

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 29 MAR 2019

Referencia: 14012013003 CP4
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Naufragio y posible Contaminación Marina - Consulta.

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver, en vía de consulta, la decisión de primera instancia emitida el día 31 de octubre de 2014, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio y posible contaminación marina, por parte del Artefacto Naval-Barcaza "TS-115" de bandera colombiana, identificada con el código IMO No. 9230945 y registrada bajo el número MC4-050-AN, por los hechos ocurridos el día 13 de enero de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante documento identificado con la referencia "*informe de contingencia con la Barcaza TS-115*", presentado el día 16 de enero de 2013 por el ciudadano Juan Carlos López, en calidad de Representante Legal de la sociedad DRUMMOND LTD, la Capitanía de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de Naufragio y posible Contaminación Marina por parte del Artefacto Naval-Barcaza "TS-115" de bandera colombiana, identificada con el código IMO No. 9230945 y registrada bajo el número MC4-050-AN.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 05 de febrero de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio y posible contaminación surgida por parte del Artefacto Naval-Barcaza "TS-115", ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.

3. El día 31 de octubre de 2014, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:
- *"(...) Declarar responsable a la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, legalmente constituida, domiciliada en Bogotá, identificada con el NIT No. 830013463-4, propietaria y armadora del artefacto naval barcaza "TS-115" de bandera colombiana, por el siniestro marítimo por naufragio del citado artefacto naval, ocurrido el día 13 de enero de 2013 (...)"*.
 - *"(...) Abstenerse de fijar un avalúo de los daños ocasionados con el siniestro marítimo (...)"*.
 - *"Declarar la responsabilidad de la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, legalmente constituida, domiciliada en Bogotá, identificada con el NIT No. 830013463-4, propietaria y armadora del artefacto naval barcaza "TS-115" de bandera colombiana, por violación a las normas de marina mercante (...)"*.
 - *"(...) Sanciónese a la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, legalmente constituida, domiciliada en Bogotá, identificada con el NIT No. 830013463-4, propietaria y armadora del artefacto naval barcaza "TS-115" de bandera colombiana, por violación a las normas de marina mercante, (...) y en consecuencia imponerle como sanción multa de SEISCIENTOS SETENTA (670) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a la suma de CUATROCIENTOS DOCE MILLONES SETECIENTOS VEINTE MIL PESOS M/TE (\$ 412.720.000) (...)"*.
 - *"(...) Declarar que el siniestro marítimo de naufragio del artefacto naval - barcaza "TS-115" no causó contaminación marina, en los términos señalados (...)"*.
4. Al no haberse interpuesto recurso de apelación en contra de la citada decisión, dentro del término establecido por las disposiciones normativas vigentes sobre la materia, el Capitán de Puerto de Santa Marta remitió el expediente a este Despacho, en vía de consulta, conforme a lo establece 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, ésta Dirección General es competente para conocer, en vía de 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 No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

ANÁLISIS TÉCNICO

En lo que respecta a este acápite, durante el desarrollo de la investigación, en audiencia de trámite celebrada el día 15 de febrero de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo prescrito en los artículos 28 y subsiguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, constituyó Tribunal de Capitanes con el objeto de que los designados para ello, prestaran asesoría en el estudio de todos los aspectos técnicos materia de investigación. Los miembros del Tribunal de Capitanes designados por el Capitán de Puerto de Santa Marta se relacionan así:

- Igor Antonio Arellano Lacharme, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 6.889.684 expedida en Montería y domiciliado en la ciudad de Santa Marta Carrera 14 No. 27-49 Casa 36 Conjunto Bavaria. Posesionado en su condición de Perito Marítimo en Maquinaria Naval Categoría "A".
- José Vicente Caro González, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 73.076.532 expedida en la ciudad de Cartagena de Indias y domiciliado en la ciudad de Barranquilla Carrera 49C No. 100-33 Apto 2A. Posesionado en su condición de Perito Marítimo en Navegación y Cubierta Categoría "A".
- Carlos Eduardo Montilla Ospina, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 73.113.347 expedida en Cartagena de Indias y domiciliado en la ciudad de Santa Marta Calle 13 No. 2 - 12 Edificio Brisa Marina (Rodadero). Posesionado en su condición de Perito Marítimo en Navegación y Cubierta Categoría "A".

De acuerdo a lo dispuesto en el Capítulo II del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y, una vez decretado el cierre de la investigación objeto del proveído en audiencia surtida el día 14 de febrero de 2014, el Tribunal de Capitanes procedió a emitir Dictamen Pericial el día 26 de mayo de 2014, radicado bajo el número de registro 142014103679, tal como figura en los folios del 1416 al 1467 y sus anexos, bajo los términos expuestos en el numeral 4 del artículo 32 del Decreto Ley en mención.

El Dictamen Pericial concluyó lo siguiente:

"Siniestro. De acuerdo a lo expuesto en el ítem h.3.1, (...) el Tribunal de Capitanes concluye que sí hubo un siniestro de Naufragio con la barcaza TS 115.

Contaminación.

De acuerdo a lo expuesto en el ítem h.3.2, (...) el Tribunal de Capitanes concluye que no hubo contaminación al medio marino ya que el carbón no está incluido ni en el MARPOL "Maritime Pollution" ni en el IMDG "International Maritime Dangerous Goods" como tal. Y se ha evidenciado que cuando se introduce en un ambiente marino elementos externos, provengan de minerales o metales no contaminantes ni perjudiciales al medio marino, éstos crean un nuevo ecosistema o ayudan a preservar el existente".

Conducta Náutica y violación a normas de marina mercante.

- *El Capitán: El tribunal de capitanes concluye que el Capitán del remolcador RIO TORIBIO (...) es responsable por la violación a normas de marina mercante al no cerciorarse de las condiciones de navegabilidad de la barcaza TS-115.*
- *American Port Company Inc: (...) La Compañía American Port Company Inc no es responsable de haber violado normas de marina mercante o haber tenido conducta náutica inadecuada alguna por ser titular de la concesión portuaria suscrita por el Estado Colombiano, para un terminal de índole privado, que no es armador ni propietario de los equipos marinos, entre éstos, la barcaza TS-115 siniestrada (...) ni empleador de los funcionarios que operaron la barcaza siniestrada".*
- *Compañía Drummond LTD: (...) La Compañía Drummond LTD, a pesar de ser empleador del Capitán del remolcador RIO TORIBIO, no es responsable de haber violado normas de marina mercante puesto que en el ámbito comercial y marítimo dentro del marco legal se hacen responsable el armador y el capitán únicamente.*
- *Compañía Transport Services LLC: (...) Por ser armador y propietaria de todo el equipo férreo y marino utilizados para la operación en el puerto, incluyendo la barcaza TS-115, es solidaria y responsable por la conducta náutica y violación de normas de marina mercante del Capitán del Remolcador RIO TORIBIO.*

Aplicación de echazón.

"El tribunal de capitanes concluye (...) que la echazón no aplica en el siniestro de la barcaza TS-115. Lo que se presentó fue un aligeramiento de carga para recuperar flotabilidad".

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Santa Marta, para proferir decisión de primera instancia. Acto seguido, se hará el estudio del caso en concreto, de acuerdo a las facultades dispuestas en la ley para el efecto.

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. 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.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos de la presente investigación, este Despacho se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (1) Aspectos generales de los siniestros marítimos. (2) De la prevención de la contaminación del medio marino y, para finalizar, se efectuará (3) el estudio jurídico del caso concreto.

1. Aspectos generales de los siniestros marítimos.

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto objeto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos eminentemente internacionales.

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino¹, por el otro, son -sin expresar duda alguna- elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Sobre el particular, valga tener de presente que, en materia internacional, el proceso de regulación de los siniestros ha sido constante y progresivo. El protagonismo lo lideró la Resolución A.173 (ES.IV) adoptada en noviembre de 1968 por la Organización Marítima Internacional, la que haciendo pleno uso de sus prerrogativas, se pronunció acerca de la participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos. Fue para entonces el primer instrumento internacional en tomar partido al respecto, sin perjuicio de aquellos que fueron tomando el mismo cauce.

Al respecto, la Organización Marítima Internacional, haciendo referencia a los antecedentes normativos de carácter internacional concernientes a siniestros marítimos, expuso lo siguiente:

“La organización ha fomentado la cooperación y el reconocimiento de un interés común mediante diversas resoluciones. La primera de ellas fue la resolución A.173 (ES.IV) (Participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1968. Otras resoluciones posteriores son las siguientes: Resolución A.322(IX) (Investigación de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1975, Resoluciones A.440(XI) (Intercambio de información para las investigaciones relativas a siniestros marítimos) y A.442(XI) (Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios), ambas adoptadas en noviembre de 1979, y Resolución A.637(16) (Cooperación en las investigaciones de siniestros

¹ La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: “Deponer un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)”.

marítimos), adoptada en 1989". (Código Internacional de Investigación de Siniestros², 2008, p. 2)

Ahora bien, en cuanto al concepto de siniestro marítimo, este Despacho precisa que según el Código de Investigación de Siniestros, el precedente se define como:

"El acaecimiento o serie de acaecimientos, directamente relacionados con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

1. *La muerte o las lesiones graves a una persona;*
2. *La pérdida de una persona que estuviera a bordo;*
3. *La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
4. *Los daños materiales sufridos por un buque;*
5. *La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
6. *Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
7. *Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves al medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques".*
(Código de Investigación de Siniestros, 2008, p. 5)

En este mismo sentido, las Resoluciones A.847 de 1997 y MSC.255 de 2008, emitidas por la Organización Marítima Internacional, definen el concepto objeto del presente acápite, como *"Todo evento o serie de eventos ocurridos directamente en conexión con las operaciones del buque, y que genere daños"*.

Entre tanto, la Legislación Colombiana ha acogido gran parte de las definiciones expuestas en el contexto internacional, estructurando su régimen normativo sobre la base de un concepto de siniestro marítimo mixto, por cuanto su definición legal alberga dos contextos que permiten concebir su existencia desde una perspectiva, tanto general como específica.

La general. Establecer que la definición de siniestro marítimo será toda aquella cuya fuente emane de la Ley, los Tratados y los Convenios internacionales, indistintamente que hayan sido suscritos o no por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. De manera que, todo concepto cuya denominación implique la definición de un siniestro, será *per se* considerado como tal, siempre que el mismo provenga del contenido de una Ley, Tratado o Convenio Internacional, pues es allí donde se ubica su núcleo esencial.

La específica. Disponer, para efectos de la reglamentación nacional, una lista enumerada de siniestros marítimos, sin que la misma implique ser taxativa, en la que se relacionan el naufragio, el encallamiento, el abordaje, la explosión o el incendio de naves o artefactos navales, estructuras o plataformas marinas; la arribada forzosa, la contaminación marina y los daños causados por nave so artefactos navales a instalaciones portuarias.

² La denominación integral del Código Internacional de Investigación de Siniestros, es *"Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de los siniestros y sucesos marítimos"*, expedido el día 13 de junio de 2008, por la Organización Marítima Internacional.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

"Artículo 26. Accidentes o siniestros marítimos. 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 y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto –haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984– 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;
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y,
- g) *Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*

2. De la prevención de la contaminación del medio marino.

Colombia, a través de la Ley 12° de 1981, aprobó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), adoptado en 1973 por la Organización Marítima Internacional, así como su Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las concernientes a:

"(...) proteger el medio humano en general y el marino en particular, reconociendo que el derrame accidental, negligente o deliberado de hidrocarburos y de otras sustancias perjudiciales por los buques constituye una grave fuente de contaminación, reconociendo también la importancia del Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, por haber sido el primer instrumento multilateral concertado con la primordial finalidad de preservar el medio, y apreciando que dicho Convenio ha contribuido decisivamente a proteger los mares y el medio costero contra la contaminación, deseosas de lograr la eliminación total de la contaminación internacional del medio marino por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, y reducir a un mínimo la descarga accidental de tales sustancias, considerando que el mejor modo de lograr este objetivo es preceptuar reglas de alcance universal que no se limiten a la contaminación por los hidrocarburos".³

A fin de ejecutar lo anterior, la Dirección General Marítima, como autoridad marítima de Colombia, ha expedido una serie de resoluciones en cuyo núcleo central reside en la prevención de la contaminación marina generada por naves y artefactos navales.

³ El objeto del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques se encuentra establecida en el Ley 12 de 1981, disposición normativa que adoptó el Convenio en mención. Este instrumento internacional puede ser consultado en https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/attach/ley_12_de_1981.pdf.

Las más significativas sobre la materia, se destacan:

- ✓ La Resolución 674 de 2012, por medio de la cual se establecen las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para el desarrollo de las operaciones de unidades móviles, buques de apoyo u buques de suministro que se realicen costa afuera.
- ✓ La Resolución 035 de 2002, sobre la obligación de mantener a bordo de las naves y artefactos navales de bandera colombiana, la edición oficial de la Dirección General Marítima, de los Convenios SOLAS, MARPOL y STCW.

Resoluciones tales actualmente compiladas en el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC). Documento expedido mediante la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018.

3. Del estudio jurídico del caso concreto.

Con el fin de analizar los aspectos fácticos y jurídicos del caso concreto, este Despacho se pronunciará en cuanto al (3.1) siniestro marítimo de naufragio y su hecho generador; (3.2) las condiciones meteomarinas presentes durante la ocurrencia del siniestro; (3.3) la contaminación y/o el posible riesgo de contaminación al medio marino y, por último (3.4) la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual correspondiente.

3.1. El siniestro marítimo de naufragio y su hecho generador.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio del Artefacto Naval-Barcaza "TS-115" de bandera colombiana, ocurrido el día 13 de enero de 2013, en virtud del numeral a) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

De la revisión de la decisión de primera instancia, se extrae que el a quo declaró responsable a la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, legalmente constituida, domiciliada en Bogotá, identificada con el NIT No. 830013463-4, propietaria y armadora del artefacto naval barcaza "TS-115" de bandera colombiana, por el siniestro marítimo por naufragio del citado artefacto naval. A su vez, se abstuvo de fijar un avalúo de los daños ocasionados con el siniestro marítimo. Paso seguido, declaró responsable a la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, legalmente constituida, domiciliada en Bogotá, identificada con el NIT No. 830013463-4, propietaria y armadora del artefacto naval barcaza "TS-115" de bandera colombiana, por violación a las normas de marina mercante, imponiendo como sanción la suma de SEISCIENTOS SETENTA (670) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a la suma de CUATROCIENTOS DOCE MILLONES SETECIENTOS VEINTE MIL PESOS M/TE (\$412.720.000). Finalmente, el operador judicial de primera instancia declaró que el siniestro marítimo de naufragio del artefacto naval - barcaza "TS-115" no causó contaminación marina.

Conforme lo anterior, y respecto a la declaratoria de responsabilidad realizada en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el señor Juan Carlos López González, en calidad de Representante Legal de las sociedades DRUMMOND LTD, TRANSPORT SERVICES LLC y AMERICAN PORT COMPANY INC, en declaración rendida en audiencia pública el día 25 de febrero de 2013, sostuvo lo siguiente:

"(...) el día 12 de enero de 2013 la barcaza TS-115 fue cargada durante la mañana y se dejó lista en precargue como es usual y rutinario en el Puerto Drummond. (...) la barcaza (...) había sido asignada a la operación de cargue de la motonave "BLUE MOON" la cual se encontraba fondeada en la posición de fondeo V6, sin embargo por razones normales y usuales de la operación y teniendo en cuenta que para cerrar el cargue de la motonave "ANAGEL SEAFARER" hacía falta 1100 toneladas de carbón, se asignó la barcaza TS-115 para cumplir con esa labor, (...). Después de una serie de operaciones, el tiempo se torna inseguro teniendo en cuenta lo establecido en el manual de operaciones del puerto y se decide llevar la barcaza para amararla en la boya número 23 a la espera que las condiciones de tiempo mejoraran y poder terminar de cargar el carbón en "BLUE MOON" donde originalmente estaba destinada la carga de la barcaza TS-155.

(...) Solo hasta las 06:20 am del 13 de enero y a pesar del tránsito de remolcadores y de lanchas en el área de concesión, el supervisor de turno entrante se percató de que la barcaza estaba semisumergida, y digo que estaba semi, pero era gran parte de la barcaza que estaba hundida, así las cosas ese supervisor se pone en contacto con su superior, se activa y declara la emergencia, y se pone en marcha el plan de contingencia (...)". (Negrillas y subrayado fuera del texto original) (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 184)

En esta misma órbita, el Señor José Luis Velásquez Hernández, en calidad de Gerente de Operaciones del Departamento de Transporte de Drummond LTD, en declaratoria rendida en audiencia pública el día 08 de marzo de 2013, afirmó que:

"(...) Durante esa noche -haciendo referencia a la madrugada del 13 de enero- hubo permanente tráfico de remolcadores desde y hacia la zona de cargue de buques hasta el área de muelle o zona de fondeo de las barcasas, en ningún momento los remolcadores reportaron novedad con la barcaza en la boya No. 23. (...) En la mañana del 13 de enero y aproximadamente a las 06:20 de la mañana el turno de operaciones entrantes y el que estaba de turno se percató de que la barcaza amarrada a la boya 23 estaba semisumergida y procedieron a (...) activar las medidas y procedimientos de necesarios para dar inicio a la atención de la contingencia". (Negrillas y subrayado fuera del texto original) (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 376)

A su paso, en Declaración efectuada el día 02 de abril de 2013, el Señor Mauricio Mario Vargas Giraldo, en calidad de Gerente de Mantenimiento de Drummond LTD, en lo que concierne a la ocurrencia del siniestro marítimo, adujo lo siguiente:

"El día 13 de enero de 2013 recibí una llamada del señor José Velásquez alrededor de las 09:30 am, donde me informaba que estaba activado el plan de contingencia con la barcaza TS-115 en nuestra área de operación. (...) La situación era en ese momento que la barcaza TS-115 se encontraba bastante apopada y con agua dentro de su bodega de carga. (...) Las

condiciones de tiempo en ese momento mostraban incremento de viento y altura de ola, por lo que tomamos la decisión de remolcar la barcaza hacia aguas menos profundas buscando que ésta no se hundiera. Procedimos hacia la boya número 3 y acoderamos la Grúa Colombia 5 al costado de la barcaza. Solicitamos en traer una barcaza vacía para tratar de aligerar la barcaza 115 utilizando la grúa Colombia 5 como estaba estipulado en el plan de contingencia (...). Estando ya en la boya número 3, la maniobra de acoderamiento de la grúa Colombia 5 no fue fácil debido a las condiciones del tiempo que, por ser más de medio día tendían a incrementar y adicionalmente maniobrar con la barcaza bastante apopada se dificultaba. (...) Tomamos la decisión de irnos remolcados hacia un punto entre boya 1 y boya roja del canal donde hay menos calado y así lograr que la barcaza tocara fondo en la popa y disminuir la probabilidad de que ésta se hundiera más". (Negrillas y subrayado fuera del texto original) (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folios 619-620)

Respecto a la puesta en marcha del plan de contingencia activado durante la ocurrencia del siniestro marítimo, el señor Javier Antonio Jácome Mendivil, en calidad de Superintendente de Operaciones de la empresa Drummond LTD, en declaración rendida el 17 de mayo de 2013, afirmó que:

"Evaluamos la situación de la emergencia y consideramos que la condición de agua en la barcaza era muy riesgosa para colocar otro artefacto que no garantizara la seguridad de las personas que estaban alrededor y del equipo. (...) Se dio instrucciones de movilizar motobombas y los demás equipos que establece el plan de contingencias. En vista de que las condiciones del mar se incrementaban y que la cantidad de agua en la bodega de carga se incrementaban se tomó la decisión en consenso de aligerar el agua dentro de la barcaza con el cucharón de la grúa Colombia 5. Lo que permitía darle flotabilidad mucho más rápida, aun así consideramos que la condición de riesgo de hundimiento de la barcaza se incrementaba cada vez, por lo cual, se decidió en consenso movilizar la barcaza hacia aguas menos profundas y garantizar la flotabilidad del equipo". (Negrillas y subrayado fuera del texto original) (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folios 627-628)

En la misma diligencia de declaración, a la pregunta realizada por el Capitán de Puerto de Santa Marta en lo relativo al reporte de inspección presentado por la Sociedad de Clasificación Lloyd's Register, en el que se establece que, según los cálculos realizados "la barcaza se mantiene a flote y estable cuando el espacio de la tolva de carga está lleno de agua a la máxima extensión posible", se interroga en cuanto a la razón por la cual la barcaza se sumergió casi en un 70%, a lo que el Señor Jácome Mendivil responde:

"En mi concepto, la inclinación de la barcaza pudo haberse dado por ocasión de corrimiento de la carga hacia el extremo sumergido y adicionalmente el volumen de agua dentro de la bodega de carga ocasionaba que se mantuviera con la inclinación dentro del agua". (Et al. Folio 631).

