

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 09 SEP 2019

Referencia: 19012007001

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Abordaje– Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la Doctora ELIZABETH ROSANA SALAS JIMÉNEZ, apoderada de la Empresa Colombiana de Petróleos S.A "ECOPETROL", en contra del fallo del 18 de octubre de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la investigación adelantada por el siniestro marítimo de abordaje presentado entre la motonave "MARATHA", de bandera Griega, y la Monoboya "TLU1", ocurrido el 26 de junio de 2007, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día 4 de julio de 2007, la Capitanía de Puerto de Coveñas, por medio de acta de protesta presentada por el Ingeniero JOSÉ GERARDO LEAL JAIMES, Coordinador del Terminal Marítimo de Coveñas, tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro de abordaje sucedido entre la motonave "MARATHA" y la Monoboya "TLU1".
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 5 de julio de 2007 el Capitán de Puerto de Coveñas decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de abordaje entre la motonave "MARATHA" y la Monoboya "TLU1", ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. El día 18 de octubre de 2011, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"Declarar la responsabilidad de la EMPRESA COLOMBIANA DE PETROLEOS S.A "ECOPETROL", por los hechos materia de investigación (...)" (cursiva fuera de texto).

"Declarar que no existió violación a las normas de Marina Mercante por parte de la EMPRESA COLOMBIANA DE PETRÓLEOS "ECOPETROL S.A", (...)" (cursiva fuera de texto).

4. El día 08 de noviembre de 2011, la Abogada ELIZABETH ROSANA SALAS JIMÉNEZ, en calidad de apoderada de LA EMPRESA COLOMBIANA DE PETRÓLEOS S.A "ECOPETROL", presentó recurso de reposición y en subsidio apelación, en contra del fallo del 18 de octubre de 2011, emitido por el Capitán de Puerto de Coveñas.
5. El día 17 de noviembre de 2011, el Capitán de Puerto de Coveñas resolvió el recurso de reposición y confirmó en todas sus partes la decisión de primera instancia, y concedió el recurso de apelación ante la Dirección General Marítima.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2, artículo 2, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2 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 No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

ARGUMENTO DEL APELANTE

Del recurso de apelación presentado por la Abogada ELIZABETH ROSANA SALAS JIMÉNEZ, en calidad de apoderada de LA EMPRESA COLOMBIANA DE PETRÓLEOS S.A "ECOPETROL", este Despacho se permite extraer lo siguiente:

- La abogada en mención, solicita que se revoque la decisión del artículo 1°, emitido en primera instancia, basándose en la parte considerativa del mismo fallo, teniendo en cuenta que el siniestro marítimo investigado, se debió a un *"fenómeno temporal extraordinario"*, por lo que tendría un carácter de imprevisibilidad e irresistibilidad, causales de exoneración de responsabilidad.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo como fundamento lo expuesto con antelación, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos procesales y sustanciales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Coveñas, para proferir decisión de primera instancia. Acto

196

seguido, se hará el estudio del caso en concreto, de acuerdo a las facultades dispuestas en la ley para el efecto.

En cuanto a los aspectos procesales que figuran en la investigación, es menester expresar por parte del Despacho, el cumplimiento integral en lo que respecta a las etapas de la investigación surtidas al interior de la primera instancia, esto es, aquellas adelantadas por el Capitán de Puerto de Coveñas. Sobre el asunto, nótese que éstas fueron efectuadas en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Para abordar los aspectos sustanciales constitutivos del presente proveído, este Fallador se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (I) De las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto (II) De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado (III) De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable (IV) Del análisis técnico (V) Del estudio probatorio del caso en concreto (VI) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual (VII) Del avalúo de los daños, (VIII) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (IX) De las conclusiones.

I. De las consideraciones sobre el recurso de apelación interpuesto

Del escrito de apelación presentado por la abogada ELIZABETH ROSANA SALAS JIMÉNEZ, en calidad de apoderada de LA EMPRESA COLOMBIANA DE PETRÓLEOS S.A "ECOPETROL", se considera lo siguiente:

Teniendo en cuenta el argumento presentado, se hace necesario mencionar, que haciendo un estudio detallado de las pruebas recaudadas, se tiene, que si bien es cierto que existió un cambio repentino y temporal en el clima, también hay que hacer aclaración que antes de empezar la maniobra, ya se presentaban lluvias y fuertes vientos, por lo que era posible prever que las condiciones eran adversas. Los reportes e indicaciones que se estaban dando por parte del Piloto Práctico y del supervisor de Operaciones Marinas de la Empresa Colombiana de Petróleos S.A. "ECOPETROL", mostraban que el mal tiempo aumentaría.

Conforme a lo mencionado en líneas anteriores, era necesario aumentar la seguridad para la ejecución de la maniobra y las demás actividades que esta implícitamente conlleva. Por otra parte, a pesar de que el reglamento de operaciones portuarias de "ECOPETROL", no precisa el lugar donde deben efectuarse las inspecciones submarinas, para los sujetos que están relacionados en este tipo de actividades, se indica que dichas inspecciones deben hacerse en área de fondeo, aproximadamente a unas 6 millas de las Monoboyas. Situación que no ocurrió en el caso en concreto, pues la inspección se hizo inmediatamente finalizada la maniobra. Tal y como lo indicó el Loading Master, en su declaración, con el fin de agilizar la maniobra de zarpe y ganar tiempo en la operación pues cada vez más las condiciones climáticas se complicaban.

Basta observar las declaraciones de los diferentes sujetos que estuvieron al frente de la maniobra, para concluir de manera clara e inequívoca que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la orden por parte del Loading Master, quien era el encargado de la operación y que a su criterio habían condiciones de seguridad para realizar la inspección y del operador de los buzos de permitir que se realizara la misma cerca a la boya, y no en el área de fondeo teniendo en cuenta las condiciones climáticas.

Por parte del Capitán, no recae en este caso específico una responsabilidad, pues el buque se encontraba con la máquina apagada, es decir, a la espera de la finalización de la maniobra. Razón por la cual el Capitán no tenía ninguna responsabilidad, esta recae sobre el Loading Master, quien era el encargado de la coordinación y ejecución de la operación.

El Despacho encuentra que el fallo proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas, fue el resultado de la investigación realizada, cumpliendo a cabalidad el principio del debido proceso, quedando como resultado el fallo emitido de acuerdo a los argumentos y pruebas debatidas dentro de la investigación, por lo que no se acogerá el argumento presentado por la abogada ELIZABETH ROSANA SALAS JIMÉNEZ, máxime cuando hay suficientes elementos de juicio, para determinar la responsabilidad.

II. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

El alcance y las implicaciones que enmarcan los siniestros en el Derecho Marítimo, figura ser un asunto objeto de gran consideración, no solo desde la esfera propiamente académica, sino también desde contextos eminentemente internacionales.

La complejidad que comporta la naturaleza de los siniestros marítimos, por un lado, y su relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino¹, por el otro, son sin expresar duda alguna elementos de relevancia culminantes para el integral funcionamiento de la navegación.

La idea de entender los siniestros marítimos como un asunto inexorablemente relacionado con la seguridad, apelando al carácter riesgoso del derecho marítimo, y su proceso de regulación, ha sido un avance significativo, tanto por la Organización Marítima Internacional como por las autoridades marítimas regionales.

Para efectos de lo anterior, el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984, sobre los accidentes o siniestros marítimos, prevé:

¹ La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: "Dejar un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)".

"Artículo 26. 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 nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto –haciendo referencia al Decreto 2324 de 1984– 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 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 naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".

De acuerdo al hecho del cual tuvo conocimiento la Capitanía de Puerto de Coveñas, se evidencia que se configura el siniestro de abordaje entre la motonave "MARATHA" y la Monoboya "TLU1".

Resulta importante mencionar, que el siniestro declarado en el fallo de primera instancia fue "Colisión", por ello se hace necesario que el Despacho especifique que se trata del siniestro de abordaje, tal y como está consagrado en el Decreto Ley 2324 de 1984 literal c del artículo 26. Por lo tanto, se procederá a precisar este aspecto en la parte resolutive de la presente decisión.

III. De la navegación marítima como actividad peligrosa y el régimen de responsabilidad aplicable

Colombia, a través de la Ley 8 de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS, adoptada el 01 de noviembre de 1974 por la Organización Marítima Internacional, así como su Protocolo de 1978 y la autorización expresa de su adhesión.

Al adoptar el mencionado instrumento internacional, el ordenamiento jurídico se comprometió a cumplir las disposiciones en él prescritas, especialmente las concernientes a "Establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad", siendo este el objetivo principal del SOLAS.

Acto seguido, la referida convención en su objeto principal expuso que: "Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así". (Convenio Internacional SOLAS, objetivo principal)

El artículo 2356 del Código Civil, señala la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal.

Acorde a la jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general es que en los eventos dañosos generados por las **actividades peligrosas**, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo al que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De lo mencionado anteriormente sobre el sujeto responsable de ejercer una actividad peligrosa, se tiene que esta recae sobre este por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados. La forma de exonerarse de responsabilidad debe estar enmarcada en los siguientes eventos:

- *Caso fortuito o fuerza mayor*
- *El hecho de un tercero*
- *Culpa de la víctima*

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

"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto á 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 del texto).

Por lo tanto, de acuerdo a lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe probar 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.

IV. Del análisis técnico

El dictamen pericial rendido por el señor ROQUE ORTÍZ NIEVES, Ingeniero Naval y Auditor en Seguridad Marítima, que obra a folios 914 al 937 del expediente objeto de la referencia, se extrae lo siguiente:

ARÉA DE FONDEO:

- *"Es una área ubicada a 4.5 millas náuticas al Oeste de la TLU3"*
- *"Esta área se encuentra destinada para el fondeo de buques-tanque y otras naves que deban tomar parte en las actividades comerciales del Terminal y*

198

está demarcada por una circunferencia con radio de 1.5 millas náuticas alrededor (...) (cursiva fuera de texto).

- *"Los buque-tanque que estén a la espera de recibir libre platica, autorización para proseguir con las operaciones de cargue, recibir provisiones, combustible, agua potable o someterse a reparaciones, deberán fondear en esta área"* (cursiva fuera de texto).

INSPECCIÓN DE BUCEO EN ÁREA DE FONDEO:

- *"Acuerdo política de ECOPETROL (ver folio 450) se debe hacer a todo buque una vez terminada la operación de cargue una inspección con buzos (ver planilla del 26.06.07 de DEBUSA) en la zona de fondeo que queda a seis (6) millas de la TLU1"* (cursiva fuera de texto).
- *"En el folio 435, el supervisor de buceo elabora una tabla con las relación de buques inspeccionados en el año 2007, entre los meses de Enero a Junio. En ese lapso se inspeccionaron 38 buques: 11 buques en el Área de fondeo y 27 buques en la TLU1. Eso es casi una relación de 1 a 3, o sea por cada buque que se inspeccionaba en fondeo, se inspeccionaban 3 estando amarrado a la onoboya"* (cursiva fuera de texto).

COLISIÓN B/T MARATHA-TLU1

- *"A folio 62, Ing. Peláez, declara que Noté como lentamente el tanquero tocó la monoboya balanceándola de su eje central y rozando la defensa de la misma, lentamente el tanquero fue pasando por la boya (...)"* (cursiva fuera de texto).
- *"A folio 66 el buque toca la boya, y la escora y se queda arrimado a ella, aquí se interpreta que hubo inicialmente una tensión en la cadena No. 1 ficción metal-metal- con desprendimiento de pintura en la obra viva amura de babor del B/T Maratha y luego contra la falda de la TLU1 por estribor, y los rayones a los flotadores de una manguera (...)"* (cursiva fuera de texto).

"(...) Conclusiones del peritazgo

- *"Las características del B/T Maratha se ajustaron al Reglamento Portuario de ECOPETROL para el cargue del 26.06.07"* (cursiva fuera de texto).
- *"La relación de inspecciones de buceo en la TLU1 versus Área de fondeo es de aproximadamente 3.1, en contravía de las políticas de ECOPETROL"* (cursiva fuera de texto).

Por otra parte, teniendo en cuenta el informe presentado por el Capitán de Altura, JAVIER MORENO CORTÉS, respecto al abordaje entre el Buque "MARATHA" y la Monoboya "TLU1", se extrae lo siguiente:

- *"El cargo de Loading Master es quien coordina el acercamiento del buque tanque a la Monoboja, le da las instrucciones al personal del buque tanque y coordina con el piloto la maniobra"* (cursiva fuera de texto).
- *"El Piloto Práctico le da las instrucciones al remolcador y asesora al Capitán en las órdenes de máquinas y ordenes de timón"* (cursiva fuera de texto).
- *"El cargo de Loading Master coordina y das las ordenes al persona y a la lancha de apoyo para amarre y desamarre"* (cursiva fuera de texto).
- *"El remolcador al finalizar el amarre se desplaza a popa del tanquero y se asegura con dos cabos para mantener alejado el buque tanque de la monoboja TLU1 de carga y de esta manera queda como unidad de apoyo durante toda la operación de cargue"* (cursiva fuera de texto).
- *"Pronósticos de mareas para el litoral Caribe colombiano: Situación sinóptica: Pronostico para el día 26 de junio de 2007 a las 14:00LT, las condiciones meteorológicas durante el día mencionado por el remolcador Serviport II son normales y de acuerdo a sus instrumentos d ayudas el promedio de velocidad del viento estaba entre 4 y 6 nudos, de acuerdo con el anemómetro. La visibilidad entre 6 y 8 millas náuticas. Según el radar"* (cursiva fuera de texto).
- *"Loading Master coordina con el supervisor de buceo de la Armada Nacional la inspección submarina antinarcóticos en la zona de fondeo"* (cursiva fuera de texto).

TERMINAL MARÍTIMO Y OPERADOR PORTUARIO:

- *"Es Ecopetrol S.A. Al ser operador del Puerto Petrolero es responsable por la debida operación de dicho Terminal en el Puerto de Coveñas, ya que dentro del régimen previsto es Ley 01 de 1991, Ecopetrol actúa como Sociedad Portuaria responsable de garantizar las condiciones de seguridad, mantenimiento y vigilancia en el puerto (...)"* (cursiva fuera de texto).

CAUSAS QUE DIERON ORIGEN AL INCIDENTE:

- *"Este incidente se debió a la imprudencia del Loading Master de haber ordenado la inspección submarina ante la inminencia de mal tiempo que previno a tiempo el Piloto desde la 20:30 hrs. En el sitio de la TLU1 que no está indicado para ello como lo dijo el Coordinador del Terminal de Ecopetrol"* (cursiva y subraya fuera de texto).
- *"El supervisor de Operaciones de Ecopetrol zarpo tarde del muelle y no estuvo presente durante la emergencia, desaprovechando así la oportunidad de haber estado presente en el sitio y recomendar u ordenar hacer la inspección en el área de fondeo"* (cursiva y subraya fuera de texto).
- *"El B/T MARATHA quedó indefenso para contrarrestar con sus máquinas la deriva hacia la TLU1 que le estaba ocasionando el mal tiempo. La*

presencia de los buzos en el agua le impidió alistar máquinas y solo pudo tener propulsión doce minutos después de los buzos haber terminado su labor (cursiva y subraya fuera de texto).

- "Se concluye también que el buque no se demoró en el alistamiento de sus máquinas porque lo hizo 6 en minutos. Un tiempo muy breve de acuerdo a lo que he consultado con otros Capitanes que ha navegado en este tipo de buques. Los ingenieros jefes me comentaron que normalmente un alistamiento para este tipo de buque en una situación de emergencia se demora de 10 a 15 minutos. En su alistamiento normal se demora entre 20 y 25 minutos" (cursiva y subraya fuera de texto).

El Perito, hace alusión a que el siniestro se produjo por una imprudencia del Loading Master, haber ordenado la inspección submarina sabiendo las condiciones climáticas que se le habían advertido por parte del Piloto Práctico y del anemómetro del buque.

Según el informe que obra en el expediente, aportado por el Perito Naval JAVIER MORENO CORTÉS, afirma que la conducta asumida por el Loading Master no fue acertada, pues obvió las condiciones climáticas, poniendo así, en riesgo la vida humana y la de la nave. Generando el siniestro en estudio.

V. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y respecto de declaratoria de responsabilidad determinada en la decisión de primera instancia, se estima pertinente realizar el siguiente análisis, conforme las pruebas obrantes en el expediente:

En audiencia celebrada el día 10 de julio 2007, el señor JOSÉ GERARDO LEAL JAIMES, en calidad de Coordinador del Terminal Marítimo de Coveñas, ratificó lo expresado en la protesta que presentó ante la Capitanía de Puerto el día 4 de julio de 2007, que obra en el expediente a folio 3, en la cual básicamente exponía el siniestro que había ocurrido entre la motonave "MARATHA" y la Monoboya "TLU1", finalizada la maniobra.

Respecto a las políticas que maneja "ECOPETROL S.A", en cuanto a las inspecciones de buzos de antinarcóticos de la Armada Nacional, indicó:

"Se debe hacer una inspección submarina de todo buque que debe zarpar del terminal marítimo de Coveñas, la inspección se debe hacer en zona de fondeo una vez terminada la operación" (cursiva y subraya fuera de texto).

A la pregunta realizada por la abogada DEISY MABEL RINCÓN, en calidad de apoderada judicial de la Agencia Marítima "ISACOL S.A", referente a cuando se hace la inspección de buzos a los buques, expresó:

"Una vez finalizada la maniobra de zarpe el buque debe dirigirse a la zona e fondeo para que se le realice la inspección antinarcótico (...)" (cursiva fuera de texto).

En otras respuestas, el señor JOSÉ GERARDO LEAL JAIMES, en calidad de Coordinador del Terminal Marítimo de Coveñas, expresa que a la motonave "MARATHA", se le hizo la inspección al finalizar la maniobra, y que este no se encontraba en área de fondeo.

Por otra parte, el abogado CARLOS ARIZA OYUELA, en calidad de apoderado de judicial del Piloto Práctico, le pregunta al señor JOSÉ GERARDO LEAL JAIMES, en calidad de Coordinador del Terminal Marítimo de Coveñas sobre la persona encargada de cumplir y hacer cumplir el protocolo al cual hizo referencia en respuestas obrantes en el expediente, dijo:

"El Representante del terminal y de la Empresa durante la operación abordo es el cargo de Loading Master, es el que tiene la responsabilidad" (cursiva y subraya fuera de texto).

En cuanto al por qué no se cumplió el protocolo teniendo en cuenta que era él, el Coordinador del Terminal de Ecopetrol, dijo:

"El protocolo debe cumplirse en todas las operaciones marítimas que se lleven a cabo en el terminal, el representante del terminal y de la empresa que debe hacer cumplir su protocolo en las operaciones es el Cargo de Loading Master (...)" (cursiva y subraya fuera de texto).

En la misma audiencia, el señor JUAN MAURICIO PELAÉZ MOLANO, en calidad de Supervisor de Operaciones Marinas de "ECOPETROL S.A", sobre los hechos que le consten en cuanto al siniestro, informó:

"Siendo aproximadamente las 21:00 horas zarpamos a bordo del bote Morrosquillo hacia la maniobra de finalización del Banquero MARATHA, con condiciones ambientales de lluvia y oleaje relativamente fuerte. Al llegar al Banquero con unos 15 minutos de retraso por el mal tiempo, me comuniqué con FERNANDO CASTILLO, que me informó que ya estaban las dos mangueras desconectadas, por lo cual ya no se requería mi presencia abordo, simultáneamente el Piloto FAISAL AWAD, desde el puente del Buque Tanque pidió asistencia de un cabo de amarre y tanquero. Dadas las condiciones meteorológicas adversas en la boya vientos hasta de 40 nudos y lluvia continua; en vista de no tener disponibilidad de personal para atender solicitud me ofrecí acercarme a la boya y reportar las posiciones, abordé la monoboya observando claramente que el buque se encontraba aproximadamente a 10 metros de la boya y lentamente acercándose a la misma" (cursiva fuera de texto).

"En la proa del tanquero estaba el señor JULIO GUTIERREZ, Supervisor de Buceo de la Armada coordinando la salida de los buzos por la proa costado de estribor; en vista de lo anterior recomendé al Loading Master y piloto práctico soltar el tanquero y dar marcha atrás, sin obtener una acción

200

inmediata que cambiara la posición de arimada del banquero, y además porque la posición del remolcador por la acción del viento y la corriente era inadecuado para halar el banquero hacia popa" (cursiva fuera de texto).

Referente a la hora en que empezó a la lluvia fuerte y los vientos, dijo:

"Aproximadamente entre las 21:40 y 22:00 horas ambas, eso fue simultaneo" (cursiva fuera de texto).

En la audiencia, se le solicita al señor MAURICIO PELAÉZ, aclarar en qué momento empezó la lluvia, pues sus respuestas llevan a confusión, así que respondió:

"Cuando zarpamos del muelle hay lluvia, viento moderadamente suave y algo de oleaje, cuando estábamos acercándonos al tanquero el viento aumenta, la lluvia se incrementa, la condición de visibilidad disminuye, el oleaje se incrementa y eso ocurre después de las 21:40 horas" (cursiva fuera de texto).

Relativo a las condiciones de visibilidad al momento de la maniobra, afirmó:

"Malas, excesivas lluvias y una noche muy oscura, visibilidad reducida a unos 15 metros" (cursiva fuera de texto).

Respecto a quien era la persona encargada de verificar o autorizar la maniobra de los buzos, indicó:

"Toda actividad inherente a la operación, inspección y lo circundante al tanquero es liderada por el Loading Master a bordo del tanquero" (cursiva y subraya fuera de texto).

El abogado CARLOS ARIZA, en condición de apoderado del Piloto Práctico, pregunta respecto a las causas que ocasionaron el siniestro, y la respuesta fue:

"Evidentemente la causa a raíz de esta situación es la mala condición meteorológica, pero está a pesar de ser súbita en el área de operaciones viene formándose lentamente y pudo haber sido monitoreada para una adecuada toma de decisiones en el momento de mover el tanquero con su máquina o con la ayuda del remolcador, así mismo con una alerta temprana para la operación de la máquina del buque tanque y una buena decisión previa al instante calculado del avance del tanquero hacia la boya" (cursiva y subraya fuera de texto).

En la misma audiencia, el señor FERNANDO CASTILLO, en calidad de Loading Master de Ecopetrol, respecto a los hechos, expuso:

Fernando Castillo

"(...) terminada la operación de cargue que terminó pasada las 21:00 horas, se procede a continuar con la desconexión de mangueras por radio ya había reportado al personal de cubierta que estaba lloviendo en el área, en varias oportunidades por agilizar la maniobra de zarpe se coordina con el supervisor de buzos efectuar la inspección submarina en el sitio, procedimiento que yo autoricé, aproximadamente a las 21:45 minutos se incrementó la fuerza del viento y la lluvia en el área en donde el piloto me reporta la situación estando en el puente y me solicite le informe el Capitán del buque que proceda al puente ya que él se encontraba conmigo en el cuarto de control(...)" (cursiva y subraya fuera de texto).

" (...) Al encontrarse en la boya el señor MAURICIO PELAEZ, informa que el buque se está aproximando a la boya, el piloto me recomienda proceder a dar máquinas inicialmente, procedo a confirmar la situación de los buzos ya que en ese momento se encontraba haciendo la inspección, de lo cual me reportaron que todavía se encontraban en el agua y por eso le informe al piloto y creo que por recomendación de Capitán del Buque de que no se podía dar máquinas hasta que los buzos no estuvieran fuera del agua" (cursiva fuera de texto).

En cuanto a las funciones que tiene como Loading Master durante la maniobra, indicó:

"Soy el responsable de toda la operación de recibo del buque, inspección de seguridad, amare de tanquero, conexión de mangueras, cargue del tanquero, desconexión desamarre y zarpe del buque" (cursiva fuera de texto).

A la pregunta, de si existe un protocolo de seguridad para toma de decisión de para o no el cargue del tanquero, dijo:

"Sí, si lo hay un procedimiento que está escrito en la lista de chequeo de seguridad que se entrega al buque, en donde se informa todas las medidas de seguridad y se establece como punto límite de parar un cargue en caso necesario cuando el viento supere los 35 nudos (...)" (cursiva fuera de texto).

Porqué autorizó la inspección en el área de la "TLU1", y no en el área de fondeo, afirmó:

"Este procedimiento con los buzos en algunas ocasiones se hace en la boya con el fin de agilizar la manobra de zarpe del buque y ganar algo de tiempo en esta operación" (cursiva fuera de texto).

En cuanto a cómo fueron las indicaciones dadas por el Piloto Práctico, y la comunicación que hubo entre Capitán con usted (Loading Master), respondió:

"(...) Las órdenes fueron dadas en su momento, claras, precisas, concisas y oportunas" (cursiva fuera de texto).

En cuanto al porqué dio autorización para la inspección, si ya se estaban presentado malas condiciones de tiempo, expuso:

"Como lo manifesté anteriormente acuerdo a mi criterio ordené la inspección de buzos ya que muchas veces en el área del golfo puede estar lloviendo o existir condiciones meteorológicas que no representan en su momento un riesgo y mientras el buque con respecto a la boya mantenga una condición de posición segura y tengamos brisas o vientos por la proa, o las amuras del buque menores a 35 nudos, la operación se continua sin ningún tipo de riesgo y la operación con los buzos es un acuerdo con el supervisor de los buzos" (cursiva y subraya fuera de texto).

El señor FAISAL ELIAS AWAD MAESTRE, en calidad de Piloto Práctico, en dicha audiencia, expuso:

"(...) aproximadamente a las 20:00 horas observé que el viento estaba aumentando velocidad. Aproximadamente 25 a 30 nudos dirección venía a popa, informé al Loading Master como rutina de la condiciones del viento, me contestó que estaban los inspectores sondeando los tanques, observé que SERVIPORT II había perdido posición ya que el viento estaba desplazando, como 15 o 20 minutos después ya el viento había aumentado de 35 ya 38 ráfagas 38-40 nudos, paralelamente MAURIICIO PELAEZ me estaba informando sobre el avance del buque hacia la boya (...)" (cursiva fuera de texto).

En cuanto a la dirección y velocidad del viento, al momento de la maniobra y de donde obtuvo la información, indicó:

"Dirección venía de la aleta de estribor velocidad entre 38 y 40, obtuve la información del anemómetro del buque" (cursiva fuera de texto).

Respecto a las condiciones de visibilidad, dijo:

"Bastante precarias debido al gran volumen del agua que llovía, debido a la gran densidad del agua que estaba lloviendo" (cursiva fuera de texto).

Por otra parte, en la versión libre, el señor CARLOS EDUARDO PEREZ ESTRADA, en calidad de Capitán del Remolcador SERVIPORT II, acerca de los hechos, informó:

"Siendo las 20:30 y 20:40 horas aproximadamente recibo una llamada por VHF del Piloto Práctico, informándome que el viento está aumentando y que este alerta, acto seguido escucho la comunicación del Piloto con el Loading Master informando la mis condición; aproximadamente a las 21:15"

horas momento en la cual los buzos están realizando la inspección submarina empieza a llover y aumentar aún más la velocidad del viento (...)" (cursiva fuera de texto).

"El remolcador se mantuvo dando marcha atrás de acuerdo con las órdenes del piloto simultáneamente escuchaba por radio que el señor MAURICIO PELAEZ, supervisor de operaciones marinas informaba al Loading Master que el buque se encontraba muy cerca de la monoboya" (cursiva fuera de texto).

En audiencia del día 30 de octubre de 2007, el señor FERNANDO CASTILLO, en calidad de Loading Master, amplió sus declaraciones con el fin de aclarar las horas en las que se realizó el primer informe del clima.

El Loading Master, manifiesta que el reporte de inicio del mal tiempo el día del siniestro *"fue aproximadamente a las 20:50 por el personal de amarradores de Ecopetrol de que estaba empezando a llover en el área, el Piloto Práctico que se encontraba en el cuarto de control procedió al puente de gobierno con el fin de verificar la situación del momento, y pasadas las 21:30 y 21:45 aproximadamente el Piloto me reporta del incremento del viento de 25 a 30 nudos aproximadamente, no recibe ningún reporte anterior"* (cursiva fuera de texto).

El señor FAISAL ELIAS AWAD MAESTRE, en calidad de Piloto Práctico, también realiza ampliación y aclaración de su declaración, en la que ratifica que la hora en la que hizo el primer informe por malas condiciones climáticas fue a las 20:30 horas, y que de esta situación se percató por medio del anemómetro.

Basados en las declaraciones rendidas por los sujetos que intervinieron en la maniobra, se puede concluir de manera clara e inequívoca la existencia del siniestro marítimo de abordaje y el papel fundamental que cada uno de estos tuvo al momento de la ocurrencia del hecho.

En este caso en concreto, cabe resaltar que los Capitanes, tanto del Buque "MARATHA" como del Remolcador de "SERVIPORT II" hicieron lo que pudieron conforme a como se estaba presentando la situación, como también el Piloto Práctico que dio las indicaciones pertinentes, tal y como se evidencia en la declaración rendida por el Loading Master.

El Capitán a pesar de ser el jefe del Buque que tiene a cargo, en este caso específico no recae ningún tipo de responsabilidad en él, pues al momento de la maniobra las máquinas estaban apagadas y estaban bajo las órdenes del Loading Master, que tiene la función de coordinar la maniobra que se estaba realizando.

El Loading Master, en este tipo de operaciones debe tener conocimiento y claridad de cómo se va a realizar la maniobra, además de tener las precauciones y las medidas de seguridad pertinente, situación que no sucedió, pues a pesar de presentarse malas

202

condiciones climáticas, y de tener los equipos electrónicos en el buque que permitían verificar el estado del clima, este hizo caso omiso y autorizó la inspección de los buzos, que además se realizó en un lugar que no es el permitente. Pues las pruebas que obran en el expediente permiten confirmar que no se hizo en zona de fondeo como es de costumbre, sino que fue cerca a la boya para minimizar el tiempo de zarpe.

Es claro, para todas aquellas personas que realizan este tipo de actividades, que lo primordial antes de empezar la maniobra, es coordinarla con quienes harán parte de la misma, con el fin de evitar siniestros y situaciones que puedan llegar a poner en riesgo la vida de la Tripulación y la de misma nave, además de estar en continua verificaciones de las ayudas a la navegación con las que cuentan para este la ejecución de determinadas maniobras.

VI. Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual

La asesoría del Piloto Práctico fue acertada y oportuna. Sobre este asunto, nótese que en virtud de lo expuesto en el artículo 15 de la Ley 658 de 2001, una de las funciones centrales del Piloto Práctico consiste justamente en observar de manera integral la protección de la seguridad de la vida humana en el mar durante la materialización del practicaje como actividad marítima, lo que efectivamente sucedió.

En el caso en concreto, basta observar las pruebas que se encuentran en el expediente para concluir que el hecho generador del siniestro en estudio, fue la desacertada orden y coordinación por parte del Loading Master y del supervisor de buzos a la hora de la inspección subacuática, pues habiendo recibido informes de mal clima y además contando con el anemómetro del buque, que estaba en óptimas condiciones.

Sobre la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno, la Corte Constitucional mediante Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005, estableció que:

"Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de la doctrina acogido por nuestro ordenamiento civil, se funda en el incumplimiento del deber de vigilar, elegir o educar -culpa in vigilando, culpa in eligendo- al causante inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia. Mientras que, según otro sector de la doctrina, acogido en otros ordenamientos civiles en el derecho comparado, se funda en un criterio de imputación objetiva -la teoría del riesgo creado o riesgo beneficio- conforme a la cual, quien se beneficia de una actividad debe soportar las cargas que se derivan del ejercicio de dicha actividad" (cursiva fuera del texto).

[Firma]

Hay que 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.

De lo expuesto anteriormente, se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, pesa una presunción de responsabilidad por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados.

Sobre la teoría del Riesgo Creado, el Consejo de Estado mediante Sentencia del 23 de mayo de 2012, estableció que:

"La doctrina del riesgo creado puede ser sintetizada de esta manera: quien se sirve de cosas que por su naturaleza o modo de empleo generan riesgos potenciales a terceros, debe responder por los daños que ellas originan. La teoría que analizamos pone especial atención en el hecho de que alguien "cree un riesgo", "lo conozca o lo domine"; quien realiza esta actividad debe cargar con los resultados dañosos que ella genere a terceros, sin prestar atención a la existencia o no de una culpa del responsable". (Consejo de Estado, Sentencia del 23 de mayo de 2012, Exp. 1700123310001999090901. MP. Enrique Gil Botero) (Negrilla y subrayado fuera del texto original) (cursiva fuera de texto).

En la misma órbita, el tratadista Ramón Daniel Pizarro en su obra Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de las Cosas, expone lo siguiente:

"Quien introduce en el medio social un factor generador de riesgo potencial para terceros, se beneficie o no con él, debe soportar los detrimentos que el evento ocasione. Esto es una consecuencia justa y razonable del daño causado, que provoca un desequilibrio en el ordenamiento social y pone en juego el mecanismo de reparación. Así como en otro tiempo se sostuvo que el hombre debía responder solamente por sus actos culposos, hoy es razonable pensar que también deba reparar los daños que son fruto de una actividad riesgosa, sea la misma normal o anormal, le reporte o no un beneficio de cualquier índole". (Pizarro, 1983. Pp. 38-43) (cursiva fuera de texto).

En el caso que nos ocupa, se encuentra probado que:

1. Que desde que la motonave empezó la operación se estaban presentado lluvias y vientos, que a medida que iba pasando el tiempo se iban incrementado.
2. En el presente caso, la Empresa Colombiana de Petróleos S.A. "ECOPETROL", sufre los resultados jurídicos que se derivan del ejercicio de la actividad de navegación, toda vez que se demostró que el actuar del Loading Master no fue el correcto, al haber permitido la inspección

2003

de los buzos en coordinación con el supervisor de estos, a pesar de estar percibiendo mal clima, con el fin de agilizar la maniobra de zarpe.

3. La causa central del siniestro marítimo de abordaje, no encontró su fuente en la fuerza mayor o caso fortuito, pues como ya se demostró, la ocurrencia del accidente obedeció a la conducta del Loading Master, que fundada en su inadecuada asesoría en cuanto a las órdenes impartidas, su falta de planeación y coordinación en lo concerniente a la inspección de los buzos, generó el suceso. Por consiguiente; no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio y por el contrario, por afanar un zarpe, resultó generando un siniestro.

En definitiva, se puede considerar que la actuación del señor FERNANDO CASTILLO, en su condición de Loading Master, no cumplió con los requisitos exigidos por la ley para la ejecución de la maniobra de la cual era responsable.

Sus omisiones fueron incidentales para que el presente siniestro se consumara.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que no se configuró ninguno de los elementos para la exoneración de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual este fallador confirmará la declaratoria de responsabilidad civil determinada por el Capitán de Puerto de Coveñas respecto al Loading Master de Ecopetrol.

VII. Del avalúo de los daños

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños, toda vez que, no existe prueba que permita evaluar los posibles daños generados por el siniestro marítimo, así como tampoco obra dentro del expediente solicitud formal de una persona tendiente a reclamarlos, ni tampoco se tasaron en el expediente. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

VIII. De la responsabilidad administrativa por violación a las normas de Marina Mercante

Este Despacho encuentra que el Capitán de Puerto de Coveñas no advirtió infracción alguna a las normas de Marina Mercante, razón por la cual se abstuvo de imponer medidas sancionatorias de las que trata el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984. Así mismo, esta instancia no vislumbra hechos que generen violación de tales normas, por lo que se confirmará la decisión tomada por el fallador de primera instancia.

IX. De las conclusiones

En consecuencia de lo anteriormente expuesto, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 26 de junio de 2007, está probatoriamente fundamentada la responsabilidad civil de la Empresa Colombiana de Petróleos S.A "ECOPETROL", por

las faltas cometidas en cabeza de su Loading Master en el Siniestro Marítimo de abordaje presentado entre la motonave "MARATHA" y la Monoboya "LTU 1"

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Coveñas, proferido el día 18 de octubre de 2011.

ARTÍCULO 2º. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas el contenido de la presente providencia, a la Empresa Colombiana de Petróleos S.A "ECOPETROL", por intermedio de su apoderada, la abogada ELIZABETH ROSANA SALAS JIMÉNEZ, así como a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

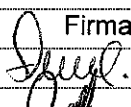

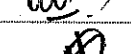

ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Coveñas, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Coveñas, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase,

09 SEP 2019


Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**
Director General Marítimo

	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Laura Campo	Asesor Jurídico	
Revisó	Luz Mery Zamora	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante Mesa Técnica	
Aprobó	TN Neyl Perez	Coordinador Grupo Legal	