

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 MAY 2017.

Referencia: 14012011016

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 noviembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de Contaminación del B/T "INTERGOOD VII" de bandera colombiana, ocurrido el 2 de agosto de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante Informe de Litorales y Áreas Marinas del 3 de agosto de 2011, suscrito por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, se evidenciaron operaciones de recolección y limpieza de mancha de IFO generada por el B/T "INTERGOOD VII" en zona marítima del Muelle 7 de la Sociedad Portuaria de Santa Marta.
2. Mediante Informe del 4 de agosto de 2011 rendido por el Capitán del B/T "INTERGOOD VII", señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, puso en conocimiento de la Capitanía de Puerto de Santa Marta del presunto siniestro de contaminación por derrame de combustible.
3. El 11 de agosto de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán, el Armador y el Agente Marítimo del B/T "INTERGOOD VII" por el siniestro marítimo de contaminación, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
4. El 30 de noviembre de 2012, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia a través del cual declaró la responsabilidad del señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, en calidad de Capitán del B/T "INTERGOOD VII", a la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA., en calidad de Armador de la citada embarcación y solidariamente responsable del pago de los daños a la Agencia Marítima AQUARIUS SHIPPING COLOMBIA S.A.S., por la ocurrencia del siniestro marítimo de Contaminación el 2 de agosto de 2011.

Asimismo, declaró la responsabilidad por violación a normas de Marina Mercante del Capitán, el Armador y solidariamente de la Agencia Marítima, por los hechos ocurridos el 2 de agosto de

u7

2011, en consecuencia, impuso como sanción una multa de DIEZ (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a la suma de CINCO MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y SIETE MIL PESOS M/CTE (\$5.667.000).

De igual forma, se abstuvo de fijar avalúo de los daños.

5. Mediante escrito recibido el 24 de enero de 2013, el señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, Capitán del B/T "INTERGOOD VII", interpuso recurso de reposición en contra de la decisión de primera instancia.

6. El 4 de marzo de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta rechazó el recurso de reposición y confirmó en su totalidad el fallo de primera instancia, asimismo, envió el expediente a éste 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, ésta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el Informe rendido por el Capitán del B/T "INTERGOOD VII", señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

"(...) El 2 de Agosto de 2011, la motonave 'INTERGOOD VII' se encontraba atracada en el Muelle 6 de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, a las 22:40 horas se detectó un escape de hidrocarburo, por el costado de babor.

(...) Aproximadamente a las 00:20 horas, además de lo anteriormente señalado se procedió a contactar a la empresa VINCE, empresa dedicada a las actividades subacuáticas contactando a la señora Vianney Vásquez Carrillo, al tiempo se procedió a trasegar la carga del tanque 1Bb al 1Eb para disminuir la presión del tanque.

Aproximadamente a la 01:30 horas llegó la señora antes mencionada con 2 buzos y procedieron a la inspección y ubicación del sitio de escape del producto, descubriendo un orificio que se originó sobre un cordón de soldadura de dos láminas, se aplicó pegante subacuático y un parche especial para sellar el orificio.

(...) Deseo precisar que antes, durante y después de la novedad reportada el buque se encontraba atracado en el muelle 6 sin ningún tipo de desplazamiento y el orificio no se originó por golpe alguno contra alguna defensa, bita, muelle o elemento subacuático. (...)"
(Cursiva y subrayado fuera de texto)

ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el dictamen pericial rendido por el señor JOSE FRANCISCO GRACIA ROMERO, en calidad de Perito Marítimo, respecto a las causas técnicas que dieron origen el 2 de agosto de 2011 a la ocurrencia del siniestro marítimo de Contaminación por parte del B/T "INTERGOOD VII", fueron las siguientes:

Antecedentes

En las horas de la tarde del día 1º de agosto de 2011 durante la entrega de combustible en bahía al buque Ostria S se observó muestras de combustible MDO en el agua como consecuencia de pitera presentada en el casco a la altura del tanque 2 estribor. Se desocupó dicho tanque trasegando su contenido al tanque 1 centro y se programó desocupar y trasladar el buque a dique para reparación.

Hechos

El día 2 de agosto a las 22:45 estando el buque tanque 'INTERGOOD VII' atracado en el muelle 6 de la SPSM después de entregar combustible a carro tanques hasta las 22:00 horas y cuando la tripulación se disponía a retirarse a descanso se observó combustible IFO 380 en el agua al costado de babor producido por fuga en el casco a la altura del tanque 2 centro. El buque activó el SOPEP, la tripulación procedió a transferir el combustible del tanque 2 centro al tanque 3 centro y simultáneamente trasegar combustible de tanques de babor a tanques de estribor para escorar el buque a estribor y bajarle el nivel al tanque afectado para cortar la fuga de combustible al mar. (...)

Observaciones

La causa del derrame según informe del buzo contratado por CI International que esa noche efectuó inspección submarina al casco, consistió en el desprendimiento de aproximadamente 3 cm de soldadura de unión entre dos láminas del casco aproximadamente a un pie debajo de la línea de agua.

El estimado de combustible derramado se calcula entre 40 y 50 galones de los cuales se recuperó el 90% (...)

Conclusiones y Recomendaciones

En menos de dos días se presentaron un incidente y un accidente de contaminación al mar producido por deterioro del casco del buque tanque 'INTERGOOD VII'. Se hace imprescindible su traslado a dique para revisión y reparación.

La atención y contención del derrame por parte de la tripulación del remolcador fue acertada y efectiva. Gracias a su pronta acción con los elementos apropiados se evitó un daño al medio ambiente mayor. El estado del tiempo también favoreció la recuperación del combustible derramado. (...)" (Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo expuesto anteriormente, el Despacho considera pertinente pronunciarse sobre aspectos procesales y sustanciales que dieron lugar a la decisión tomada en primera instancia



por el Capitán de Puerto de Santa Marta y a su vez desarrollar el análisis probatorio propio del grado jurisdiccional de consulta, así:

En lo que se refiere al tema procesal y a las formalidades propias de la investigación de siniestros marítimos, éste Despacho advierte que cada una de las etapas procedimentales adelantadas en primera instancia por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, se realizaron en cumplimiento del debido proceso y concretamente en lo dispuesto en los artículos 35 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, de acuerdo con los elementos que configuran el siniestro marítimo, el material probatorio recolectado y la decisión consultada, se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, se consideran 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, y los enuncia sin limitarlos, señalando los siguientes:

- a. Naufragio
- b. Encallamiento
- c. Abordaje
- d. Explosión o incendio
- e. Arribada Forzosa
- f. Contaminación marina y toda situación que genere un riesgo grave de contaminación
- g. Daños causados a naves o artefactos navales

El Decreto 1875 de 1979, actualmente vigente, que trata sobre la prevención de la contaminación del medio marino, en su artículo 1° consagra:

"Para los efectos del presente decreto, se entiende por contaminación marina, 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, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluso la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua en el mar y menoscabo de los lugares de esparcimiento. (...)" (Cursiva fuera de texto)

Así las cosas, se entiende que la contaminación marina consiste en el ingreso de sustancias nocivas, no habituales en el entorno del mar, que cuenten con la capacidad de producir o llegar a producir efectos dañinos en los recursos naturales, las especies marinas y en la salud del hombre, es decir, que si existe el vertimiento de una sustancia química en el mar, éste simple hecho no genera contaminación.

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques (MARPOL), norma rectora en materia de contaminación marina, adoptado el 2 de noviembre de 1973 en la OMI (Organización Marítima Internacional), en la Regla I - Capítulo 1 del Anexo I, define hidrocarburos y combustible líquido como:

"(...)"

1) Por hidrocarburos se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fueloil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación (...)

3) Por combustible líquido, se entiende todo hidrocarburo utilizado como combustible para la maquinaria propulsora y auxiliar del buque en que se transporta dicho combustible. (...)
(Cursiva y subrayado fuera de texto)

Por su parte, la legislación nacional mediante la Ley 55 de 1989, aprobó el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación por las Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1969, el cual nace ante los peligros de transportar dichas sustancias y clasifica dentro de la categoría de hidrocarburos entre otros al crudo del petróleo, al fueloil, ya sea que hagan parte del cargamento que lleva el barco o los depósitos propios de combustible del mismo.

En el presente caso, de acuerdo con los hechos descritos en el expediente, mientras el B/T "INTERGOOD VII" de bandera colombiana llevaba a cabo descargue de combustible tipo IFO 380 en carro tanques de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, se presentó una fuga al costado de babor producido por un desprendimiento en el casco, lo que provocó un escape de hidrocarburo.

Mediante Informe presentado el 4 de agosto de 2011 por el Capitán del B/T "INTERGOOD VII" (folios 13 y 14), se destaca del relato de los hechos lo siguiente:

"(...) El día 2 de agosto de 2011, la motonave 'Intergood VII' se encontraba atracada en el muelle 6 de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, a las 22:40 horas se detectó un escape de hidrocarburo, por el costado de babor.

(...) Aproximadamente a las 01:30 am llegó la señora antes mencionada con 2 buzos y procedieron a la inspección y ubicación del sitio de escape del producto, descubriendo un orificio que se originó sobre un cordón de soldadura de dos láminas, se aplicó pegante subacuático y un parche especial para sellar el orificio. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

Del informe presentado por el señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, Capitán del B/T "INTERGOOD VII", vale la pena destacar que el siniestro ocurrió mientras el buque se encontraba atracado en uno de los muelles de la SPSM, además, señaló que al percatarse del suceso, activaron el plan de emergencia para controlar el escape y colocaron una barrera de contención alrededor de la embarcación, con el fin de evitar que el producto se esparciera por la corriente.

Lo anterior, fue corroborado por el Perito Marítimo JOSE FRANCISCO GRACIA ROMERO, quien en su Informe de Pericial concluyó que el derrame se había ocasionado "(...) por un desprendimiento de aproximadamente 3 cm de soldadura de unión entre dos láminas del casco aproximadamente a un pie debajo de la línea de agua. (...)". Dicho concepto fue ratificado en su versión libre del 23 de agosto de 2011 (folio 75 al 77), así:

"(...) PREGUNTADO: Sírvase a manifestar si la firma que aparece en el escrito de fecha 4 de agosto que reposa en el expediente a folios 5 y 6 y que se le pone de presente es la suya, en caso

ca

positivo si se ratifica en todo o en parte de su contenido. CONTESTÓ: Sí es mi firma y me ratifico en todo lo que allí expresé. PREGUNTADO: Sírvase indicar si tiene algo más que agregar, aclarar o corregir a su declaración. CONTESTÓ: Sí, debo hacer énfasis en la rápida y en la eficiente intervención de la tripulación comandada por el Capitán DIEGO FERNANDEZ, gracias a ello se logró controlar y recuperar el 90% de lo derramado y evitar un daño ecológico que pudo haber sido mucho mayor. (...)" (Cursiva fuera de texto)

Resulta imprescindible señalar por parte del Despacho, que el Perito Marítimo advierte en su concepto que un día antes de ocurrido el siniestro (folios 4 y 5), mientras se realizaba entrega de combustible MDO al buque Ostria S, se observaron muestras de éste en el agua como consecuencia de pitera presentada en el casco a la altura del tanque 2 de estribor, lo cual llevó a que se desocupara el B/T "INTERGOOD VII" y se programara un traslado a dique para su reparación.

Dicha situación fue ignorada por el señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, Capitán de la embarcación objeto de investigación, quien pese a las recomendaciones, continuó con el cargue de combustible que derivó en el desprendimiento de las láminas del casco, provocando así el derrame de la hidrocarburo tipo IFO 380.

A pesar que existieron maniobras de prevención de contaminación por parte de la tripulación del buque, en apoyo con trabajadores de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, quienes extendieron barreras para evitar que la mancha diesel llegara hasta la bahía, y que dentro del expediente no obra prueba alguna sobre el presunto daño ambiental provocado, sí es claro que se configuró un riesgo grave de contaminación el 2 de agosto de 2011, al presentarse una fuga de combustible por desprendimiento del casco del B/T "INTERGOOD VII".

Se concluye entonces que la novedad presentada en el casco de la embarcación, que desencadenó en un riesgo de contaminación, no tuvo origen por la responsabilidad de terceros, por hechos propios de la naturaleza, fuerza mayor o caso fortuito sino por una falta de deber y de cuidado por parte del señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO, quien como Capitán ignoró las recomendaciones de llevar el buque a dique para proceder con las reparaciones respectivas y tomó la decisión de continuar con las labores de cargue de combustible, sabiendo que se hacía necesario proceder con el mantenimiento del casco de la nave.

Con fundamento en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se hace necesario hacer el análisis para establecer si existió violación a las normas de Marina Mercante, ya sea por parte del Capitán o del Armador de la motonave, se citarán las siguientes disposiciones:

El Código de Comercio en su artículo 1495, establece:

"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave. La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca. (...)" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

El Decreto 1597 de 1988, señala en el numeral 12 del artículo 40, sobre las funciones y obligaciones del Capitán:

"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 lo anterior se colige, que el señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO como Capitán del B/T "INTERGOOD VII", no cumplió con las obligaciones a su cargo, infringiendo así la citada norma de Marina Mercante.

En cuanto al avalúo de los daños, es preciso señalar que revisado el expediente, no obra dentro del expediente prueba que determine el valor de los daños ocasionados por el siniestro de arribada forzosa.

Teniendo en cuenta lo anterior y entendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes y en si recolectar material probatorio para determinar el tema del avalúo de los daños, se debe emitir una decisión de plano, motivo por el cual éste Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

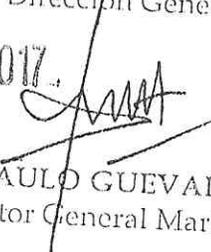
ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes la Resolución del 30 de noviembre de 2012, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de éste fallo.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido del presente fallo al señor DIEGO FERNANDEZ RESTREPO identificado con cédula de ciudadanía No. 79.402.571 expedida en Bogotá, en calidad de Capitán del B/T "INTERGOOD VII", al señor ALVARO ORDOÑEZ VIVES identificado con cédula de ciudadanía No. 19.245.903 expedida en Bogotá, como Representante Legal de la empresa C.J. INTERNATIONAL FUELS LTDA., en calidad de propietaria y armadora de la mencionada motonave, a la empresa AQUARIUS SHIPPING COLOMBIA S.A., en calidad de Agencia Marítima del B/T "INTERGOOD VII" y a las 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°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Santa Marta 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 Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase, 26 MAY 2017.


Contralmirante PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ
Director General Marítimo