

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 SEP 2016

Referencia: 15012012-029  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 30 de abril de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de CONTAMINACIÓN del R/R "ALFRED B-4", ocurrido en el área de su jurisdicción el día 26 de septiembre de 2012, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante protesta presentada por la empresa C. I. FENERGY S.A.S., protesta suscrita por el Capitán de Fragata GERMÁN COLLAZOS GÚZMAN, en calidad de Comandante de la Estación de Guardacostas de Cartagena y el informe suscrito por el Responsable Proceso de Protección del Medio Marino, Suboficial Primero WILMARD OBED MARTÍNEZ CIRO, el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento del vertimiento de hidrocarburo producido por el R/R "ALFRED B-4".
2. Por lo anterior, el día 1 de octubre de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El día 30 de abril de 2013, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió decisión de primera instancia a través de la cual declaró responsable del siniestro marítimo consistente en contaminación al señor FREDY MIELES RANGEL, en calidad de Capitán del remolcador "ALFRED B-4" y al señor ANTONIO MIGUEL TORREGORSA SIERRA, en calidad de marinero a bordo del remolcador.

Igualmente, declaró la responsabilidad por Violación a las Normas de Marina Mercante por parte del Capitán, en consecuencia, impuso a título de sanción multa de CUATRO (4) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de DOS MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y OCHO MIL PESOS M/CTE (\$2.358.000), los cuales serán pagaderos en forma solidaria con la empresa TRANSSNAVAL S.A.S., en calidad de propietario y/o armador del remolcador "ALFRED B-4"

10/2

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Cartagena envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme 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, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

### ANÁLISIS TÉCNICO

El perito naval en contaminación HERNANDO QUINTERO SANTAMARÍA, rindió dictamen pericial el día 23 de abril de 2013, en el que concluyó lo siguiente:

"(...)

#### ▪ ANALISIS DE LOS HECHOS

*Las condiciones en que se desarrollaron los hechos estaban dadas para que no se presentara ningún vertimiento contaminante en la bahía de Cartagena, hasta que se dio la ejecución de una orden emanadas de la dirección de la empresa propietaria del remolcador LEO XX (Compañía TRANSNAVAL costeña), consistente en continuar el vaciado de la relojera hacia un tanque donde se estaban concentrando todos los desechos para ser evacuados posteriormente de forma rápida como alistamiento para trabajos en dique.*

*Desafortunadamente esta maniobra no se efectuó con las debidas normas de seguridad, muy probablemente por exceso de confianza, ya que esta práctica se había efectuado con cierta periodicidad anteriormente.*

*Desafortunadamente dicha maniobra no fue supervisada ni ejecutada con las medidas de seguridad que exige el movimiento de sustancias oleosas o hidrocarburos limpios o contaminados de parte del Capitán, jefe del tripulante, quien fue objeto de la acción de vertimiento involuntaria.*

#### ▪ ESTADO EN EL QUE SE PRODUJO EL VERTIMIENTO

*Los hechos sucedieron en horas de la mañana con el mar calmado y viento suave, al término de efectuarse el movimiento de algunas barcazas.*

*El remolcador "ALFRED B-4" y el bongo "LEO XX" pertenecen a la misma compañía TRANSNAVAL COSTEÑA, cuentan con los documentos que le permiten operar tanto en río como en la bahía de Cartagena.*

*El marino que efectuaba el movimiento de la sustancia oleosa manifestó al suscrito que es tripulante del R/R "ALFRED B-4" y en cumplimiento de una tarea asignada por su misma empresa fue que se dieron los hechos en cuestión.*

*La empresa AREDA actualmente tiene la licencia de explotación comercial vencida (16/03/2012) y dice estar en proceso de renovación. Sin embargo, el "Plan de Contingencia 2012" de AREDA fue el que atendió y mitigó la emergencia, dando un manejo adecuado. Este plan fue verificado por el suscrito, compromete a FERNEGY conformando el grupo humano que atiende la emergencia con su gerente a la cabeza, tal cual sucedió.*

(...)

pej

▪ CONCEPTO FINAL

- No se evidenció intención aparente en ocasionar el vertimiento de sustancias oleosas.
- La reacción y el comprometimiento de cara al incidente presentado el día de los hechos por parte del personal de TRANSSNAVAL LA COSTEÑA, entendiéndose tripulación del remolcador "ALFRED B-4", de tierra de la empresa FENERGY fue oportuna y adecuada, evitando que la mancha oleosa se extendiera a otros lugares y pasara a mayores.
- Se denotó preocupación e interés en los días siguientes por mitigar trazas que pudieran permanecer en el área.
- Desde el inicio de la investigación las directivas de la empresa TRANSSNAVAL LA COSTEÑA expresaron asumir la responsabilidad y manifestaron su preocupación por solucionar en forma apropiada el incidente.
- El vertimiento de la sustancia oleosa fue aproximada a los 25 galones y consistía de agua y aceite quemado.

Por lo anteriormente expuesto y las consideraciones presentadas a lo largo de este informe, la percepción del suscrito es que la responsabilidad para este caso específico, recae en forma total y absoluta en el Capitán del R/R "ALFRED B-4" (TRANSSNAVAL LA COSTEÑA), teniendo en cuenta que no verificó el nivel de entrenamiento de la tripulación para efectuar maniobras de trasiego de sustancias oleosas entre tanques de la barcaza "LEON XX", así como no ser consciente de los elementos físicos que se requieren para llevar a cabo una maniobra de este tipo de manera segura. Además, el Capitán no expresó su inconformidad a la dirección de la empresa que ordenó la limpieza del tanque en ese lugar y condiciones, esa maniobra no se podía efectuar por falta de elementos apropiados que garantizaran su seguridad. Es decir, para el Capitán la maniobra de movimiento de sustancias oleosas para él es completamente normal y rutinaria.

El Capitán y la empresa deben ser conscientes que el manejo de sustancias oleosas requiere un manejo específico para ser trasladadas de un tanque a otro como es por una tubería interna con su correspondiente bomba o en su defecto con mangueras cubiertas debidamente acopladas y aseguradas a una bomba de trasiego.

La empresa ha debido abstenerse en dar la orden específica de efectuar el trasiego; debe limitarse a dar la orden y proveer los medios adecuados para que las maniobras que se hagan con seguridad.

En igual forma, FENERGY tiene responsabilidad por permitir, como quiera que sea que se hubiera efectuado la maniobra de trasiego en esa forma, por lo que ha debido tener un supervisor que esté atento esencialmente a observar y hacer cumplir a quienes se encuentren temporalmente en sus instalaciones todas las medidas relacionadas con la seguridad de las instalaciones y del personal mismo.

• AVALÚO DE LOS DAÑOS

Durante la limpieza y mitigación se causaron costos mínimos consistentes en el empleo de tela absorbente, algo de dispersante (material de consumo y en shock), pago a gente del sector para ayudar en la labor de limpieza y mitigación, que no debe superar los \$4'000.000 (CUATRO MILLONES DE PESOS M/CTE)" (Cursiva fuera de texto)

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

1. En cuanto a la configuración del Siniestro Marítimo de Contaminación, El artículo 1513 del Código de Comercio: define los accidentes o siniestros marítimos de la siguiente manera:

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

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

164

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

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

De acuerdo al informe presentado por el Suboficial Primero WILMAR OBED MARTÍNEZ CIRO, Responsable Proceso de Protección del Medio Marino de la Capitanía de Puerto de Cartagena, el remolcador "ALFRED B-4" de la empresa TRANSNAVAL LA COSTEÑA, al realizar una maniobra de trasiego interno de forma manual de un producto contaminado de una bodega a otra de la barcaza "LEO XX", se produjo el vertimiento de hidrocarburo al espejo de agua, configurando el siniestro marítimo de contaminación.

1. Frente a la responsabilidad en el Siniestro Marítimo, en audiencia del 18 de octubre de 2012, el Capitán del R/R "ALFRED B-4", manifestó:

*"El día 26 de septiembre de 2012 a las 9:14 de la mañana al marinero ANTONIO TORREGROSA se le zafó de la mano de la batea recicladora, el contenido que tenía la batea, es decir, agua contaminada con residuos (...)"* (Cursiva fuera de texto)

Por otra parte, en audiencia del 19 de octubre de 2012, el señor ANTONIO MIGUEL TORREGROSA SIERRA, marinero timonel del R/R "ALFRED B-4" declaró que se había ordenado la limpieza de la barcaza "LEO XX" porque iba a astillero y que el procedimiento de limpieza siempre se realizaba de la misma forma: medio tanque de 25 a 30 galones se saca de la relojera al medio tanque, y de ahí se lleva al rancho de estribor donde se almacenan las aguas contaminadas. Se sacaba el agua con un medio tanque en una cabuya de 5 galones para llenar el tanque de 25 galones. Fue en ese procedimiento en el cual ocurrió el accidente.

En ese sentido, 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.

*"En tal orientación, la culpa, asume el papel de factor o criterio de imputación, esto es, la responsabilidad no se estructura sin culpa, o sea, no es suficiente el quebranto de un derecho o interés legítimo, es menester la falta de diligencia, por acción u omisión, noción ab initio remitida a la de negligencia, imprudencia o impericia, siendo el acto culposo moralmente reprochable, la responsabilidad su sanción y la reparación del daño la penitencia a la conducta negligente"* (Cursiva fuera de texto)

En consecuencia, el agente responsable por daños originados por una actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir perjuicio a terceros.

160

En cuanto a la exoneración de responsabilidad, la Corte Suprema de Justicia ha manifestado en varias oportunidades que sólo puede obtenerse con prueba del elemento extraño, esto es, la fuerza mayor, el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, más no con la demostración de la diligencia exigible, o sea, con la ausencia de culpa

Al respecto la ley 95 de 1890, en su artículo 90 señala:

*"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."*.  
(Cursiva fuera de texto)

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 consecuencias

La responsabilidad en materia marítima está establecida en función de la actividad que se desarrolla, considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso.

La actividad marítima en sí misma presenta una amenaza de producir daño, a pesar de la previsión y cuidado que se adopte, y en ese caso el afectado debe ser indemnizado por parte de quien obtiene los beneficios de la actividad peligrosa que realiza.

El artículo 2356 del Código Civil establece una presunción de culpabilidad, así:

*"Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta"* (Cursiva fuera de texto)

En este caso se debe probar que el daño fue causado en ejercicio de esa actividad peligrosa. La responsabilidad del propietario de la nave, puede provenir de un acto suyo o de su dependiente, y puede tratarse de una conducta activa, donde el hecho contará con la intervención directa de su voluntad, o de una conducta omisiva como es el caso de los siniestros.

En conclusión, se tiene que los hechos ocurridos no fueron producto de un caso fortuito o fuerza mayor, sino que fue producto de la falta de previsión y seguridad en la maniobra de trasiego de sustancias oleosas, con el fin de llevar a cabo la limpieza de la barcaza "LEÓN XX". Dicha operación requiere el cumplimiento de unos requisitos de seguridad orientados a prevenir la contaminación del medio ambiente marino, como es tener tubería interna con su respectiva bomba, o mangueras sobre cubierta debidamente acopladas y aseguradas a una bomba de trasiego, además de personal calificado.

Ahora bien, teniendo en cuenta que ésta clase de procesos se adelanta sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, es decir, contra quien tiene la nave bajo su mando, para el caso *sub examine* el Capitán de la nave, señor FREDY MIELES RANGEL, debido a que la

163

tripulación sigue las ordenes de éste en virtud de la obligación de respeto y obediencia que les asiste, contempladas en el Código de Comercio.

Por lo anterior, se procede a modificar el artículo primero de la decisión del 30 de abril de 2013, en cuanto a la responsabilidad, toda vez que la misma recae exclusivamente sobre el Capitán del R/R "ALFRED B-4".

2. Ahora bien, en cuanto al avalúo de los daños, el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece que:

*"Los fallos serán motivados, debiendo hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas". (Cursiva y subrayado fuera de texto)*

Verificada la decisión del 30 de abril de 2013, se observó que el fallador de primera instancia hizo el estudio de los daños ocasionados con la contaminación por parte del R/R "ALFRED B-4" avaluados en TRES MILLONES NOVECIENTOS SETENTA MIL DOSCIENTOS CINCUENTA PESOS M/CTE (\$3.970.250), sin embargo, se omitió en la parte resolutive del mismo, por cuanto este Despacho procede a adicionar el artículo referente al avalúo de los daños.

3. Finalmente, la Violación a las Normas de Marina Mercante son aquellas que se producen por el incumplimiento de la legislación marítima colombiana, relacionada con los requisitos que establece la Autoridad Marítima para permitir operaciones en agua jurisdiccionales.

El artículo 79 del Decreto Ley 2324 de 1984, hace referencia a las infracciones, así:

*"Para los efectos del presente Decreto, constituye infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del presente Decreto, a las leyes, decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión".*

En el presente caso, quedó demostrada la omisión a las normas que rigen la actividad marítima por parte del Capitán del R/R "ALFRED B-4", como jefe superior de la motonave es el encargado exclusivamente de gobernar, dirigir y velar por la seguridad de la misma en todo momento. Además dentro de las obligaciones del Capitán, consagradas en el Decreto 1597 de 1988 artículo 40, se encuentra la de prevenir y controlar la contaminación del mar por parte del buque. Por cuanto se confirma el artículo segundo de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena en primera instancia.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR** el artículo primero de la decisión del 30 de abril de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

12/1

*"DECLARAR responsable del siniestro marítimo consistente en contaminación al señor FREDY MIELES RANGEL, identificado con cédula de ciudadanía No. 8.708.622, en calidad de Capitán del R/R "ALFRED B-4" de acuerdo a lo expuesto en los considerandos de esta providencia"*

**ARTÍCULO 2°.- ADICIONAR** un artículo a la decisión del 30 de abril de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

*"ARTÍCULO OCTAVO: DECLARAR el avalúo de los daños en TRES MILLONES NOVECIENTOS SETENTA MIL DOSCIENTOS CINCUENTA PESOS M/CTE (\$3.970.250)*

**ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR** en sus demás partes la decisión del 30 de abril de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena.

**ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión al señor FREDY MIELES RANGEL, identificado con cédula de ciudadanía No. 8.708.622, en calidad de Capitán del R/R "ALFRED B-4", al señor CESAR ULISES LAFAURIE HENRIQUEZ, Representante Legal de la empresa TRANSSNAVAL S.A.S., identificada con NIT No. 802.006.318-3, en calidad de propietaria y/o armadora del mencionado remolcador, a la señora CLAUDIA INÉS ECHEVERRI SIMANCAS, en calidad de Representante Legal de la empresa C. I. FUEL ENERGY SERVICES, identificada con NIT No. 900425066, y demás partes interesadas personalmente o por conducto de sus apoderados, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de Cartagena, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 21 SEP 2016

  
Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo