

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
Bogotá, D.C., 31 FNF 2013

---

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 29 de mayo de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por siniestro marítimo de contaminación marina ocasionado por el buque portacontenedores "CAPE HORN I", de bandera liberiana ocurrido el siete (07) de junio de 2008, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. Mediante información presentada el día siete (07) de junio de 2008 por el Capitán de Fragata Señor ALVARO PELÁEZ BEDOYA, Perito de Contaminación No. 70566623, se puso en conocimiento al Capitán de Puerto de Cartagena, que el día siete (07) de junio de 2008, la citada nave durante la maniobra de descargue de aguas sentinas vertió una cantidad no determinada de las mismas directamente en la bahía de Cartagena.
2. El día siete (07) de junio de 2008, el Capitán de Puerto de Cartagena emitió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo de contaminación marina, decretando y ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Teniendo en cuenta las pruebas debidamente practicadas y allegadas a la investigación, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia el día veintinueve (29) de mayo de 2009, en el cual declaró la culpabilidad y responsabilidad del señor TANFARA MILVOJ HRVATSKO, identificado con Pasaporte No. 000768817, capitán de la Motonave "CAPE HORN I".
4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término legalmente establecido, el Capitán de Puerto de Cartagena envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme a lo establecido en el artículo 57 del decreto Ley 2324 de 1984.

#### ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA

#### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución DIMAR No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8°, del artículo 8°, del Decreto 1561 de 2002, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

#### PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Cartagena, practicó y allegó las pruebas listadas en los folios 65 al 70 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

## DECISIÓN

El día veintinueve (29) de mayo de 2009, el Capitán de Puerto de Cartagena conforme a las pruebas documentales, testimoniales y de declaración de parte debidamente practicadas en la correspondiente investigación, emitió fallo de primera instancia, en el cual se declaró la culpabilidad y responsabilidad del señor TANFARA MILIVOJ HRVATSKO, capitán de la motonave "CAPE HORN I" por el siniestro marítimo consistente en vertimiento de aguas de sentinas en la bahía de Cartagena, con ocasión a la fuga de éstas por las válvulas del sistema de descarga (folio No. 70), conforme a lo establecido en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 6º, artículo 2, del Decreto 1561 de 2002, esta Dirección General es competente para conocer en consulta investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

*"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento ayoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.*

*Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc)." (Cursiva fuera del texto)*

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma Corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

14/09

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

### CASO CONCRETO

Teniendo en cuenta el acervo probatorio que reposa en el expediente objeto de análisis, se pueden colegir como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro ocurrido el siete (07) de junio de 2008, las siguientes:

- Que el día siete (07) de junio de 2008, el Capitán de Fragata Señor ALVARO PELÁEZ BEDOYA, Perito de Contaminación No. 70566623, presentó ante la Capitanía de Puerto de Cartagena informe técnico en el cual puso en conocimiento la ocurrencia del siniestro de contaminación marina, causada por el vertimiento de aguas de sentinas, por el buque portacontenedores "CAPE HORN I", acontecido el mismo día, durante la maniobra de descargue de los desechos en las instalaciones de Muelles El Bosque (folio No. 2).
- En la declaración de parte practicada el día ocho (08) de junio de 2008, en la primera audiencia de investigación (folio No. 19), el capitán de la motonave "CAPE HORN I" señor TANFARA MILIVOJ HRVATSKO, declaró lo siguiente: "(...) La mayor parte de ese derrame cayó en el recipiente o contenedor (bunker station), pero otra parte por la presión sobrepasó la barrera y salió sobre la cubierta por debajo del costado en una abertura y escurrió por el casco, es decir bajo el agua pegada al buque. El buque se encontraba en maniobra de descargue, por lo que estaba ligeramente escorado a babor, lo que facilitó la salida del contaminante (...)". (Subrayado y cursiva por fuera de texto).
- De otra parte, se hace necesario precisar que en el informe técnico (Folio No. 2) rendido por el Capitán de Fragata Señor ALVARO PELÁEZ BEDOYA, Perito de Contaminación No. 70566623, se constató lo siguiente: "(...) 3. Después de 45 minutos de descargue se presenta un escape de agua de sentina por el costado de babor aproximadamente de unos 15 litros (...)". "(...) 7. Se verifica la novedad, encontrando un empaque del costado de babor roto, por el cual se produjo el derrame (...)". (Cursiva por fuera de texto)

Acotando los supuestos de hecho anteriormente mencionados, los cuales demuestran las pruebas practicadas en debida forma, se vislumbra que el fallador de primera instancia en la parte resolutive del fallo declaró responsable del siniestro de contaminación marina al señor TANFARA MILIVOJ HRVATSKO, capitán de la motonave "CAPE HORN I".

De esta forma, se ha de señalar que las consideraciones de hecho y de derecho que infirieron directamente en el fallo de primera instancia, radicaron en la actuación descuidada de las personas que estaban a cargo de la maniobra, por cuanto no revisaron con la cautela requerida los empaques del manifold de babor, lugar donde se causó la fuga y el vertimiento de las aguas oleosas. (Folio No. 65). Dicha situación se refleja en la declaración rendida por el Ingeniero Jefe de la motonave "CAPE HORN I", quien señaló: "Revise los empaques nuevos de fábrica, aparentemente se veían buenos, sellados, y en perfecto estado, se cambiaron y se efectuó la maniobra, no sé que pudo a ver (sic) pasado, presumo que puede ser mala calidad del empaque"

Guardando relación con los asuntos de tipo sustancial y procesal del fallo objeto de consulta, este Despacho considera plausible y acertado determinar los aspectos relacionados con las excepciones perentorias que puede alegar la parte de quien se presume la culpa para eximir su responsabilidad, atendiendo las consideraciones que tuvo el fallador de primera instancia para endilgar la responsabilidad al capitán de la motonave.

Cabe puntualizar que, quien debe alegar y probar cualquier causa extraña (Caso Fortuito o Fuerza Mayor, Culpa Exclusiva de la Víctima, Hecho de un Tercero) para la exoneración de su responsabilidad, es el autor del daño. Todo ello en virtud de la responsabilidad civil extracontractual por la ejecución de una actividad peligrosa.

No obstante, al no obrar en el expediente prueba conducente que rompa el nexo causal entre el daño y el riesgo de la actividad que ocasionó el derramamiento de las aguas sentinas, se tiene que el responsable y culpable del mencionado vertimiento es quien al momento del hecho tenía el gobierno de la nave y el apoderamiento de la maniobra.

De otro lado, no es ajeno señalar en el caso sujeto a examen, que el artículo 406 del Código de Procedimiento Civil, empleado como normatividad remisoria de la actividad jurisdiccional en materia de investigación por siniestros marítimos, establece que: "(...) Cuando el juez halle probados los hechos que constituyen una excepción, deberá reconocerla oficiosamente, en la sentencia (...)".

Por lo tanto, se puede dilucidar que con base a ésta premisa, el Capitán de Puerto de Cartagena no evidenció dentro de la investigación un hecho que entrañara la existencia de un "caso fortuito o fuerza mayor", que eximiera de responsabilidad y culpabilidad al capitán de la nave "CAPE HORN I".

Por lo anterior, y considerado que la autoridad jurisdiccional debe apreciar las pruebas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica (Art. 187 C.P.C), se sostiene por este Despacho que la prueba documental (Informe Técnico) y los demás documentos que reposan en el proceso demuestran con certeza la actuación descuidada del capitán de la nave.

Aunado a ello, se desestiman las declaraciones rendidas por el capitán y por el Ingeniero Jefe de la nave, por cuanto no son congruentes, en el sentido de que sí se da un juicio de valor sobre la idoneidad de los empaques, no se puede posteriormente aducir que no se sabía si estaba o no en buen estado.

Por otra parte, es menester traer a colación la normatividad internacional esbozada en el fallo de primera instancia, la cual se refiere al Convenio para Prevenir la Contaminación por Buques, MARPOL 73/78, aprobada por Colombia, mediante la Ley 12 de 1981.

Se hace pertinente señalar, que la mencionada reglamentación establece de manera expresa la contaminación causada por aguas de sentinas, es precisamente el ANEXO I "Reglas para prevenir la Contaminación por Hidrocarburos", la que predica lo siguiente: "(...) Está prohibida toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en el mar, a los buques que sea aplicable este Anexo (...)". (Subrayado y Cursiva por Fuera de Texto).

10

Por esta razón, se puede deducir en el presente caso, que el capitán de la nave y su ingeniero jefe no actuaron con la diligencia y precaución en la verificación de los empaques al momento de realizar la maniobra en el muelle (vertimiento por estribor en el carrotanque), lo que ocasionó un derramamiento considerable de aguas oleosas por las bombas de costado de babor de la nave en la bahía de Cartagena.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta que dentro de la actividad peligrosa de la navegación, es un deber internacional y nacional de la tripulación y el capitán, la protección del medio marino y sus recursos vivos y no vivos que lo integran, este Despacho confirma la responsabilidad del capitán de la motonave "CAPE HORN I", relacionada con el vertimiento de aguas oleosas en la bahía de Cartagena, por cuanto no pudo desvirtuar la presunción legal de responsabilidad que operaba en su contra.

De esta manera, se percibe por este Despacho que la contaminación hubiese podido evitarse si se hubiesen tomado las precauciones necesarias para la ejecución de la maniobra. No siendo así, se hizo ostensible la responsabilidad objetiva de la actividad peligrosa de descargue de aguas oleosas a cargo del capitán de la motonave.

#### AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacionen los eventuales daños ocasionados con el siniestro. De igual forma, se denota ausencia de intervención formal de un tercero tendiente a reclamarlos, lo que implica que este Despacho se abstenga de pronunciarse al respecto.

#### VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

Frente a la violación de las normas de la Marina Mercante, se hace preciso acotar que en cumplimiento del artículo 38 del Código Contencioso Administrativo y teniendo en cuenta que el fallador de primera instancia preceptuó la no existencia de violación a dichas normas, por lo que no se procedió a imponer multa o sanción alguna de las que trata el artículo 80 del Decreto 2324 de 1984, este Despacho también se abstendrá de preceptuar al respecto.

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

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad el fallo de primera instancia del veintinueve (29) de mayo de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido del presente fallo al señor, JOSÉ GABRIEL LÓPEZ VILLEGAS, identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.086.629y T.P. No. 138.084 del C.S. de la J., apoderado del Armador de la motonave "CAPE HORN I" y de la Agencia Marítima Seabord de

Colombia S.A., 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 Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Cartagena, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

131 ENE. 2013



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo