente cerrada, pero el sistema reportaba lo contrario, por lo cual se dio inicio a la operación. (fol. 23)

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, este Despacho advierte que en efecto el día 19 de febrero de 2011, en desarrollo de la maniobra de cambio de las mangueras submarinas de 24" de la monoboya TLU1, se presentó el siniestro marítimo de contaminación, pues se derramó un aproximado de cuatro (4) galones de crudo Mezcla Vasconia.

Sin embargo, en aras de establecer si el siniestro ocurrió por causas imputables a la empresa ECOPETROL S.A., en calidad de operador de la TLU1, es preciso referirse a los elementos constitutivos de la fuerza mayor y el caso fortuito, como eximentes de la responsabilidad civil extracontractual, así:

*"(...) 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>3</sup> (...) (Cursiva por fuera de texto).*

<sup>2</sup> PLEM. (Pipe line End Manifold) Múltiple del extremo del oleoducto submarino, donde se conecta el oleoducto y las mangueras submarinas que conectan la monoboya.

<sup>3</sup> Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

De acuerdo con el extracto anterior y considerando la forma en que se desarrollaron los hechos bajo estudio, es evidente que la maniobra de cambio de mangueras, se inició debido a que se tenía la certeza de que estas se encontraban completamente cerradas, pues así lo informaba el sistema, por lo cual, no era posible prever que ocurriría el siniestro.

Sin embargo, debido a que la operación en sí misma implicaba un riesgo de contaminación, previo a su inicio se dispusieron barreras flotantes alrededor del área y se hicieron lavados con agua dentro de las mangueras submarinas, con el propósito de minimizar los daños al medio marino. (fol. 27)

Igualmente es de recordar, que gracias a las medidas preventivas tomadas por ECOPETROL S.A., se logró contener la mancha de crudo, lo que facilitó que este fuera recogido en su totalidad mediante el uso de telas oleofílicas, dentro de las dos horas siguientes al derrame, pues conforme a lo indicado por el Inspector Marítimo CN® LUIS HERNANDO WIEST LÓPEZ, el plan de contingencia se activó a las 2150R y la declaratoria de emergencia se levantó a las 2350R. (fol. 7)

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 de la empresa Colombiana de Petróleos S.A., por lo cual, se 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 al mismo artefacto naval, por lo cual, este Despacho respalda la decisión del Capitán de Puerto de Coveñas 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 concurra la violación a normas de Marina Mercante, así pues, de acuerdo con los argumentos antes expuestos, se advierte que con ocasión del derrame de crudo Mezcla Vasconia en la TLU 1, no se configuró violación alguna a las normatividad Marítima.

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

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en todas sus partes la Resolución N° 036 CP09-ASJUR del 3 de octubre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, a través de la cual, declaró que el siniestro marítimo de contaminación, ocurrió sin culpa o responsabilidad de la Empresa Colombiana de Petróleos S.A. -ECOPETROL S.A.-, operador de la monoboya TLU1, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente decisión.

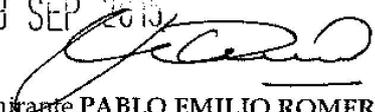
**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas, el contenido de la presente decisión al señor FERNANDO CASTILLO, identificado con la cedula de ciudadanía N° 73.110.541, en calidad de Coordinador del Terminal Marítimo de Coveñas (E) o a quien haga sus veces y al Representante Legal de la Empresa Colombiana de

Petróleos S.A. -ECOPETROL S.A.-, 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 Coveñas, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Coveñas, 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. 28 SEP 2013

  
Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**  
Director General Marítimo (E)