

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 DIC 2017

Referencia: 15012012016
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la Abogada ANGELA REGINA CORREA CARABALLO, en calidad de Apoderada del Armador, Capitán y Jefe de Máquinas de la motonave "MRS DOROTY", en contra de la decisión de primera instancia proferida el 30 de agosto de 2013, por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de contaminación, ocurrido el 22 de mayo de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informes realizados por los señores SJ WILLIAM GUERRERO SALINAS Y SI RAFAEL DAVID OROZCO GONZALEZ, el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación marina por parte de la motonave "MRS DOROTY".
2. Por lo anterior el día 25 de julio de 2011, el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió decisión de primera instancia el 30 de agosto de 2013, a través de la cual declaró responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación a los señores FREDDY JOSE GOMEZ PEREZ, en condición de Capitán de la motonave "MRS DOROTY" y LUCAS JARAMILLO CASTAÑO, en condición de Jefe de Máquinas de la citada motonave. De igual forma lo declaró responsables por violación a normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción multa de diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes, equivalente a cinco millones ochocientos noventa y cinco mil pesos m/cte. (\$ 5.895.000.00) al primero y al segundo multa de cinco (05) salarios mínimos mensuales legales vigentes, equivalente a dos millones novecientos cuarenta y siete mil quinientos pesos m/cte. (\$ 2.947.500.00), pagaderos en forma solidaria con BANCOLOMBIA DE PANAMÁ S.A. y la COMPAÑÍA DE REMOLCADORES MARÍTIMOS S.A., en condición de Armador de la citada nave.

4. El día 13 de febrero de 2015, la Abogada ANGELA REGINA CORREA CARABALLO, en calidad de apoderada del Armador, Capitán y Jefe de Máquinas de la motonave "MRS DOROTY", presentó recurso de reposición en subsidio de apelación directamente contra la decisión de primera instancia.
5. El día 6 de octubre de 2015, el Capitán de Puerto de Cartagena resolvió el recurso de reposición interpuesto, confirmó la providencia en todas sus partes la decisión recurrida y concedió el recurso de apelación, ante esta Dirección General, a fin de que se conociera en vía de apelación, conforme lo dispuesto en el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por la abogada ANGELA REGINA CORREA CARABALLO, Apoderada del Armador, Capitán y Jefe de Máquinas de la motonave "MRS DOROTY", este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

FUERZA MAYOR: Imprevisibilidad de la novedad con la sonda digital.
Desconocimiento por parte del fallador de la operatividad de la sonda digital.

A lo largo de la presente sentencia el despacho insiste en la imposibilidad de utilizar la sonda manual, sin embargo omite pronunciarse sobre el hecho de que la sonda digital (elemento utilizado en la operación de trasiego de los hechos investigados) puede ser utilizada de manera óptima e independiente sin que el uso de la sonda manual incida en su desempeño.

La anterior afirmación quedó comprobada en el escrito de 29 de julio de 2013 presentado por el perito designado donde este mismo manifiesta que "la sonda manual y digital, pueden emplearse independientemente" y a su vez, también es plenamente señalada en fallo, sin embargo para la suscrita resulta contradictorio que el despacho reconozca lo anterior, pero analice a fondo que la operación en cuestión se estaba realizando con un equipo apto para la misma, independiente que la sonda manual estuviese inoperable o no.

Cabe resaltar que la sonda digital no reportaba novedad alguna al momento del incidente motivo por el cual fue empleado en la operación de trasiego. A su vez, cabe señalar que para la época del incidente el RR MRS. DOROTY era una embarcación nueva, cuyos equipos (de última tecnología) se encontraban en óptimas condiciones. Es por ello que para el Capitán y su tripulación resultaba imprevisible que un equipo tan novedoso y aparente buen estado tuviese el desempeño que tuvo la noche del 22 de mayo de 2012. (...)

Desproporcionalidad de la sanción en la relación a la conducta de las partes y daño generado

123

No existe proporción alguna entre las multas ordenadas por el Despacho y el proceder del Capitán y la tripulación del RR MRS DOROTY debido a que estos últimos actuaron con el mayor cuidado y procedieron de la manera más diligente y oportuna. Contrario a lo que indica el fallo, existió una excelente comunicación entre el Capitán, los tripulantes y el personal en tierra de COREMAR S.A.S. y ello jugó un papel importante en el éxito de la aplicación del plan de contingencia y el consecuente logro de la minimización del daño.