En este mismo sentido, en audiencia celebrada el día 19 de julio de 2013, el Señor Juan Carlos Flórez Céspedes, en calidad de Superintendente asistente de Operaciones Marinas de Drummond, sobre la ocurrencia del siniestro marítimo sostuvo que:

"(...) Me dirigí al sitio en mención -haciendo referencia a la boya No. 23- aproximadamente faltando diez minutos para las siete de la mañana. Llegué al sitio y efectivamente la barcaza estaba sumergida casi en un 50%. Al ver la situación llamé a mi

jefe directo y le informé lo que estaba ocurriendo, que la situación de la barcaza TS-115 era delicada (...). (Negrillas y subrayado fuera del texto original) (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folios 1124)

Entre tanto, el Señor Paulo César Cárdenas Henao, en calidad de Supervisor Líder de Operaciones Marinas de Drummond, en declaración rendida el día 08 de octubre de 2013 expuso lo siguiente:

"(...) Me dirigí en una lancha hacia la boya 23 donde se encontraba amarrada la barcaza. Cuando llego a la boya veo que un remolcador traía la grúa Colombia 5 y se hizo para acoderar a la barcaza que se encontraba en emergencia o próxima a hundirse. Se coordinaron todos los equipos necesarios para el rescate de la barcaza; intentamos inicialmente acoderar otra barcaza vacía para aligerar la carga que traía con la ayuda de la pala Colombia 5, pero las condiciones meteorológicas no permitieron realizar dicha maniobra. Se procedió a aligerar la carga con la ayuda del cucharón extrayendo agua del interior de la barcaza. Al ver que no teníamos respuesta de flotabilidad, se decidió llevar la barcaza a aguas menos profundas a la boya 1, y al ver que tampoco recuperaba flotabilidad se siguió remolcando a aguas menos profundas y justo a la entrada de la boya roja del canal de acceso, la barcaza recuperó francobordo (...)". (Negrillas y subrayado fuera del texto original) (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folios 1165). En ésta misma línea se pronunció el Señor Alejandro Jaramillo Ríos, en su condición de Supervisor de Operaciones de Drummond, quién manifestó *"(...) ver a la altura de la boya 23 una barcaza escorada a popa y procedió a informar sobre la emergencia"*.

En audiencia efectuada el día 25 de octubre de 2013, el Señor Juan Carlos Urieles Hernández, en calidad de Operador de la grúa Colombia 5, sobre la ocurrencia de los hechos objeto de investigación, adujo lo siguiente:

"(...) No se veía absolutamente nada más que la proa de la barcaza, estaba totalmente, se veía oscura y yo con la experiencia que tengo calculaba donde estaba la popa de la barcaza y allí procedimos a sacarle y sacarle agua, y después también dieron la orden de cómo era imposible con el balde, es por ello que procedieron a llevarla más a la orilla". (Negrillas y subrayado fuera del texto original) (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folios 1229).

A su turno, el Señor Peter Frank Narvárez Bolaños, en su condición de Capitán del Remolcador "RIO FRIO", en declaración rendida el día 13 de noviembre de 2013, sobre el estado en el que encontró el Artefacto Naval una vez arribó al mismo, afirmó lo siguiente:

"La barcaza estaba hundida de popa, tenía la mitad hacia la proa fuera del agua (...)". En lo que respecta a la flotabilidad del artefacto durante la operación de remolque, el Señor Narvárez Bolaños sostuvo: *"Estaba tocando fondo. Durante todo el tiempo de la maniobra de remolque tocó fondo. (...) Todo el tiempo"*. (Negrillas y subrayado fuera del texto original) (Folio 1219).

Teniendo como fundamento lo esbozado y analizados los elementos materiales probatorios obrantes en el expediente, este Despacho avizora que confirmará la responsabilidad de la

sociedad TRANSPORT SERVICES LL, propietaria y armadora del artefacto naval barcaza "TS-115" de bandera colombiana, por la ocurrencia del Siniestro Marítimo de Naufragio, declarada en primera instancia por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, con base a los argumentos próximos a saber.

En el caso en concreto, basta observar los diversos elementos materiales probatorios, el dictamen pericial rendido por el Tribunal de Capitanes debidamente constituido, las declaraciones rendidas por parte del personal administrativo y operativo de la empresa TRANSPORT SERVICES LL, así como también las inspecciones y demás informes presentados producto de la emergencia registrada, para concluir -de manera clara e inequívoca- que el Siniestro Marítimo de Naufragio efectivamente ocurrió y se mostró a todas luces notorio en la jurisdicción de Santa Marta.

Este Despacho encuentra debidamente probado que el Artefacto Naval - Barcaza "TS-115" empezó a sumergirse a la altura la Boya No. 23 en la zona de operación de la sociedad TRANSPORT SERVICES LL, como consecuencia del ingreso progresivo del agua de mar al interior de las bodegas del Artefacto, lo que incidió de manera radical a la activación de los planes de contingencia y las medidas de seguridad vigentes en la compañía. Es claro que el Artefacto Naval se sumergió parcialmente durante su periodo de fondeo en la Boya No. 23. No obstante, durante sus traslados hacia aguas más someras, este Despacho tiene acreditado que la Barcaza TS-115 tocó fondo marino.

Este hecho fue reiteradamente reconocido por el personal administrativo y operacional de la empresa TRANSPORT SERVICES LL durante las declaraciones rendidas en las sesiones de audiencia efectuadas durante el desarrollo de la presente investigación. Sobre el asunto, nótese que la descripción del Naufragio que se detalló por parte de los declarantes en la medida en que se surtía las diligencias procesales, significó un proceso cronológico de reconstrucción del Siniestro Marítimo desde lo general a lo más específico, lo que permitió al Despacho observar que el Naufragio empezó a concretarse en una zona determinada y se produjo durante el movimiento de la barcaza a otras boyas cercanas a la boya No. 23, transcurros tales en los que el Artefacto Naval tocó fondo en todo momento.

Esta reconstrucción a la que el Despacho identifica como *cronológica*, quedó expresamente reconocida en los estrados de la Capitanía de Puerto de Santa Marta y sistematizada orgánicamente de la siguiente manera:

- (i) El señor Juan Carlos López González, en calidad de Representante Legal de las sociedades DRUMMOND LTD, TRANSPORT SERVICES LLC y AMERICAN PORT COMPANY INC reconoció que: "*(...) el supervisor de turno entrante se percató de que la barcaza estaba semisumergida, y digo que estaba semi, pero era gran parte de la barcaza que estaba hundida (...)*". (Cursivas, subrayado y negrilla fuera del texto original)
- (ii) El Señor Mauricio Mario Vargas Giraldo, en calidad de Gerente de Mantenimiento de Drummond LTD: sostuvo que: "*La situación era en ese momento que la barcaza TS-115 se encontraba bastante apopada y con agua dentro de su bodega de carga. (...)*". (Cursivas y negrilla fuera del texto original)

- (iii) El Señor Juan Carlos Flórez Céspedes, en calidad de Superintendente asistente de Operaciones Marinas de Drummond: afirmó: "(...) *Llegué al sitio y efectivamente la barcaza estaba sumergida casi en un 50%*". (Cursivas y negrilla fuera del texto original)
- (iv) El Señor Paulo César Cárdenas Henao, en calidad de Supervisor Líder de Operaciones Marinas de Drummond, manifestó que: "(...) *Cuando llego a la boya veo que un remolcador traía la grúa Colombia 5 y se hizo para acoderar a la barcaza que se encontraba en emergencia o próxima a hundirse*". (Cursivas y negrilla fuera del texto original)
- (v) Por último, el Señor Peter Frank Narvárez Bolaños, en su condición de Capitán del Remolcador RIO FRIO, reconoció finalmente que: "La barcaza estaba hundida de popa, tenía la mitad hacia la proa fuera del agua (...)". "Estaba tocando fondo. Durante todo el tiempo de la maniobra de remolque tocó fondo. (...)".(Cursivas y negrilla fuera del texto original)

Una vez dicho esto, el Despacho procede a pronunciarse sobre el hecho generador del siniestro marítimo de Naufragio y la responsabilidad civil que tomó partido como consecuencia de su acaecimiento.

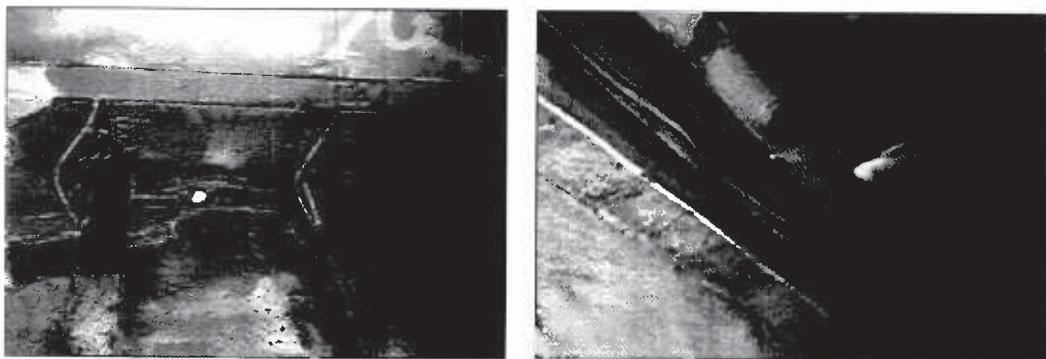
En lo que respecta a este particular, el Despacho determina que el Siniestro Marítimo objeto del asunto sub examine, se produjo debido a la pérdida de estabilidad y estanqueidad del Artefacto Naval-Barcaza TS-115. No obstante a ello, no puede esta instancia perder de vista que el hecho generador de la causa puesta antes de presente, consistió en el ingreso constante y progresivo de agua de mar al interior del Artefacto, producto de las fallas físicas que registraba la estructura de la Barcaza TS-115, como consecuencia del deterioro de su estructura, las perforaciones que en ella se inspeccionaron, el desprendimiento parcial de varias placas en su interior y el evidente desgaste que registró los ánodos de protección galvánica en la obra viva de la Barcaza, tal como pasa a demostrarse:

En lo que respecta al deterioro físico-estructural del Artefacto Naval TS-115, quedó plenamente demostrado al interior del expediente que la Barcaza registraba una serie de fallas en su estructura, consistentes principalmente en grietas, golpes y perforaciones del casco, así como la ruptura y desprendimiento de láminas constitutivas en sus bodegas.

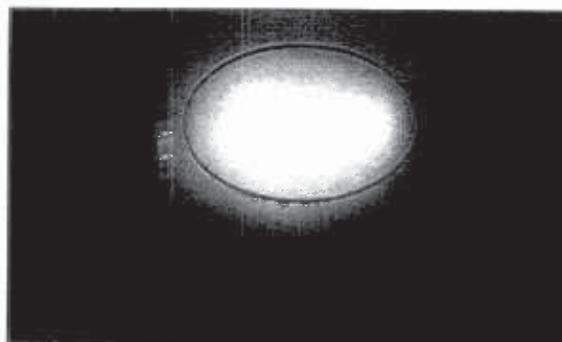
Sobre el asunto, valga tener de presente lo considerado por el Oficial Inspector del Estado de Abanderamiento, Señor Ingeniero Sergio Delgado Muñoz, en el *Informe de Novedades Inspección de Seguimiento de la Barcaza TS-115*, donde se concluyó que:

"(...) El estado actual de los tanques por el costado babor registraba diversos tamaños de grietas y perforaciones en las láminas de la bodega. Así mismo, las varengas, los refuerzos longitudinales y verticales, tanto del casco como en la bodega presentan corrección excesiva (...)". Además de ello, algunos refuerzos verticales de la bodega se observan desprendidos de las placas como también algunos presentan ruptura. Seguidamente procedí a verificar la bodega de carga donde claramente se observaron las grietas y perforaciones mencionadas anteriormente en las láminas de dicho compartimento, especialmente en proa, babor y popa". (Informe de Novedades Inspección de Seguimiento de la Barcaza TS-115, Folio No. 25) (Cursivas y negrilla fuera del texto original)

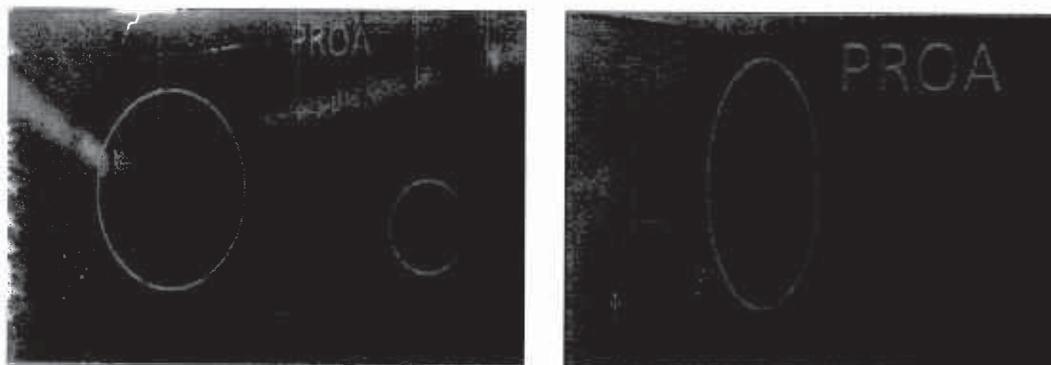
Las conclusiones expuestas en el *Informe de Novedades Inspección de Seguimiento de la Barcaza TS-115*, quedaron ilustradas en el expediente a través de la presentación de sendas fotografías que acreditan lo considerado. Fotografías tales que el Despacho -en uso de sus facultades- procederá a relacionar en el presente proveído, así:



Fuente: *Informe de Novedades Inspección de Seguimiento de la Barcaza TS-115*. Anexo VII y VIII - Folio 30.
Concepto: Grietas y perforaciones en las láminas de la bodega



Fuente: *Informe de Novedades Inspección de Seguimiento de la Barcaza TS-115*. Anexo IX - Folio 30.
Concepto: Grietas y perforaciones en las láminas de la bodega



Fuente: *Informe de Novedades Inspección de Seguimiento de la Barcaza TS-115*. Anexo XII y XIII - Folio 31.
Concepto: Grietas, levantamiento y perforaciones en Proa.



Fuente: Informe de Novedades Inspección de Seguimiento de la Barcaza TS-115. Anexo XV y XVII - Folio 32.
Concepto: Grietas, levantamiento y perforaciones en Popa.

Por su parte, el Despacho tiene que la Sociedad de Clasificación Lloyd's Register presentó un *Reporte de Inspección* hecho al Artefacto Naval TS-115, el cual fue suscrito por el Señor Francisco J. Hoyos, en calidad de Surveyor to Lloyd's Register Central and South América Limited, radicado ante la Capitanía de Puerto de Santa Marta el día 07 de febrero de 2013. Este reporte, a pesar de que estableció que la Barcaza TS-115 había sido sometida a trabajos especiales de casco y dique en Julio de 2010 e inspecciones consecutivas anuales el 30 de Agosto de 2011 y el 10 de Agosto de 2012; de la misma forma reconoció en la inspección efectuada, que el Artefacto Naval registraba *"golpes y deformaciones menores producto de la operación en Puerto Drummond"*. (Cursivas y negrilla fuera del texto original)

Para tales efectos, el reporte de la Sociedad de Clasificación Lloyd's Register expuso lo próximo a saber:

Respecto al Casco de la Barcaza: *"(...) Se encontró con golpes y deformaciones menores producto de las operaciones en Puerto Drummond, las láminas de casco de los costados, lanzamiento y espejo, los verduguillos y pantoques se observaron satisfactorios (...)"*.(Cursivas y negrilla fuera del texto original)

Respecto a la Bodega de Carga: *"se encontró con pequeñas perforaciones por golpes, se observó desprendido en varias secciones el doble de refuerzo de la traca superior, algunos insertos o dobles fueron recientemente realizados para reparar los golpes y perforaciones puntuales"*. (Cursivas y negrilla fuera del texto original)

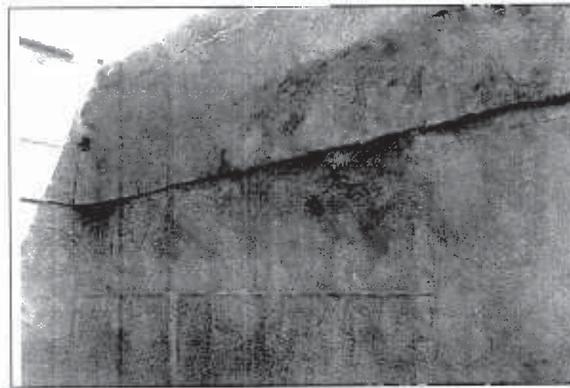
Respecto a los espacios vacíos 1 y 3 estribor, se sostuvo: *"Se encontró una perforación menor en el mamparo longitudinal que da hacia la tolva, existe corrosión localizada cerca al acceso (Alrededor de la escala)"*. *"Se encontraron tres (3) perforaciones menores causadas por golpes en la tolva, se observó corrosión generalizada cerca al acceso y escalera"*. (Cursivas y negrilla fuera del texto original)

Respecto al espacio vacío 5 estribor: *"Se encontraron 3 perforaciones menores en el mamparo longitudinal que da hacia la tolva, existen deformaciones en los primeros espacios"*

cerca de la popa y hacia el mamparo transversal de la tolva". (Cursivas y negrilla fuera del texto original)

Respecto a los espacios babor 1, 2, 3, 4 y 5, se estableció que encontraron deformaciones y golpes al interior de dichos espacios. (Reporte de Inspección presentado por la Sociedad de Clasificación Lloyd's Register. Folios 58-67)

En el Reporte de Inspección antes aducido, la Sociedad de Clasificación Lloyd's Register dio a conocer una serie de fotografías que acreditan las consideraciones referidas al interior del documento, entre las cuales se ilustró la siguiente:



Fuente: Reporte de Inspección Sociedad de Clasificación Lloyd's Register - Folio 58-67.
Concepto: Bodega de Carga.

Por último, no echa de menos este Despacho el desgaste significativo que registraban los ánodos de protección galvánica del Artefacto Naval TS-115. Así quedó debidamente demostrado en la *Inspección de Estado y Condición de la Barcaza TS-115* presentado por el Ingeniero y Perito Naval Mauricio Bejarano Urrego y Jaime Morales Núñez, Ingeniero Naval, Perito Naval y Buzo, en la que, respecto a la obra viva del Artefacto, se consideró lo siguiente:

"Ánodos de protección galvánica desgastados el 99% (...)". (Folio 303).

Todo lo precedente resulta ser de relevancia culminante para este fallador, por cuanto la responsabilidad de que el Artefacto Naval-Barcaza TS-115 estuviera en condiciones físico-estructurales aptas para la operación a la que estaba destinada, así como también que tuviera instalado en debida forma y en buen estado los ánodos de protección galvánica, a fin de que éstos protegieran de la corrosión y proporcionaran mayor resistencia y vida útil, debía ser asumida por el Armador y/o Propietario del artefacto, esto es, por la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, lo que lleva a esta instancia a considerar que, si el Artefacto Naval TS-115 hubiera estado en óptimas condiciones para su operación ordinaria, es claro que el siniestro marítimo de Naufragio hubiera podido evitarse.

Contrario a lo manifestado por el Apoderado Especial de las compañías American Port Company Inc, Drummond LTD y Transport Services LLC, Dr. José Vicente Guzmán, en el escrito de alegatos de conclusión, en el que alega que *"los informes que obran dentro del proceso*

señalan que los daños o averías que presentaba la barcaza TS-115 con posterioridad al siniestro, fueron producto de los procedimientos usados para su salvamento, que tal manera que no existe fundamento alguno para concluir que el hundimiento parcial de la barcaza se haya producido por un daño previo en la misma"; este Despacho hace especial énfasis, tal como fue expuesto con antelación, en que las fallas en la estructura de la Barcaza TS-115 existían al término del Siniestro Marítimo, tanto así que constituyeron la causa de la pérdida de estabilidad y estanqueidad del Artefacto.

No le asiste razón alguna al Apoderado Especial de las compañías American Port Company Inc, Drummond LTD y Transport Services LLC en el desarrollo del citado alegato, por cuanto además de que está auténticamente demostrado al interior de la investigación las fallas estructurales del Artefacto Naval, no guarda lógica alguna alegar que los daños o averías se hubieran presentado con posterioridad a la ocurrencia del Siniestro, pues los elementos materiales probatorios valorados dan cuenta que, tanto las grietas y perforaciones como el desgaste considerativo de los ánodos de protección galvánica, eran existentes al término del hundimiento.

Tampoco puede decirse que su determinación emanó de una "simple intuición" del Tribunal de Capitanes en el Dictamen Pericial rendido, como lo alega el Apoderado Especial, aun cuando posteriormente los miembros del Tribunal se hubieren retractado en el escrito de aclaración y/o complementación, por cuanto es inequívoca la suficiencia de elementos probatorios que dan cuenta de los daños que registraba la Barcaza durante la ocurrencia del siniestro; más aún cuando se tiene que el desgaste, por ejemplo, de los ánodos de protección galvánica del Artefacto, estaba superado en un 99%. Cuestión tal que quedó probada en el escrito de *Inspección de Estado y Condición de la Barcaza TS-115* presentado como experticio de parte en el escrito a que hace alusión el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, por parte del mismo apoderado de las compañías involucradas, Dr. José Vicente Guzmán. Esta evidente contradicción, afectó la univocidad entre lo que se presentó como prueba de parte en la actuación procesal y lo que se alegó en conclusión.

Ahora bien, está visto que la causa central del siniestro correspondió a la pérdida de estabilidad y estanqueidad del Artefacto Naval-Barcaza TS-115, debido al ingreso constante y progresivo de agua de mar al interior del Artefacto, producto de las fallas físico-estructurales que registraba la Barcaza TS-115; no puede este Fallador dejar desapercibida la falta de previsión y cuidado en la que incurrió la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, la que también, además de las causas antes referidas, tomó especial partido en el caso que hoy nos ocupa.

Sobre este punto, el Despacho procede a determinar si antes de que el Artefacto Naval TS-115 fuera conducido y amarrado a la boya No. 23, existía o no algún tipo de riesgo de que la barcaza posteriormente se siniestrara. Para ello, se traerá a colación diversas declaraciones rendidas en el desarrollo de las audiencias surtidas al interior de la actuación.

De acuerdo a lo declarado por el Señor José Luis Velásquez Hernández, en calidad de Gerente de Operaciones del Departamento de Transporte de la empresa Drummond LTD, en audiencia realizada el día 8 de marzo de 2012:

"(...) posterior al cargue de los buldócer tanto el supervisor de la grúa como del remolcador, reportan y consideraron que no obstante que la barcaza se encontraba con un ligero grado de apopamiento y el francobordo que tenía le permitía una navegación adecuada y segura, procedieron a retirar la barcaza TS-115 de la grúa SEAWORTHY I y remorcarla a la grúa Colombia 4 (...)". (Negrilla y subrayado fuera del texto original) (Folio 376)

En este mismo sentido, el Señor Álvaro Remigio Carrascal Diazgranados, en calidad de operador de la grúa SEAWORTHY I, cuando se le interrogó sobre las condiciones en las que había dejado la barcaza TS-115 una vez terminó de realizar la operación de cargue al buque, afirmó lo siguiente:

"Estaba un poco apopada", a lo que se le preguntó qué consideraba como apopada, respondiendo lo siguiente: "un poquito apopada, es decir que tenía la proa más alta que la popa". (Negrilla y subrayado fuera del texto original) (Folio 1235)

Por último, es necesario mencionar la declaración rendida por el Sr. Alejandro Jaramillo Ríos, en calidad de Supervisor de Operaciones de la sociedad Drummond, cuando en audiencia celebrada el día 24 de octubre de 2013, se le interrogó lo siguiente:

"De acuerdo a declaraciones anteriores, la barcaza TS-115 la noche anterior fue descargada por la grúa SEAWORTHY I y ésta fue remolcada apopada hacia la boya 23 ¿es correcto este procedimiento de haber sido remolcada apopada, teniendo en cuenta las condiciones reinantes durante esa época?", a lo que respondió el Sr. Jaramillo: "No entiendo, no sé por qué fue llevada la barcaza apopada, pero aclaro que no es correcto". Negrilla y subrayado fuera del texto original) (Folio 1197)

De acuerdo a las declaraciones anteriores, este Despacho colige que antes de que la barcaza TS-115 fuera remolcada a la boya No. 23 para así mantenerla en zona de fondeo, el Artefacto Naval registraba un ligero estado de apopamiento. Lo que ello significa que la barcaza no se encontraba en condiciones normales de estabilidad, para ser remolcada hacia el área de fondeo donde posteriormente se amarró.

El riesgo que constituía el estado de apopamiento reconocido por el personal operativo de la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC antes de amarrar la Barcaza en la boya No. 23, debió haber sido significativo para que el personal operario de la empresa antes citada, suspendiera el traslado del artefacto naval a la boya 23 y -en todo caso- tomará las medidas preventivas y ejecutara todos los medios necesarios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la travesía no hubieran arrojado la ocurrencia de un siniestro.

La acción de permitir que la Barcaza TS-115 fuera remolcada hacia la boya 23, a sabiendas del estado de apopamiento que registraba la misma, frente a las adversas y conocidas condiciones meteomarinas presentadas durante la ocurrencia de los hechos, constituyó una autentica falta de previsión y cuidado por parte de la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC.

El personal administrativo y operativo de la empresa TRANSPORT SERVICES LLC no solo conocía el riesgo que representaba el estado de apopamiento de la barcaza TS-115 y más aún, el riesgo mayor de dejarla amarrada en zona de fondeo a la altura de la boya 23, frente a las

condiciones meteomarinadas del momento, sino que, además incidió potencialmente en su creación.

Sobre la teoría del Riesgo Creado, el Consejo de Estado mediante Sentencia del 23 de mayo de 2012, estableció que:

"La doctrina del riesgo creado puede ser sintetizada de esta manera: quien se sirve de cosas que por su naturaleza o modo de empleo generan riesgos potenciales a terceros, debe responder por los daños que ellas originan. La teoría que analizamos pone especial atención en el hecho de que alguien "cree un riesgo", "lo conozca o lo domine"; quien realiza esta actividad debe cargar con los resultados dañinos que ella genere a terceros, sin prestar atención a la existencia o no de una culpa del responsable". (Consejo de Estado, Sentencia del 23 de mayo de 2012, Exp. 1700123310001999090901. MP. Enrique Gil Botero) (Negrilla y subrayado fuera del texto original)

En la misma órbita, el tratadista Ramón Daniel Pizarro en su obra *Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de las Cosas*, expone lo siguiente:

"Quien introduce en el medio social un factor generador de riesgo potencial para terceros, se beneficie o no con él, debe soportar los detrimentos que el evento ocasione. Esto es una consecuencia justa y razonable del daño causado, que provoca un desequilibrio en el ordenamiento social y pone en juego el mecanismo de reparación. Así como en otro tiempo se sostuvo que el hombre debía responder solamente por sus actos culposos, hoy es razonable pensar que también deba reparar los daños que son fruto de una actividad riesgosa, sea la misma normal o anormal, le reporte o no un beneficio de cualquier índole". (Pizarro, 1983. Pp. 38-43)

Vistas las consideraciones objeto del análisis anterior, este Despacho considera de especial pertinencia pronunciarse de manera especial acerca de la responsabilidad de la empresa TRANSPORT SERVICES LLC, Armadora y/o Propietaria del Artefacto Naval - Barcaza TS-115, con ocasión al siniestro marítimo de naufragio.

Sobre el particular, este Despacho estima necesario recordar que el Armador figura ser la persona natural o jurídica quien apareja, pertrecha y expide la nave bajo su propio nombre, cuenta y riesgo. En ese sentido, a la luz de lo prescrito en la legislación comercial, el Armador ostenta el derecho de percibir las utilidades que genera la actividad marítima, por un lado, y resiste las responsabilidades que se deriven como consecuencia de dicha actividad, por el otro.

Esta postura resulta ser –a juicio de esta instancia– auténticamente ajustada a las disposiciones constitucionales y normativas vigentes en el orden jurídico colombiano, pues resultaría inadmisibles que quien se aprovecha económicamente de una actividad, a través de la obtención de utilidades y/o beneficios financieros producto de la misma, se desyugue *per se* de las obligaciones derivadas de las responsabilidades surgidas de una conducta reprochable.

Configurando lo expuesto al caso en concreto, se tiene que la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC figura como Armador y/o Propietario del Artefacto Naval - Barcaza TS-115, situación debidamente probada en la investigación mediante Certificado de Existencia y

Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá D.C, el día 01 de febrero de 2013.

De acuerdo a lo considerado en líneas anteriores y una vez esbozas las causas centrales del Siniestro Marítimo de Naufragio, la responsabilidad de la empresa TRANSPORT SERVICES LLC, Armadora y Propietaria del Artefacto Naval TS-115, en el caso concreto resulta ser clara e inequívoca, por cuanto, además de los derechos y las obligaciones legales que le asisten, ésta ostentaba la condición de guardiana del bien, lo que la legitima suficientemente para responder por los daños y perjuicios que se causen en el ejercicio de la actividad de la navegación, siendo ésta una actividad peligrosa. Esta responsabilidad emana no solo porque obtiene aprovechamiento económico como consecuencia de la actividad que se ejecuta, sino también porque ejerce poder efectivo sobre el Artefacto Naval.

3.2. Las condiciones meteomarinas presentes durante la ocurrencia del siniestro.

En lo concerniente a las condiciones meteorológicas⁴ para el área marítima de Puerto Drummond LTD durante la ocurrencia de los hechos objetos del presente proveído, el Despacho procederá a relacionarlos así:

- Pronóstico registrado el día 12 de Enero de 2013, durante las horas de la Noche:

Área noroeste del mar caribe: El viento será de dirección Este con velocidades entre 18 y 21 nudos (Fuerza 5). La altura del oleaje oscilará entre los 2.0 y 2.5 metros (Fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.

Área suroeste del mar caribe: El viento será de dirección noreste con velocidades entre 27 y 30 nudos (Fuerza 6-7). La altura del oleaje oscilará entre 2.5 y 3.0 metros (Gruesa). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.

Al noreste del mar caribe: El viento será de dirección noreste con velocidades entre 14 y 17 nudos (Fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1.5 y 2.0 metros (Fuerte marejada), Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.

Al sureste del mar caribe: El viento será de dirección noreste con velocidades entre 16 y 18 nudos (Fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1.5 y 2.0 metros (Fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.

⁴ Los reportes aquí expuestos, fueron extraídos de los Boletines Informativos emitidos los días 12, 13 y 14 de Enero de 2018, por parte de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, de acuerdo a los reportes meteomarineros emitidos por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) de la Dirección General Marítima, con sede en Cartagena.

- Pronóstico registrado el día 13 de Enero de 2013, durante el Día:

Área noreste del mar caribe: El viento será de dirección Este con velocidades entre 21 y 26 nudos (Fuerza 5-6). La altura del oleaje oscilará entre 2.5 y 3.0 metros (Gruesa). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.

Área suroeste del mar caribe: El viento será de dirección noreste con velocidad entre 29 y 35 nudos (Fuerza 7-8). La altura del oleaje oscilará entre 4.0 y 5.0 metros (Gruesa a muy gruesa). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.

Área noreste del mar caribe: El viento será de dirección noreste con velocidades entre 16 y 21 nudos (Fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 2.0 y 2.5 metros (Fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.

Área sureste del mar caribe: El viento será de dirección noreste con velocidades entre 16 y 20 nudos (Fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1.5 y 2.0 metros (Fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.

- Pronóstico registrado el día 13 de Enero de 2013, durante la Noche:

Área noreste del mar caribe: El viento será de dirección Este con velocidades entre 18 y 21 nudos (Fuerza 5). La altura del oleaje oscilará entre los 2.0 y 2.5 metros (Fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.

Área sureste del mar caribe: El viento será de dirección noreste con velocidades entre 27 y 30 nudos (Fuerza 6-7). La altura del oleaje oscilará entre 2.5 y 3.0 metros (Gruesa). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.

Área noreste del mar caribe: El viento será de dirección noreste con velocidades entre 14 y 17 nudos (Fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1.5 y 2.0 metros (Fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.

Área sureste del mar caribe: El viento será de dirección noreste con velocidades entre 16 y 18 nudos (Fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1.5 y 2.0 metros (Fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tránsito de embarcaciones menores en general.

- Pronóstico registrado el día 14 de Enero de 2013:

Área costera: Cielo nuboso en la mañana a poco nuboso en la tarde/noche. La temperatura oscilará entre 22°C y 29°C. Viento de dirección este/noreste con velocidades de 11 a 17 nudos (Fuerza 4-5).

Área marítima: Viento de componente Este en la mañana, variado a dirección noreste en la tarde/noche con velocidades de 23 a 27 nudos (Fuerza 6). La altura del oleaje oscilará entre 1.1 y 1.5 metros (Marejada a fuerte marejada).

De acuerdo a lo antes expuesto, se tiene que las condiciones meteomarinas registradas el día 13 de enero en las horas de la mañana, figuraron ser complejas, por cuanto es claro que los vientos en las direcciones analizadas por el CIOH registraban velocidades entre los 21 y 35 nudos, así como también oleajes entre las características Gruesa, Gruesa a muy Gruesa y Fuerte Marejada.

Éstas condiciones meteomarinas habían empezado a registrarse, incluso, la noche anterior a la ocurrencia del Siniestro Marítimo, debido a que los reportes actualizados el día 12 de Enero hacia las horas de la noche, registraban vientos con velocidades entre los 14 y 30 nudos y oleajes entre las características Gruesa y Fuerte Marejada.

Las anteriores consideraciones, resultan ser para este Despacho de especial relevancia, toda vez que dan cuenta que, a pesar de las condiciones meteomarinas que yacían durante la ocurrencia del Naufragio, no era extraño para la empresa TRANSPORT SERVICES LLC que aquellas habían empezado a generarse el día anterior al Siniestro Marítimo, lo que exigía con mayor responsabilidad, la creación e implementación consecuyente de medidas preventivas y de necesaria acción, para enfrentar tal fenómeno y reducir así los daños que su fuerza natural materializaría.

Desde luego que la presencia de las condiciones meteomarinas incrementaron el riesgo ya existente y conocido por la Sociedad antes referenciada. Es claro para este Despacho que, con mucha más razón y especial cautela sobre el particular, la empresa TRANSPORT SERVICES LLC debió ejercer diligencia preventiva, debida, de extremo cuidado y significativamente razonable, a fin de evitar que el riesgo de hundimiento.

Esta instancia judicial precisa que el hecho generador del siniestro marítimo, no encontró fuente alguna en la fuerza mayor, producto de las condiciones meteorológicas registradas durante la fecha del hundimiento. Sobre el asunto, este Despacho manifiesta total desacuerdo y estima apartarse de los alegatos concluidos por el Apoderado Especial de las Sociedades American Port Company Inc, Drummond LTD y Transport Services LLC, Dr. José Vicente Guzmán y, en cambio, tal como antes fue motivado, expone que el factor principal de la ocurrencia obedeció a la pérdida de estabilidad y estanqueidad del Artefacto Naval-Barcaza TS-115, debido al ingreso constante y progresivo de agua de mar al interior del Artefacto, producto de las fallas físicas que registraba la estructura de la Barcaza TS-115, como consecuencia del deterioro de su estructura, las perforaciones que en ella se inspeccionaron, el desprendimiento parcial de varias placas en su interior y el evidente desgaste que registró los

ánodos de protección galvánica en la obra viva de la Barcaza; así como también a la falta de previsión y cuidado por parte de la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC.

3.3. La contaminación y/o el posible riesgo de contaminación al medio marino, producto del naufragio del Artefacto Naval - Barcaza TS-115.

En lo relativo a este acápite, esta instancia traerá a colación diversas definiciones del término "Contaminación marina", con el objeto de determinar si se configuró o no, el siniestro marítimo en mención.

Respecto al particular, La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en su artículo 1.4, define la contaminación marina como:

"La introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que 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, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento" (Naciones Unidas, 1984) (Cursivas fuera del texto original)

Siguiendo la misma línea, el Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino (GESAMP), define el término objeto de estudio como:

"La introducción, directa o indirecta, de sustancias o energéticos en el medio marino (Incluyendo los estuarios), la cual acaba de dañar los recursos vivos, poner en peligro a la salud humana, alterar las actividades marinas -entre ellas la pesca- y reducir el valor recreativo y la cantidad del agua del mar". (Join Group of Experts on the Scientifics of Marine Pollution, 1972). (Cursivas fuera del texto original)

Visas las anteriores consideraciones de orden conceptual, esta instancia precisa concluir que la Contaminación Marina se concibe como un siniestro marítimo cuya configuración depende de la concurrencia sistemática de una serie de elementos, dentro de los cuales se destacan,

- (i) La Descarga. Consistente en el derrame y/o vertimiento de la sustancia o de la energía específica, proveniente de actos humanos directa o indirectamente. La descarga, en virtud del literal a), numeral 3, artículo 2 del Convenio Internacional MARPOL, es entendida *"como cualquier derrame procedente de un buque⁵ por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento"*. (Cursivas fuera del texto original)
- (ii) La sustancia o la energía. Correspondiente al producto objeto de la descarga, derrame y/o vertimiento, definida por el numeral 2, artículo 2 del Convenio Internacional

⁵ El término "Buque" en el Convenio Internacional de Prevención de la Contaminación MARPOL 73/78, no solo comprende las construcciones flotantes con medios de propulsión propios, destinadas a la navegación, sino también, *"todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes"*. (Convenio Internacional MARPOL, artículo 2, numeral 4).

MARPOL como *"cualquier sustancia cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, menoscabar sus alicientes recreativos o entorpecer los usos legítimos de las aguas del mar y, en particular, toda sustancia sometida a control de conformidad con el presente Convenio"*. (Cursivas fuera del texto original)

- (iii) El medio marino. Definido, para este contexto, como el lugar y/o el medio a través del cual el buque materializa su aventura marítima y, finalmente,
- (iv) La producción concreta o la posibilidad de producción de efectos nocivos.

Así las cosas, para que se configure la contaminación del medio marino, es necesario que exista una descarga, derrame y/o vertimiento de una sustancia proveniente del hombre, que tenga la capacidad de producir un efecto nocivo al medio marino, o que, siquiera genere un riesgo que pueda ocasionar dichos efectos.

En el caso objeto de estudio, se tiene que el Tribunal de Capitanes en Dictamen Pericial rendido el 26 de mayo de 2014, se pronunció respecto a la posible contaminación generada, de conformidad con lo establecido en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques (MARPOL), en el que sostuvo lo siguiente:

"Contaminación.

El MARPOL se aplica respecto a la flota nacional de un Estado Parte en el Convenio y los buques de cualquier otro pabellón, incluyendo las plataformas fijas y flotantes que estén en las aguas o puertos de dicho Estado. El convenio fue firmado en Londres el 02 de noviembre de 1973 y, el Protocolo de 1978 firmado en Londres el 17 de febrero de 1987.

*A continuación se hace un análisis comparativo con cada uno de los anexos relacionados con el Carbón, como sigue: Anexo I: Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos. Regla 4 "Excepciones: La Regla 15 y 34 del presente Anexo no se aplicarán a la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas cuando sea necesario para proteger la seguridad del buque o para salvar vidas en el Mar". **El carbón mineral no es un hidrocarburo.***

*Anexo II: Reglas para prevenir la contaminación por Sustancias Nocivas Líquidas Transportadas a Granel. Regla 3. "Excepciones: Las prescripciones del presente anexo relativas a las descargas, no se aplicarán a las descargas en el mar de sustancias nocivas líquidas o de mezclas que contengan tales sustancias, cuando dicha descarga sea necesaria para proteger la seguridad del buque o para salvar vidas en el mar". **El carbón no es sustancia líquida contaminante del medio marino.***

Entre tanto, "(...) El Código Internacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas (IMDG), en la hoja de seguridad del carbón, no hay información que lo relacione como sustancia contaminante del medio marino".

*Conclusiones. (...) "El tribunal de Capitanes concluye que **No hubo contaminación al medio marino** ya que el carbón no está incluido ni en el Convenio Internacional MARPOL, ni en el Código Internacional IMDG". (Cursivas fuera del texto original)*

Con base a lo expuesto, esta instancia procede a analizar si hubo o no contaminación y/o posible riesgo de contaminación al medio marino con ocasión al Siniestro Marítimo de Naufragio de Artefacto Naval - Barcaza TS-115. Para ello, el Despacho determinará si los presupuestos antes referidos se configuran en el caso que hoy nos ocupa en debate.

(i) En lo que respecta a la *descarga, el derrame y/o vertimiento*, el Fallador encuentra debidamente probado que sí hubo descarga de carbón procedente del Artefacto Naval - Barcaza TS-115 al medio marino, en la zona de operación de la empresa Drummon LTD. Este hecho quedó plenamente acreditado al interior de la actuación, mediante la presentación de una serie de conceptos técnicos y estudios ambientales que dan cuenta de la contingencia al medio marino.

En cuanto a ello, valga tener de presente el *Concepto técnico - Informe Final CPT-BEM-005-13* aportado el día 24 de mayo de 2013 por el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives de Andrés (INVEMAR), el que en sus conclusiones determinó lo siguiente:

"Se confirma que el incidente que se inició con el rescate de la Barcaza TS-115 en la boya S23 provocó un derrame de carbón que se observa con el Sonar de Barrido Lateral (SSS) en la zona noroeste de la Boya S23 y se demostró con el registro de sedimentos de los alrededores de la boya. El área afectada es de aproximadamente 10.194 m², en la cual estaría distribuido el depósito de carbón. Específicamente sobre la superficie lodo-arenosa de la zona en estudio. (...) Durante las inspecciones de buceo se evidenció la presencia de gran parte de carbón derramado por la Barcaza TS-115 al noreste de la boya S23, principalmente en la zona que reúne las estaciones ST01, ST09, ST10 y ST11, donde gran parte del mineral está enterrado en el sedimento". (Concepto Técnico, Informe Final INVEMAR. Folio 663) (Negrillas y subrayado fuera del texto original).

En esta misma órbita, la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, por solicitud especial de la empresa Drummond LTD, presentó *Evaluación Ambiental del Impacto Causado por la Barcaza TS-115*, en el que se identificó lo siguiente:

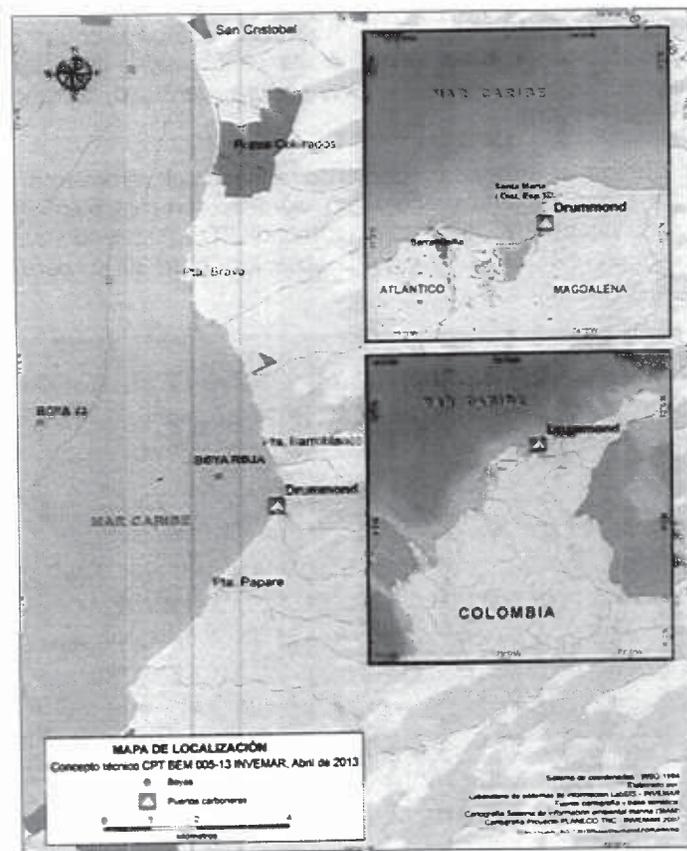
"(...) La máxima concentración de carbón acumulado encontrada en los estudios anteriores fue de 2.0%, mientras que el presente estudio realizado después del incidente ocurrido el día 13 de enero de 2013, reportó promedios de 29.13% para la Boya 23 y para las Boyas 1, 5, 11, y 17 de 15.75%, 28.59%, 40.00% y 14.02% respectivamente. (...) Lo anterior evidencia que el vertimiento ocurrido (...) el 13 de enero de 2013 aumentó las concentraciones de carbón acumulado en la boya 23, en las boyas del canal de acceso y en la boya roja". (Evaluación ambiental del impacto causado por la Barcaza TS-115 en el área de anclaje de Puerto Drummond, Ciénega Magdalena, Caribe Colombiano. Folio 847). (Negrillas y subrayado fuera del texto original).

Vistas así las cosas, queda demostrado que el derrame del Mineral (Carbón) existió y se produjo como consecuencia del Siniestro Marítimo de Naufragio del Artefacto Naval.

(ii) En lo que concierne a la *sustancia o la energía* objeto de la descarga, derrame o vertimiento, esta Instancia encuentra que, tal como lo expuso el Tribunal de Capitanes en el Dictamen Pericial por ellos rendido, el Carbón no se encuentra contemplado por los instrumentos

internacionales vigentes sobre la materia, como contaminante del mar. Así, tanto el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación generada por Buques (Convenio MARPOL), como el Código Internacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas (IMDG) no categorizan el mineral objeto de estudio como generador de contaminación marina. Así las cosas y, a pesar que este Despacho encuentra probada la descarga, derrame o vertimiento de Carbón al medio marino, es claro que el presupuesto concerniente a la "sustancia o energía (...) cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino", no se configuró en el caso concreto, en razón a que dicho mineral no se encuentra contemplado como contaminante del mar.

(iii) En cuanto al *Medio Marino*, definido, para este contexto, como el lugar a través del cual el buque materializa su aventura marítima; este Despacho asiste que evidentemente la descarga de carbón proveniente del Artefacto Naval TS-115 se produjo al Medio Marino, específicamente en el área de operaciones marinas de la Sociedad TRANSPORT SERVICES LLC (Boya 23, Boya 1 y Boya Roja), tal como procede a ilustrarse:



Fuente: Concepto técnico Informe Final CPT-BEM-005-1, sobre el efecto del derrame de carbón sobre el ecosistema marino, producido por la maniobra de rescate de la Barcaza TS-115, presentado por el Instituto de Inv. Marinas Costeras (INVEMAR). Folio 643.

(iv) Por último, en lo relativo la *producción concreta o la posibilidad de producción de efectos nocivos*, este Fallador reitera que el Carbón no se encuentra contemplado por los instrumentos internacionales vigentes como contaminante del mar, de conformidad a lo prescrito en el

Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación generada por Buques (Convenio MARPOL) y en el Código Internacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas (IMDG).

De acuerdo al análisis aquí planteado, este Despacho concluye que, a pesar de que está debidamente acreditado la descarga, derrame o vertimiento del Carbón proveniente del Artefacto Naval TS-115 y que ésta fue producida al interior del Medio Marino, especialmente en la zona de operaciones marinas de la empresa TRANSPORT SERVICES LLC (Boya 23, Boya 1 y Boya Roja); se comprobó que el Carbón no se encuentra dispuesto como contaminante del mar, en virtud de los convenios internacionales consagrados para ello (Convenio MARPOL y Código IMDG), razón por la cual los presupuestos aducidos por esta Instancia para la declaración de Contaminación Marina, no se configuraron. Lo precedente, conllevará al Despacho a confirmar lo declarado en el artículo 5° de la Decisión de Primera Instancia emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, sobre tal menester.

3.4. Respecto a declaratoria de responsabilidad por el Siniestro Marítimo de Naufragio.

De otra parte se debe precisar que, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse. De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos:

- (i) *Caso fortuito o fuerza mayor*
- (ii) *El hecho de un tercero*
- (iii) *Culpa de la víctima*

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala: "*Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.*".

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar la concurrencia de dos factores A) que el hecho sea imprevisible, esto es que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias⁶

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que:

1. El Siniestro Marítimo de Naufragio efectivamente ocurrió y se mostró a todas luces notorio en la jurisdicción de Santa Marta. El Artefacto Naval - Barcaza "TS-115" empezó a sumergirse a la altura la Boya 23 en la zona de operación de la sociedad TRANSPORT SERVICES LL.

⁶ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

2. El Naufragio del Artefacto Naval - Barcaza "TS-115", que se detalló por parte de los declarantes en la medida en que se surtía las diligencias procesales, significó un proceso cronológico de reconstrucción del Siniestro Marítimo desde lo general a lo más específico, lo que permitió al Despacho observar que el Naufragio empezó a concretarse en una zona determinada y se produjo durante el movimiento de la barcaza a otras boyas cercanas a la boya No. 23, transcurros tales en los que el Artefacto Naval tocó fondo en todo momento.
3. El Siniestro Marítimo objeto del asunto sub examine, se produjo debido a la pérdida de estabilidad y estanqueidad del Artefacto Naval-Barcaza TS-115. No obstante a ello, no puede esta instancia perder de vista que el hecho generador de la causa puesta antes de presente, consistió en el ingreso constante y progresivo de agua de mar al interior del Artefacto, producto de las fallas físicas que registraba la estructura de la Barcaza TS-115, como consecuencia del deterioro de su estructura, las perforaciones que en ella se inspeccionaron, el desprendimiento parcial de varias placas en su interior y el evidente desgaste que registró los ánodos de protección galvánica en la obra viva de la Barcaza.
4. La responsabilidad de que el Artefacto Naval-Barcaza TS-115 estuviera en condiciones físico-estructurales aptas para la operación a la que estaba destinada, así como también que tuviera instalado en debida forma y en buen estado los ánodos de protección galvánica, a fin de que éstos protegieran de la corrosión y proporcionaran mayor resistencia y vida útil, debía ser asumida por el Armador y/o Propietario del artefacto, esto es, por la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC.
5. Las fallas en la estructura de la Barcaza TS-115 existían al término del Siniestro Marítimo, tanto así que constituyeron la causa de la pérdida de estabilidad y estanqueidad del Artefacto.
6. Antes de que la barcaza TS-115 fuera remolcada a la boya No. 23 para así mantenerla en zona de fondeo, el Artefacto Naval registraba un ligero estado de apopamiento. Lo que ello significa que la barcaza no se encontraba en condiciones normales de estabilidad, para ser remolcada hacia el área de fondeo donde posteriormente se amarró.
7. El riesgo que constituía el estado de apopamiento reconocido por el personal operativo de la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC antes de amarrar la Barcaza en la boya No. 23, debió haber sido significativo para que el personal operario de la empresa antes citada, suspendiera el traslado del artefacto naval a la boya 23 y -en todo caso- tomará las medidas preventivas y ejecutara todos los medios necesarios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la travesía no hubieran arrojado la ocurrencia de un siniestro.
8. La acción de permitir que la Barcaza TS-115 fuera remolcada hacia la boya 23, a sabiendas del estado de apopamiento que registraba la misma, frente a las adversas y conocidas condiciones meteomarinas presentadas durante la ocurrencia de los hechos, constituyó una autentica falta de previsión y cuidado por parte de la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC.

9. El personal de la empresa TRANSPORT SERVICES LLC no solo conocía el riesgo que representaba el estado de apopamiento de la barcaza TS-115 y más aún, el riesgo mayor de dejarla amarrada en zona de fondeo a la altura de la boya 23, frente a las condiciones meteomarinas del momento, sino que, además incidió potencialmente en su creación.
10. La responsabilidad de la empresa TRANSPORT SERVICES LLC, Armadora y Propietaria del Artefacto Naval TS-115, en el caso concreto resulta ser clara e inequívoca, por cuanto, además de los derechos y las obligaciones legales que le asisten, ésta ostentaba la condición de guardiana del bien, lo que la legitima suficientemente para responder por los daños y perjuicios que se causen en el ejercicio de la actividad de la navegación, siendo ésta una actividad peligrosa. Esta responsabilidad emana no solo porque obtiene aprovechamiento económico como consecuencia de la actividad que se ejecuta, sino también porque ejerce poder efectivo sobre el Artefacto Naval.
11. Muy a pesar de las condiciones meteomarinas que yacían durante la ocurrencia del Naufragio, no era extraño para la empresa TRANSPORT SERVICES LLC que aquellas habían empezado a generarse el día anterior al Siniestro Marítimo, lo que exigía con mayor responsabilidad, la creación e implementación consecuente de medidas preventivas y de necesaria acción, para enfrentar tal fenómeno y reducir así los daños que su fuerza natural materializaría.
12. Por último, no obstante a que está debidamente acreditado la descarga, derrame o vertimiento del Carbón proveniente del Artefacto Naval TS-115 y que ésta fue producida al interior del Medio Marino, especialmente en la zona de operaciones marinas de la empresa TRANSPORT SERVICES LLC (Boya 23, Boya 1 y Boya Roja); se comprobó que el Carbón no se encuentra dispuesto como contaminante del mar, en virtud de los convenios internacionales consagrados para ello (Convenio MARPOL y Código IMDG), razón por la cual los presupuestos aducidos por esta Instancia para la declaración de Contaminación Marina, no se configuraron.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual en lo que concierne al Siniestro Marítimo de Naufragio, razón por la cual este fallador declarará la responsabilidad de la Sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, por la ocurrencia del Siniestro Marítimo de Naufragio del Artefacto Naval - Barcaza TS-115. No obstante, observa este Despacho que en la declaración de responsabilidad consagrada en el artículo 1 de la decisión proferida el día 31 de Octubre de 2014 por el Capitán de Puerto de Santa Marta, figura un error en cuanto a la fecha de ocurrencia del Siniestro Marítimo objeto de investigación, pues en él se expresa que el mismo acaeció el día "13 de enero de 2014", cuando la fecha real del siniestro tuvo lugar el día 13 de enero de 2013. Razón por la cual esta instancia procederá a CORREGIR la fecha consagrada en el artículo 1º del Fallo emitido en primera instancia.

4. Del avalúo de los daños ocasionados.

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños, toda vez que, no se cuenta con suficientes elementos materiales probatorios que lleven el convencimiento sobre la certeza de dichos

hechos, así como tampoco existe prueba que permita evaluar los posibles daños generados por el siniestro marítimo. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión. Al respecto este despacho constata que no existen pruebas que permitan calcular los posibles daños generados por el Siniestro Marítimo de Naufragio, razón por la cual se procederá a confirmar el artículo 2 del fallo de primera instancia.

5. De la violación a las normas de marina mercante.

Finalmente este Despacho encuentra debidamente probada la violación a las normas de marina mercante expuestas por el Capitán de Puerto de Santa Marta en fallo de primera instancia y, de conformidad a lo motivado, estima que el procedimiento surtido por el *a quo* para su declaración, se encuentra ajustado a las disposiciones normativas y reglamentarias vigentes en el orden jurídico. Teniendo como fundamento lo anterior y de acuerdo al análisis jurídico efectuado por este Despacho en el acápite respectivo, se procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad a la Sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, identificada comercialmente con el NIT No. 830013463-4, legalmente constituida, con domicilio en la ciudad de Bogotá D.C, en calidad de Armadora y/o Propietaria del Artefacto Naval - Barcaza TS-115, por violación a las normas de marina mercante, así como la imposición de la sanción dispuesta en ella.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. CORREGIR el artículo 1º de la decisión proferida el día 31 de Octubre de 2014 por el Capitán de Puerto de Santa Marta, el cual quedará así:

“**DECLARAR** responsable a la sociedad TRANSPORT SERVICES LLC, legalmente constituida, identificada comercialmente con el NIT No. 830013463-4, en calidad de Armadora y/o Propietaria del Artefacto Naval - Barcaza TS-115, de bandera colombiana, identificada con el código IMO No. 9230945 y registrada bajo el número MC4-050-AN, por el Siniestro Marítimo de Naufragio del citado artefacto naval, ocurrido el día 13 de enero de 2013, conforme a la parte motiva del presente fallo”.

ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión a los Representantes Legales y/o a quien haga sus veces de las sociedades **TRANSPORT SERVICES LLC**, identificada comercialmente con el NIT No. 830013463-4, legalmente constituida, con domicilio en la ciudad de Bogotá D.C, en calidad de Armadora y/o Propietaria del Artefacto Naval - Barcaza TS-115, de bandera colombiana, identificada con el código IMO No. 9230945 y registrada bajo el número MC4-050-AN; **AMÉRICAN PORT COMPANY INC**, identificada comercialmente con el NIT No. 800153687-8, legalmente constituida, con domicilio en la ciudad de Bogotá D.C, en calidad de titular de la concesión portuaria suscrita con el Estado Colombiano; **DRUMMOND LTD**, identificada comercialmente con el NIT No. 800021308-5, legalmente constituida, con domicilio en la ciudad de Bogotá D.C, en calidad de titular de algunas concesiones mineras y empleadora de todo el personal que trabaja en las minas y en el Puerto Drummond; al Señor **JOSÉ VICENTE GUZMÁN ESCOBAR**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 79.354.387 expedida en la ciudad de Bogotá D.C, en calidad de Apoderado Especial de las

compañías **TRANSPORT SERVICES LLC, AMERICAN PORT COMPANY INC y DRUMMOND LTD**; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46° y 62° del Decreto Ley 2324 de 1984.

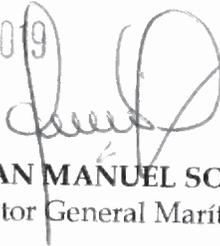
ARTÍCULO 3°. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión al Señor Procurador Regional de la ciudad de Santa Marta, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 70° del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°. DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase,

29 MAR 2019



Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**
Director General Marítimo