

192

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 30 AGO 2016

Referencia: 008/2008  
 Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Contaminación - Consulta

## OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 22 de junio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la investigación por siniestro marítimo de contaminación adelantada contra el Capitán del remolcador "SERVIPORT II" de bandera colombiana, con ocasión de los hechos ocurridos el día 30 de octubre de 2008, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Coveñas.

## ANTECEDENTES

1. Mediante informe de la fecha 30 de octubre de 2008, suscrito por el señor Perito Naval IGOR ARRELLANO LACHARME, el Capitán de Puerto de Coveñas tuvo conocimiento que durante la maniobra de cargue del BT NEW CONQUEST, se detectó una mancha de hidrocarburos emanada del remolcador "SERVIPORT II" de bandera colombiana, debido a la avería que se presentó en el tanque de servicio diario del costado de babor.
2. Por lo anterior el día 4 de noviembre de 2008, el Capitán de Puerto de Coveñas decretó la apertura por el siniestro marítimo de contaminación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió decisión de primera instancia del 22 de junio de 2010, a través de la cual declaró exento de responsabilidad a los señores EDUARDO CASTIBLANCO WIESNER y JORGE ANTONIO MARTÍNEZ, en calidades de Capitán del remolcador "SERVIPORT II" y Representante Legal suplente de la empresa SERVIPORT S.A.S., por el siniestro marítimo de Contaminación, así como de la responsabilidad por la violación a la normatividad Marítima Mercante.
4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Coveñas envió el expediente a este

192

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

1. El señor IGOR ARELLANO LACHARME, perito naval en el Informe Pericial rendido el 30 de octubre de 2008, presentó las siguientes conclusiones:

- Esta contaminación se presentó por la fuga de combustible producto de la avería situada en el tanque de servicio diario del costado de babor del remolcador "SERVIPORT II".

Al momento de detectarse la contaminación, se procedió a inspeccionar y coordinar las operaciones para contener la mancha y hacer dispersión mecánica con el VICONA.

- El personal de buzos que se encuentra a bordo de "SERVIPORT II" procede a realizar inspección al casco de remolcador para verificar una posible fuga, durante el desarrollo de esta inspección es detectada una fisura a un (01) metro del nivel del agua y entre las cuernas 66 y 67 del costado de babor; por causa de esta fisura el combustible almacenado en el tanque de servicio diario del costado de babor fugó al exterior creando la contaminación.
- Se procedió a trasegar el combustible contenido en ese tanque al tanque de estribor para que el personal de buzos realizara la reparación de la grieta, esta reparación se realizó con masilla epóxica (rally). La grieta se presentó en la soldadura que fija una tubería de desagüe de 2" al casco del remolcador.
- Por la naturaleza del producto y la cantidad vertida al agua este no causaría problemas en la costa, ya que su proceso de dispersión y redimensión sería rápido, teniendo en cuenta la condición del mar y velocidad del viento.

2. El señor ARMANDO DE LISA BORNACHERA, Perito Naval en el dictamen pericial de día 16 de febrero de 2010, presentó las siguientes conclusiones:

168

- Todo el personal que se vio involucrado en los hechos que antecedieron al siniestro a bordo del remolcador "SERVIPORT II", posee elevado grado de entrenamiento y probado sentido de responsabilidad, de acuerdo con los informes aportados y los resultados evidenciados en el área de cargue de la monoboya TLU-1. Es claro que tanto el personal y la tripulación del remolcador "SERVIPORT II", así como el personal embarcado A/B del BT NEW CONQUEST y el personal A/B de los buques de apoyo VIKONA y DON JORGE conocieron al detalle los planes de contingencia.
- La forma de planear, ejecutar, y controlar las actividades en cronogramas y planes a bordo del remolcador "SERVIPORT II", muestra a las claras un orden general y una disciplina que dan por concluir que todas y cada una de las acciones descritas en el plan de mantenimiento fueron ejecutadas y revisadas como consta en las copias de los permisos de trabajo en frío y caliente.
- Si en efecto el plan de mantenimiento fue ejecutado como se ha descrito, no hay indicios que conduzcan a concluir que el estado del equipo marino en general y del casco y estructura en particular del remolcador "SERVIPORT II" al momento del siniestro no era óptimo. Se concluye entonces al tenor de lo aportado en el expediente que, el posible estado del casco y la estructura del remolcador "SERVIPORT II", al momento de evidenciarse el percance, era al menos operativo y muy probablemente óptimo.
- En lo atinente al posible estado del casco y estructura del "SERVIPORT II", antes del siniestro y de acuerdo con los informes y demás documentos que obran dentro del expediente, se concluye que el posible estado del casco y estructura del remolcador antes del siniestro es probablemente óptimo.

### 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 Coveñas 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 Coveñas, 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 "SERVIPORT II" de bandera colombiana, acontecido el 30 de octubre de 2008, donde la citada motonave presentó un derrame de hidrocarburos en el área general del Golfo de Morrosquillo, 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 subrayas 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, negrilla y subrayas fuera de texto).

Conforme a las definiciones anteriormente citadas y haciendo alusión al caso de estudio ocurrido el día 30 de octubre de 2008, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación causado por el remolcador "SERVIPORT II" debido a que este introdujo sustancia dañina al medio marino que produjeron daños a los recursos vivos y a la vida marina.

2. Ahora bien, sobre responsabilidad del Capitán del remolcador "SERVIPORT II", se examinarán las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, conforme a lo probado en el proceso, así:

- En declaración rendida por el señor LUIS EDUARDO CASTIBLANCO WIESNER, Capitán del remolcador "SERVIPORT II", cuando se le preguntó si conocía las razones que originaron el siniestro marítimo por Contaminación Marina de la motonave investigada, indicó:

*"(...) Si, inicialmente se determinó que la soldadura se abrió o se fisuró posiblemente por un golpe, ya que presentaba una hendidura en el área de la fisura, posteriormente analizando cómo se podría golpear a esa altura se determinó que lo más probable es que haya sido con la estructura de la defensa sin tablero frontal del muelle de ECOPETROL en el costado occidental (...)"* (cursivas fuera de texto).

Al interrogante sobre cuánto tiempo transcurrió entre la posible avería presentada al remolcador en el muelle de Ecopetrol y la fuga de combustible en el mar, respondió:

*"(...) El muelle de Ecopetrol ha permanecido sin defensa alrededor de 2 a 3 meses y las marcas en el casco del posible golpe no evidenciaban un golpe muy reciente ya que el óxido había cubierto parte del área, calculo que pudo haber sido entre uno o dos meses (...)"* (cursivas fuera de texto).

104

En relación con las causas por las que la tripulación no pudo percatarse del daño de la nave que pudiera evitar el vertimiento de combustible al mar, señaló:

*"(...) Debido a que era una fisura de mínimo tamaño, no era fácil de evidenciar visualmente y normalmente el tanque de servicio diario no se llena más de un 60 o 70 % para que se hubiese notado con anterioridad la fuga de combustible se debió haber llenado el tanque más del 90%, lo cual no es común pero si posible (...)"* (cursivas fuera de texto).

A la pregunta cómo es el mantenimiento del tanque, indicó:

*"(...) Se le efectúa limpieza una o dos veces al año y revisión de su estructura (...)"* (cursivas fuera de texto).

Sobre la posición exacta de la nave donde inició el derrame de combustible, respondió:

*"(...) Costado de babor cuaderna 64 aproximadamente 80 cms del nivel de agua y 15 cms abajo del verdugillo (...)"* (cursivas fuera de texto).

En relación con dónde se encontraba la motonave "SERVIPORT II" al momento del siniestro marítimo, indicó:

*"(...) Al momento del siniestro se encontraba en maniobra de carga del buque tanque NEW CONQUEST (...)"* (cursivas fuera de texto).

Acerca del plan de contingencia de la nave, cuáles fueron las acciones que se tomaron posteriormente a la contaminación marina, señaló:

*"(...) Posteriormente dispersión mecánica con el remolcador DON JORGE y la embarcación VIKONA, además se controló el derrame mediante el trasiego del combustible del tanque a otro tanque y sellamiento de la fisura con masilla EXPOXICA (...)"* (cursivas fuera de texto).

De acuerdo con el informe pericial de la fecha 30 de octubre de 2008, sobre las gestiones realizadas por el señor IGOR ARELLANO LACHARME en calidad de perito naval, se manifestó lo siguiente:

*"(...) Esta contaminación se presentó por avería del tanque de servicio diario del costado de babor del remolcador "SERVIPORT II". Al momento de detectarse la contaminación se procedió a inspeccionar y coordinar las operaciones para contener la mancha y hacer dispersión mecánica con el VICONA. (...)"*

*"(...) El personal de buzos que se encuentra a bordo de "SERVIPORT II" procede a realizar inspección al casco de remolcador para verificar una posible fuga, durante el desarrollo de esta inspección es detectada una fisura a un (01) metro del nivel del agua y entre las cuadernas 66 y 67 del costado de babor; por causa de esta fisura el combustible almacenado en el tanque de servicio diario del costado de babor se está fugando al exterior creando la contaminación (...)"*

*"(...) Se procedió a trasegar el combustible contenido en ese tanque al tanque de estribor para que el personal de buzos realizara la reparación de la grieta, esta reparación se realizó con masilla epoxica (rally). La grieta se presentó en la soldadura que fija una tubería de desagüe de 2" al casco del remolcador (...)"*

*"(...) Por la naturaleza del producto y la cantidad vertida al agua este no causara problemas en la costa, ya que su proceso de dispersión y redimensión será rápido y si tenemos en cuenta la condición del mar y velocidad del viento, este se disolverá en el agua de mar sí que afecte la costa (...)"* (cursivas fuera de texto).

De acuerdo a las anteriores declaraciones, se concluye que la contaminación se dio por causa de una fisura al costado de babor en la cuaderna 66 Y 67 dando justo al tanque de servicio diario del remolcador "SERVIPORT II", cuando el citado remolcador se encontraba en maniobra de carga del buque tanque NEW CONQUEST.

Corolario a ello, al detectarse la contaminación se procedió a inspeccionar y coordinar las operaciones para contener la mancha y hacer dispersión mecánica con la nave "VIKONA" y "DON JORGE".

Asimismo, se calcula que el golpe se pudo haber ocasionado entre uno o dos meses anteriores al momento en el cual ocurrió el siniestro, por cuanto el óxido había cubierto parte del área.

Dentro de este contexto, es preciso manifestar que la conducta del Capitán y los tripulantes de la mencionada nave en el momento del derrame del hidrocarburo fue la acertada, debido que desarrollaron con eficiencia y eficacia el plan de contingencia para evitar que se produjera un desastre mayor en el medio marino.

Por otra parte, se hace necesario indicar que la navegación marítima ha sido considerada como una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre, tal como lo establece el artículo 2356 del Código Civil.

Al respecto de la actividad peligrosa la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia<sup>1</sup> ha sostenido:

*"Entendido, de la manera aquí expuesta nuestro art. 2356 tantas veces citado, se tiene que el autor de un hecho no le basta alegar que no tuvo culpa ni puede con esta alegación poner a esperar que el damnificado se la compruebe, sino que para excepcionar eficazmente ha de destruir la referida presunción demostrando uno al menos de estos factores: caso fortuito, fuerza mayor, intervención de elemento extraño"* (cursivas del Despacho).

Por tal razón la conducta pre zarpe del Capitán no fue la adecuada, por cuanto dicho sujeto de la navegación tiene la obligación de conservar y custodiar la motonave en el estado que no cause perjuicios y no produzca peligro a tercero. En este sentido, no cumplió con dicho deber,

<sup>1</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas,

103

debido a la ausencia de detectar la fisura que no era reciente y que se encontraba entre la cuaderna 66 y 67 del costado de babor, la cual afectó el tanque de combustible, causando el derrame de hidrocarburo al medio marino.

Sobre la responsabilidad del Capitán de la nave, el artículo 1503 establece, así:

*"(...) La responsabilidad del Capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella (...)"* (cursivas fuera de texto).

Conforme lo establecen las normas transcritas, el Capitán como jefe superior encargado del gobierno y dirección del remolcador, por lo que se hace responsable desde que se hace reconocer como tal y termina con la entrega de la misma, así como lo indica el numeral 1 del artículo 1501:

*"(...) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va emprender (...)"* (cursivas fuera de texto).

Así pues, por las razones indicadas anteriormente, este Despacho considera que el Capitán del remolcador "SERVIPORT II" es responsable del siniestro marítimo de contaminación, por lo que se procederá a modificar el artículo 1° de la decisión de primera instancia.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1° MODIFICAR** el artículo primero de la decisión del 22 de junio de 2010 proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte considerativa de la presente providencia, el cual quedará así:

"Declarar responsable al señor LUIS EDUARDO CASTIBLANCO WIESNER en calidad de Capitán del remolcador "SERVIPORT II" de bandera colombiana, identificado con cedula de ciudadanía N° 79.153.150, por la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación, presentado el treinta (30) de octubre de 2008".

**ARTÍCULO 2° CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 22 de junio de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas, de conformidad con la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 3° NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas, el contenido del presente proveído al señor LUIS EDUARDO CASTIBLANCO WIESNER en calidad de Capitán de la motonave "SERVIPORT II" de bandera colombiana, identificado con cedula de ciudadanía N°79.153.150, y al señor JORGE ANTONIO MARTÍNEZ BUSTAMANTE, en calidad de representante legal suplente de SERVIPORT S.A, en los términos establecidos en los artículos 46 y 62 del Decreto 2324/84.

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

**ARTÍCULO 5°** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Coveñas 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, **30 AGO 2016**



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**  
Director General Marítimo