En este aspecto, el fallo resulta un tanto contradictorio, pues en el segundo párrafo de su décimo primero folio se indica lo siguiente: "Encontrándose en la operación de trasiego de combustible, intempestivamente, cuando el marino comprobó o verificó las sondas electrónicas observó que se había paralizado totalmente, **inmediatamente le informó al ingeniero lo ocurrido**, quien le dijo que bajara rápidamente a la cubierta principal donde estaba el rebose del tanque de estribor, reaccionando con el equipo del SOPEP, sacando las barreras, paños absorbentes y aserrín, apagando la bomba el ingeniero, quien subió a la cubierta para apoyar al marino a contrarrestar el derrame." De ello se puede inferir que nunca existió "falta de comunicación entre el tripulante del Puente de Gobierno y el Jefe de máquinas Lucas Jaramillo Castaño, al no advertir el primero al segundo de los nombrados, a cerca de la fallas que se estaban presentando en las mediciones de nivel de la sonda electro nica del tanque nro. 3 (folio décimo tercero del fallo)" (...)

Es por ello, que al obrar de manera diligente y correcta, el Capitán, la tripulación y el armador permitió evitar grandes daños al medio ambiente y a terceros, lo cual lastimosamente no fue tenido en cuenta por este despacho, a pesar de ser esta circunstancia prevista como un atenuante, dentro de los parámetros establecidos por el artículo 81 literal f del Decreto 2324 de 1984."

Conclusiones

1. La sonda digital es un elemento apto para la realización de una operación de trasiego de combustible.
2. La sonda digital del RR MRS DOROTY se encontraba en óptimas condiciones antes de la realización de la operación de trasiego de combustible que desencadenó los hechos investigados. Por ello, al no reportar novedad alguna, el Capitán y la tripulación del MRS. DOROTY confiaron en su empleo.
3. Se configuró un hecho de fuerza mayor al presentarse un inconveniente imprevisible en la sonda digital nueva.
4. Hubo una excelente comunicación entre el Capitán, los tripulantes y el armador del RR MRS DOROTY, lo cual conllevó al éxito de la aplicación del plan de contingencia.
5. Se configuró la atenuante prevista en el artículo 81 del decreto 2324 de 1984." (Cursiva fuera de texto)

ANÁLISIS TÉCNICO

En la investigación adelantada por la Capitanía de Puerto de Cartagena, se nombró como Perito al señor NELSON TRONCOSO NIEVES para que conceptuara al respecto de las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro. Por lo tanto el día 7 de junio de 2013, (folios 33-36), en el cual se extrae lo siguiente:

"CONCLUSION:

Teniendo en cuenta las observaciones anteriormente anotadas, las declaraciones consignadas dentro del expediente, y el análisis efectuado por el suscrito; se concluye que el derrame de aproximadamente 20 galones de Marine Diésel, a la Bahía Interior de Cartagena en el muelle N°4 de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC); se debió a los siguientes aspectos:

124

1. *A que el señor ingeniero jefe de máquinas del remolcador MRS. DOROTY, LUCAS JARAMILLO CASTAÑO, efectuó la maniobra de trasiego de combustible al tanque N°3, no teniendo en cuenta las limitaciones por obstrucción de la medición de nivel por sonda manual.*
2. *A que el señor jefe de máquinas del remolcador MRS DOROTY, LUCAS JARAMILLO CASTAÑO, no pudo efectuar sondajes manuales al tanque N°3 por estar este tanque obstruido, y del cual él tenía conocimiento de dicha limitación.*
3. *A la falta de reparación de la falla presentada en el tanque N°3 por parte del Departamento Técnico de la compañía COREMAR, falla reportada con más de un mes de anterioridad por parte del jefe de máquinas del remolcador MRS. DOROTY, LUCAS JARAMILLO.*
4. *A que hubo falta de intercambio de información entre el tripulante del Puente de Gobierno y el Jefe de Máquinas LUCAS JARAMILLO CASTAÑO, al no advertir el primero al segundo de los nombrados de la falla que se estaba presentando en las mediciones de nivel de la sonda electrónica del tanque N°3.*
5. *A la falta de alarmas de nivel tanto sónicas como lumínicas en los tanques de almacenamiento, con el propósito de evitar con anticipación el rebose de los mismos.*
6. *A la falta de estanqueidad de la cubierta húmeda en la popa del remolcador MRS DOROTY."*
(Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Antes de estudiar los argumentos propuestos, este Despacho considera pertinente clarificar que el presente recurso se resolverá teniendo en cuenta las facultades especiales conferidas al recurrente, las cuales lo legitiman y autorizan para realizar las gestiones concretamente facultadas por el poderdante, siendo estos los señores FREDY JOSE GOMEZ PEREZ, LUCAS JARAMILLO CASTAÑO, y la COMPAÑÍA DE REMOLCADORES MARÍTIMOS S.A.S., en condición de Capitán, Jefe de Máquinas y Armador de la motonave "MRS DOROTY" respectivamente.

Del mismo modo, en cuanto a las violaciones de las normas de la Marina Mercante se refiere, esta Dirección General Marítima, tiene la atribución administrativa de investigar las presuntas infracciones e imponer las sanciones pertinentes, conforme lo establece el artículo 48 Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, cabe anotar que una cuestión es la responsabilidad del siniestro marítimo y otra situación es la declaración de responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante y las sanciones a que haya lugar por las mismas (Derecho Administrativo Sancionador).

Conforme a lo anterior, y antes de resolver los argumentos incoados por el apelante, es necesario realizar el siguiente análisis, respecto de la ocurrencia y configuración del siniestro marítimo de contaminación marina, así:

De conformidad con la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación de la motonave "MRS DOROTY" de bandera colombiana, acontecido el 22 de mayo de 2012, donde la citada motonave presentó el derrame de aproximadamente 20 galones de Marine Diésel, a la Bahía Interior de

18

Cartagena en el muelle N°4 de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, es necesario que el Despacho realice las siguientes precisiones:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

"(...) Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones estén o no suscritos por Colombia y por la Costumbre Internacional. Para los efectos del presente decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se límite a ellos, los siguientes: a) el naufragio b) el encallamiento, c) el abordaje, d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales, 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 las instalaciones portuarias(...)" (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

De acuerdo con el artículo 1° del decreto 1875 de 1979, define como contaminación marítima:

"(...) La introducción por el hombre, directa o indirecta de sustancias o energía en el medio marino cuando produzca o pueda producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligro a la vida 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 (...)" (Cursiva y subraya fuera de texto).

Por lo tanto, al entender la contaminación marina como la introducción directa o indirecta de sustancias o energéticos en el medio marino, lo cual acaba por dañar los recursos, vivos, poner en riesgo la salud humana, alterando actividades como la pesca y calidad humana en el mar, podemos dar como probada la configuración del siniestro marítimo de contaminación.

En consecuencia de lo anterior, conforme a las citadas definiciones y haciendo alusión al caso de estudio el día 22 de mayo de 2012, se evidencia la configuración del siniestro marítimo de contaminación causada por la motonave "MRS DOROTY" debido a que en el procedimiento de trasiego de combustible se introdujo la sustancia de los llamados hidrocarburos blancos (Diesel) poniendo en riesgo la calidad del agua de mar.

Señalado esto, el Despacho entra a resolver los argumentos incoados realizando para ello un análisis de las pruebas aportadas al proceso a fin de determinar la responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo investigado o la existencia de un elemento extraño que sea capaz de exonerar la responsabilidad del Capitán de la motonave "MSR DOROTY".

Inicialmente es necesario citar el relato de los hechos realizado por el señor FREDY JOSE GOMEZ PEREZ, en condición de Capitán de la motonave "MRS DOROTY", de la siguiente manera:

"El señor maquinista me dice que va a hacer un trasiego de combustible, maniobra rutinaria yo como capitán no veo ningún motivo para impedir la maniobra ya que es una maniobra rutinaria que se hace a diario, inicio su trasiego de forma normal utilizando una sonda electrónica ubicada en el puente que le indica al maquinista los niveles en que se va llenando el tanque, tiene al marinero acá en el puente quien también le va indicando por radio el nivel que lleva al tanque, la persona que estaba allí vio que la sonda se detuvo, inmediatamente llamo al jefe de máquinas y le dijo que la sonda se había detenido, automáticamente el maquinista paro la bomba pero ya pues en ese instante hubo el derrame de combustible por el desfogue o venteo de ese tanque." (Cursiva fuera de texto)

Con respecto a quien ejecutó la maniobra de trasiego manifestó lo siguiente:

"Lo ordenó el Capitán del remolcador y la ejecutaron el jefe de máquinas con el apoyo de uno de los marineros." (Cursiva fuera de texto)

Siendo el señor LUCAS JARAMILLO CASTAÑO, en condición de Jefe de Máquinas quien ejecutó la maniobra de trasiego de combustible, es necesario citar su relato de los hechos, así:

"Se hizo un procedimiento rutinario que era el trasiego entre dos tanques de almacenamiento de combustible del cual tenía conocimiento el Capitán y la tripulación por falla de la sonda electrónica no se pudo hacer la parada a tiempo de la bomba de trasiego de combustible. Al identificarse el rebose del tanque de combustible se procedió a activar todas las actividades y procedimientos consignados en el SOPEP" (Cursiva fuera de texto)

Así las cosas, en primera medida con respecto a los hechos se puede colegir que el día 22 de mayo del 2012, mientras se realizaba un procedimiento de trasiego de combustible se produjo el derrame de aproximadamente 20 galones de hidrocarburos en el muelle No. 4 de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena por cuanto se presentó un problema relacionado con la sonda electrónica en la cual no se pudo identificar el nivel del tanque y ese se rebosó.

Ahora bien, con respecto a la novedad presentada con la sonda, al ser interrogado al Jefe de Máquinas si había algún problema con la sonda manual de algún tanque, contestando de manera afirmativa y señalando el siguiente argumento con respecto a si informó dicha novedad:

"La novedad se la informé a la gerencia de operaciones y a la gerencia técnica." (Cursiva fuera de texto)

Por lo tanto, el señor OSCAR DANIEL FAJARDO PADILLA en su condición de Gerente de Operaciones se refirió a ello, indicando lo siguiente:

"La manual se encontraba con una obstrucción en el tubo de sondaje y la electrónica estaba operativa." (Cursiva fuera de texto)

En lo relacionado con los mantenimientos de las sondas manuales y electrónicas, señaló:

"Tenemos un plan de mantenimiento donde todos los sistemas electrónicos y manuales se le hace un mantenimiento preventivo periódicamente, para el tubo de sondaje el motivo por el cual se encontraba obstruido era porque se había partido la pesa de una cinta de medición." (Cursiva fuera de texto)

Conforme a las pruebas obrantes al expediente se evidencia que en el procedimiento de transferir combustible de un tanque a otro tanque de la motonave "MRS DOROTY", se produjo con ocasión a una falla en la sonda electrónica que no permitió realizar en debida forma la medición del tanque No. 3 de la nave.

13

Ahora bien, obra dictamen pericial realizado por el señor NELSON TRONCOSO NIEVES y en la cual realizó las siguientes observaciones:

"(...)

-Se observó que el sistema de sondas digitales del remolcador presentan fallas en su electrónica. Se efectuó prueba con la sonda del tanque uno babor de Fuel Oil (1P/FO), el cual marcaba digitalmente que contenía cantidad de combustible en el mismo; pero medido este manualmente con sondaleza este tanque se encontró vacío de combustible.

-Se observó que el tanque N°3 de estribor, para la fecha de los hechos, tenía en su interior una plomada de bronce, la cual obstruía el paso de la sonda y no permitía hacer una medición manual del mismo tanque. (...)

-Se observó que la novedad en la sonda manual que obstruía el tanque N°3, había sido reportada hacía más de un (01) mes por el jefe de máquinas LUCAS JARAMILLO CASTAÑO a la compañía COREMAR.

-Se observó que la novedad reportada en la obstrucción del tubo de sonda del tanque N°3, no fue reparada por el Departamento Técnico de la Compañía COREMAR para el día que ocurrieron los hechos.

-El jefe de máquinas LUCAS JARAMILLO CASTAÑO, conociendo las limitaciones de la sonda del tanque N°3, efectuó la maniobra de trasiego de combustible. (...) (Cursiva y subraya fuera de texto)

Es de resaltar que una vez contrastadas las declaraciones con el dictamen pericial suscrito por el Capitán de Navío (R) NELSON TRONCOSO NIEVES, se evidencia que efectivamente se habían presentado novedades con las sondas, las cuales fueron informadas a la gerencia de operaciones y a la gerencia técnica por parte del Jefe de Máquinas de la nave. Asimismo, el Gerente de Operaciones con respecto a ello que la sonda manual se encontraba con una obstrucción en el tubo de sondaje.

Igualmente se puede verificar de lo anterior que el señor LUCAS JARAMILLO CASTAÑO, en su condición de Jefe de Máquinas y de persona encargada de la operación de trasiego de combustible tenía pleno conocimiento de la problemática que poseía la sonda del tanque N°3.

Es de mencionar que las anteriores situaciones fueron tenidas en cuenta dentro de las conclusiones por el Perito al realizar el dictamen pericial, al señalar lo siguiente:

"CONCLUSION:

Teniendo en cuenta las observaciones anteriormente anotadas, las declaraciones consignadas dentro del expediente, y el análisis efectuado por el suscrito; se concluye que el derrame de aproximadamente 20 galones de Marine Diésel, a la Bahía Interior de Cartagena en el muelle N°4 de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC); se debió a los siguientes aspectos:

1. A que el señor ingeniero jefe de máquinas del remolcador MRS. DOROTY, LUCAS JARAMILLO CASTAÑO, efectuó la maniobra de trasiego de combustible al tanque N°3, no teniendo en cuenta las limitaciones por obstrucción de la medición de nivel por sonda manual.

125

170

2. A que el señor jefe de máquinas del remolcador MRS DOROTY, LUCAS JARAMILLO CASTAÑO, no pudo efectuar sondajes manuales al tanque N°3 por estar este tanque obstruido, y del cual él tenía conocimiento de dicha limitación.
3. A la falta de reparación de la falla presentada en el tanque N°3 por parte del Departamento Técnico de la compañía COREMAR, falla reportada con más de un mes de anterioridad por parte del jefe de máquinas del remolcador MRS. DOROTY, LUCAS JARAMILLO. (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

Así las cosas se puede concluir que en el procedimiento de trasiego de combustible en el cual se generó el derrame de hidrocarburo que configuró el presente siniestro marítimo de contaminación marina, no ocurrió con ocasión al evento eximente de responsabilidad de fuerza mayor o caso fortuito que argumenta la Apoderada del Armador, Capitán y Jefe de Máquinas de la motonave "MRS DOROTY", en la medida de que los hechos pudieron haberse evitado si se hubieran ejecutado las respectivas reparaciones relacionadas con la obstrucción en el paso de la sonda la cual no permitía realizar la medición del tanque, más aun cuando la novedad ya se había informado sobre esta; o si la persona que se encontraba encargada del procedimiento se hubiera abstenido de actuar por el previo conocimiento que tenía de la situación, que para el caso del señor LUCAS JARAMILLO CASTAÑO, Jefe de máquinas del remolcador "MRS DOROTY".

Sin embargo, teniendo en cuenta que en el fallo de primera instancia se declaró la responsabilidad civil en la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación por parte de la motonave "MRS DOROTY", se hace necesario aclarar que el señor FREDDY JOSE GOMEZ PEREZ como Capitán de la nave era el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave¹, por lo cual es el responsable en todo momento en lo relacionado con la seguridad de la nave que tiene a su cargo, como de su carga y las personas a bordo.

De manera que si bien al señor LUCAS JARAMILLO CASTAÑO le correspondía estar a cargo del procedimiento de trasiego de combustible, la condición propia de Capitán que ostentaba le hace directamente responsable por todo lo que ocurra en la nave como guardián de una actividad peligrosa como la navegación, entendiéndose como guardián el agente responsable por los daños originados por dichas actividades el cual en él radica el deber de custodia.

Razón por la cual procederá el Despacho a modificar el artículo primero del resuelve, declarando únicamente la responsabilidad civil por la ocurrencia del siniestro de contaminación marina al señor FREDDY JOSE GOMEZ PEREZ, en condición de Capitán de la motonave "MRS DOROTY".

Ahora bien, con respecto al segundo argumento del escrito de la Abogada ANGELA CORREA CARABALLO en el cual manifiesta una desproporcionalidad de la sanción en relación a la conducta de las partes y al daño generado, por cuanto fueron declarados responsables por Violación a las Normas de Marina Mercante a los señores FREDDY JOSE GOMEZ PEREZ, en su condición de Capitán y al señor LUCAS JARAMILLO CASTAÑO, en condición de Jefe de Máquinas y en consecuencia de ello imponiendo a título de sanción, multa correspondiente a diez (10) y cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes respectivamente.

Sin embargo, es oportuno reiterar que si bien el señor LUCAS JARAMILLO CASTAÑO era la persona encargada del procedimiento de trasiego de combustible y que bajo su supervisión se

¹ Código de Comercio, Artículo 1495.

produjeron los hechos investigados, el señor FREDDY JOSE GOMEZ como Capitán de la nave es la única a la cual se realiza el análisis de responsabilidad concerniente a la violación a normas de Marina Mercante, es decir, la responsabilidad administrativa.

Razón por la cual se revocarán los artículos cuarto y sexto en los cuales se declara la responsabilidad por Violación a las normas de Marina Mercante y a su vez se le impone a título de sanción multa correspondiente a cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes al señor LUCAS JARAMILLO CASTAÑO, en condición de Jefe de Máquinas.

Ahora bien, se evidencia que el señor FREDDY JOSE GOMEZ PEREZ transgredió lo dispuesto en el los numerales 3 y 12 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988, el cual establece:

(...)

3. *Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. (...)*

(...)

12. *Prevenir y controlar la contaminación del mar por parte del buque, de conformidad con las normas nacionales e internacionales vigentes sobre la materia. (Cursiva fuera de texto)*

De igual forma se evidenció la violación del numeral 10 del artículo 1501 del Código de Comercio, el cual determina:

"Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave" (Cursiva fuera de texto)

Lo anterior en la medida de que el Capitán de la nave "MRS DOROTY" no presentó acta de protesta ante la Capitanía de Puerto por los hechos en los cuales se derramó hidrocarburo al medio marino.

Sin embargo, se evidencia dentro del expediente que una vez ocurrieron los hechos, fue puesto en ejecución el plan de acción en la cual se coordinó con el departamento de operaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena el ingreso de la lancha Dorothy con dos tripulantes para realizar las labores de recolección con apoyo de un tripulante del remolcador "MRS DOROTY"

Por lo cual se emplearon los elementos del Kit SOPEP que se encontraba a bordo del remolcador "MRS DOROTY" consistente en paños absorbentes, bolsas plásticas, baldes, y EPP para la actividad. Asimismo se llevó a cabo en baldes los cuales fueron acopiados temporalmente en tanques de 50 galones dispuestos en tierra, los cuales fueron filtrados a través de elementos de uso común como coladores y elementos especializados como tela oleofílica para luego ser bombeados de forma segura a un tanque del remolcador MRS DOROTY dispuesto para el almacenamiento temporal del producto derramado que se recolecto.

Por lo tanto, se tuvo como resultado el bombeo de aproximadamente 80 galones de agua aceitosa al tanque destinado para el remolcador "MRS DOROTY" para su almacenamiento y posterior recolección por parte de una empresa autorizada.

En consecuencia al evidenciarse labores o actos que contribuyan a minimizar o disminuir los daños ocasionados, se procederá a modificar el artículo quinto del fallo de primera instancia reduciéndolo

al 50%, imponiendo a título de sanción cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes a la fecha de los hechos lo que corresponde a la suma equivalente a DOS MILLONES OCHO CIENTOS TREINTA Y TRES MIL QUINIENTOS pesos m/cte. (\$ 2.833.500.00), en aplicación a lo dispuesto en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984,

Finalmente, en relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro.

Sin embargo, y atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, y de citar a las partes, por cuanto se debe proferir una decisión de plano, y en virtud de la naturaleza del siniestro y de que no obran en el proceso pruebas que permitan hacer el respectivo avalúo, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 30 de agosto de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación de la motonave "MRS DOROTY" al señor FREDDY JOSE GOMEZ PEREZ, identificado con la cedula de ciudadanía No. 10.900.097, en condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 30 de agosto de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"IMPONER a título de sanción multa de cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes, suma que asciende a DOS MILLONES OCHO CIENTOS TREINTA Y TRES MIL QUINIENTOS pesos m/cte. (\$ 2.833.500.00), pagadera solidariamente con la COMPAÑÍA DE REMOLCADORES MARITIMOS S.A.S., en condición de Armador de la motonave "MRS DOROTY" identificada con NIT. 890.104.259-7, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

ARTICULO 3°.- REVOCAR los artículos cuarto y sexto de la decisión del 30 de agosto de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

ARTÍCULO 4°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 30 de agosto de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

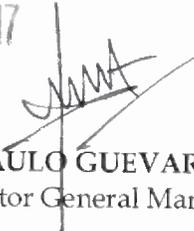
ARTÍCULO 5°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión a los señores FREDDY JOSE GOMEZ PEREZ, en condición de Capitán de la motonave "MRS DOROTY", al señor LUCAS JARAMILLO CASTAÑO, en condición

de Jefe de Máquinas de la citada nave, al Representante Legal de la COMPAÑÍA DE REMOLCADORES MARITIMOS S.A.S., en condición de Armador de la nave, y a la Doctora ANGELA REGINA CORREA CARABALLO, en condición de Apoderada del Capitán, Jefe de Máquinas y Armador, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 7°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Cartagena debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 21 DIC 2017


Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo