

127

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 SEP 2017

Referencia: 14012013009
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Contaminación
Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 31 de diciembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de contaminación del remolcador "TYR" de bandera Colombiana, con ocasión de los hechos ocurridos el día 11 de mayo de 2013, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación provocada por el remolcador "TYR", el día 14 de mayo de 2013, razón por la cual el día 17 de mayo de 2013, 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 audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
 2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 31 de diciembre de 2014 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación del remolcador "TYR" al señor ABRAHAM DAVID ROPAIN TAPIA, en condición de Capitán de la citada nave.

Así mismo, lo declaró responsable por violación de Normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de un (4) salario mínimos legal mensual vigente, equivalentes a la suma de dos millones cuatrocientos sesenta y cuatro mil pesos m/cte. (\$2.464.000), pagaderos en forma solidaria con la Sociedad INTERTUG S.A., armadora del mencionado remolcador.
 3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.
- 13

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

No se realizó informe pericial dentro del presente asunto, sin embargo, de la revisión de las pruebas obrantes en el expediente se evidencia que los hechos ocurrieron porque en procedimiento consistente en pasar combustible de tanque doble fondo centro al tanque de consumo diario este se rebosó, causando el derrame de la sustancia.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Santa Marta para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Santa Marta, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. De conformidad con la ocurrencia del siniestro marítimo por contaminación del remolcador "TYR" de bandera colombiana, acontecido el 11 de mayo de 2013, donde la citada motonave presentó un derrame de hidrocarburos en muelle No. 4 de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, 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 internacionales 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 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, 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).

mej

128

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).

Conforme a las definiciones anteriormente citadas y haciendo alusión al caso de estudio ocurrido el día 11 de mayo de 2013, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación causado por el remolcador "TYR" debido a que este introdujo sustancia dañina al medio marino que produjeron daños a los recursos vivos y a la vida marina.

2. De la revisión de primera instancia se evidencia que el Capitán de Puerto de Santa Marta, declaró responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación al señor ABRAHAM DAVID ROPAIN TAPIA, en calidad de Capitán del remolcador "TYR" debido a que no se demostró la ocurrencia de alguna de los eventos eximentes de responsabilidad.

Ahora bien, sobre responsabilidad del Capitán de la nave declarada por el fallador de primera instancia, se procederá a su análisis conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

Declaración rendida por el señor ABRAHAM DAVID ROPAIN TAPIA, en condición de Capitán del remolcador "TYR" en la cual narró lo sucedido de la siguiente forma:

"Se estaba realizando un procedimiento de rutina que consiste en pasar combustible del tanque doble fondo centro al tanque de consumo diario, pero el de diario se rebosó pasando al tanque de rebose y el de rebose también se rebosó por los respiraderos de cubierta, cayendo al mar, siendo este el hecho causante del derrame." (Cursiva fuera de texto)

Al referirse por el motivo por el cual rebosó el combustible los tanques, sostuvo:

"El maquinista en su procedimiento de trasiego se ocupó en otro frente de trabajo que consistía en el cambio de filtro de combustible del generador en servicio que estaba en mal estado con fuga, ocupándose de ese derrame, descuidando el procedimiento de trasiego." (Cursiva fuera de texto)

En relación a que persona de la tripulación era la encargada de la maniobra de trasiego, afirmó:

"Según los roles de la tripulaciones a bordo de los buques el maquinista Juan Carlos De La Rosa era el responsable en ese momento." (Cursiva fuera de texto)

Se puede colegir de lo manifestado por el Capitán del remolcador "TYR" que mientras realizaba procedimiento a cargo del Jefe de máquinas, el cual consistía en pasar combustible al tanque de doble fondo centro al tanque de consumo diario, fue rebosado el tanque, provocando un derrame en el mar de aproximadamente veinte galones de combustible.

Asimismo, es evidente que el capitán una vez percatado de la situación tomó las medidas respectivas al poner en marcha inmediatamente el plan de contingencia Sopep con la ayuda de los remolcadores "SAGA" y "OLIMPIA" el cual consistía en extender barreras de contención absorbentes y detergente industrial para contrarrestar la propagación de la mancha.

129

Sentado lo anterior, se hace necesario citar la declaración del señor JUAN CARLOS DE LA ROSA, en condición de Jefe de Máquinas, quien manifestó lo siguiente:

"El día 11 de mayo de 2013 veníamos navegando de puerto nuevo a la Sociedad Portuaria de Santa Marta, en el desplazamiento procedí a llenar los tanques de servicio diario de combustible con la bomba sacando combustible del tanque doble fondo centro hacia el tanque de servicio diario, iniciada la maniobra me quede a la espera de llenar los tanques, estando en esto observe que el motor generador que estaba en servicio presentaba fuga de combustible por los filtros de la válvula de purgue y esta fuga de la presión que estaba saliendo estaba cayendo al motor propulsor de estribor que venía en funcionamiento el cual procedí a corregir ya que esto me podía ocasionar un incendio, al no poderla corregir procedí a efectuar cambio de generador y al hacer el cambio inicie un cambio en los filtros de combustible para dejar operativo el motor generador. En ese momento se presentó el rebose que no alcance a controlar, inmediatamente asegure la bomba di la voz de alarma e informe al capitán y se activa al plan sopep." (Cursiva fuera de texto)

Sobre el motivo por el cual se rebose el líquido de los tanques, respondió:

"Se rebose porque el tanque de servicio diario tiene una tubería que va al tanque de rebose y al llenarse el tanque de rebose salió por los respiraderos a cubierta sin que se accionara la alarma." (Cursiva fuera de texto)

Con respecto a las razones por las cuales no sonaron las alarmas dispuestas en los tanques de diario y rebose, asintió:

"La de los tanques diarios no sonó ya que está ubicada por encima de la tubería de rebose de los tanques y la alarma del tanque de rebose no se activó, desconozco los motivos por los cuales no sonó." (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a la citada declaración, se puede determinar que la causa eficiente del siniestro marítimo bajo examen, fue con ocasión a un descuido en el procedimiento de trasiego de combustible por parte del tripulante encargado, por cuanto se dirigió a solucionar una novedad presentada con el motor generador, dejando sin supervisión el encargo que le correspondía, y al no sonar las alarmas fue rebosado el tanque, teniendo como resultado el derrame de la sustancia el medio marino.

Ahora bien, es necesario aclarar que el señor ABRAHAM DAVID ROPAIN TAPIA como Capitán era el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave¹, así como el responsable en todo momento en lo relacionado con la seguridad, de su carga y las personas a bordo. Por lo tanto, si bien le correspondía supervisar la operación al jefe de máquinas, la condición propia de Capitán le hace responsable por todo lo que ocurra en la nave.

Así las cosas, se concluye que los hechos ocurridos el día 11 de mayo de 2013, no fueron producto de un evento eximente de responsabilidad, si no que tuvo origen en un descuido en el procedimiento de trasiego de combustible. Por lo anterior, el Despacho procederá a confirmar el artículo del fallo emitido en primera instancia en la cual se declara la responsabilidad del señor ABRAHAM DAVID ROPAIN TAPIA, en condición de Capitán del remolcador "TYR" por la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación.

¹ Código de Comercio, Artículo 1495.

May

129

3. Así mismo, con respecto a posibles violaciones a las normas de Marina Mercante se hace necesario citar el contenido del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988, el cual establece lo siguiente:

"ARTÍCULO 40.- Son funciones y obligaciones del Capitán:

1. Dirigir la navegación de la nave.

2. Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.

3. Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve Práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al Práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación.

(...)

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 acuerdo a lo anterior, y haciendo un contraste con los hechos materia de la presente investigación es evidente que el Capitán no actuó con la prevención necesaria para evitar que en la operación de trasiego entre los tanques de combustible se vertiera el combustible en el mar, transgrediendo la norma citada, por lo tanto el Despacho respaldará la posición del *a quo* en el sentido de sostener la sanción por la comprobada vulneración a las normas de Marina Mercante.

4. Ahora bien, 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 1º.- CONFIRMAR en su integridad la decisión del 31 de diciembre de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

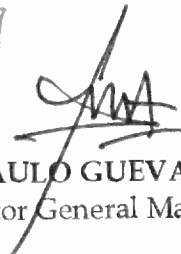
ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor ABRAHAM DAVID ROPAIN TAPIA, Capitán de la motonave "TYR", al Representante legal de la Sociedad INTERTUG S.A., Armadora de la

citada nave, al Doctor CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA, en condición de Apoderado del Capitán, Tripulación y Armador, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 4°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Santa Marta 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. 26 SEP 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo