

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 22 MAR 2018

Referencia: 14012011019 CP4
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo Naufragio y Contaminación -
Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el Recurso de Apelación interpuesto por la Abogada JOHANNA SAMARA MARRUGO AHUMADA, apoderada del ciudadano ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, capitán de la embarcación ATLANTIC TWIN, en contra la decisión de primera instancia emitida el día 31 de mayo de 2013, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio y posible contaminación de la motonave "ATLANTIC TWIN" de bandera colombiana, de matrícula No. MC-05-615, por los hechos ocurridos el día 19 de octubre de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante documento de Protesta presentada el día 20 de octubre de 2011, por el ciudadano ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, en calidad de Capitán de la motonave "ATLANTIC TWIN", la Capitanía de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de Naufragio y posible Contaminación de la motonave "ATLANTIC TWIN", de bandera colombiana y matrícula No. MC-05-615.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 20 de octubre de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio y posible contaminación de la motonave "ATLANTIC TWIN", 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 31 de mayo de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:
 - "(...) Declarar responsable al señor ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Cartagena, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.085.758

expedida en Cartagena, en su condición de Capitán de la motonave "ATLANTIC TWIN", de bandera colombiana, por el siniestro marítimo de naufragio de la mencionada embarcación, ocurrido el día 19 de octubre de 2011 (...)".

- *"(...) Abstenerse de fijar un avalúo de los daños ocasionados con el siniestro marítimo (...)"*.
- *Declarar la responsabilidad del señor ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Cartagena, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.085.758 expedida en Cartagena, en su condición de Capitán de la motonave "ATLANTIC TWIN", de bandera colombiana, por violación a las normas de marina mercante (...)"*.
- *"(...) Sanciónese al responsable señor ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Cartagena, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.085.758 expedida en Cartagena, en su condición de Capitán de la motonave "ATLANTIC TWIN", de bandera colombiana, por violación a las normas de marina mercante, (...) y en consecuencia imponerle como sanción multa de QUINCE (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a la suma de ocho millones ochocientos cuarenta y dos mil quinientos pesos moneda corriente (\$8.842.500), pagaderos en forma solidaria con la sociedad BUZCA SOLUCIONES DE INGENIERIA S.A, legalmente constituida, domiciliada en Cartagena, propietaria y armadora de la mencionada motonave (...)"*.
- *"(...) Declarar no probadas las objeciones por error grave alegadas por la doctora JOHANNA SAMARA MARRUGO AHUMADA, en condición de apoderada de la sociedad BUZCA SOLUCIONES DE INGENIERIA S.A, propietaria y armadora de la motonave "ATLANTIC TWIN", de bandera colombiana, contra los dictámenes periciales del 07 de diciembre de 2011, rendido por el señor Oscar Manuel Flórez Rodríguez, perito marítimo, y del 01 de noviembre de 2011, rendido por el señor Igor Arellano Lacharme, perito marítimo (...)"*.

(...)

4. El día 19 de julio de 2013, la Abogada JOHANNA SAMARA MARRUGO AHUMADA, en nombre y representación del señor ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, capitán de la motonave "ATLANTIC TWIN", interpuso recurso de reposición y en subsidio de apelación, en contra del fallo de primera instancia emitido el día 31 de mayo de 2013, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.
5. El día 25 de julio de 2013, el Capitán de Puerto de Santa Marta resolvió el recurso de reposición presentado por la apoderada del ciudadano ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, capitán de la motonave "ATLANTIC TWIN". En la providencia referida, se confirmó en su totalidad el fallo de primera instancia y concedió el recurso de apelación ante el Dirección General Marítimo, conforme a lo dispuesto en el artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, 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 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 No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

ANÁLISIS TÉCNICO

En cuanto a este aspecto, durante el desarrollo de la investigación se aportaron dos (2) informes periciales, debidamente solicitados por el fallador de primera instancia. Tal como pasa a exponerse.

El primer informe pericial fue presentado el día 07 de diciembre de 2011 y rendido por el Perito Naval Categoría A Oscar Manuel Flórez Rodríguez, tal como figura en los folios del 149 al 172 del expediente objeto de la referencia. De acuerdo al contenido del informe pericial aducido, se expuso lo siguiente:

"(...) Conducta técnica y náutica del personal involucrado

Con relación a la conducta técnica y náutica, tanto del capitán como de la tripulación se indica lo siguiente:

(...)

- b) Los días previos al siniestro, las condiciones del mar eran poco favorables, como lo manifiesta el capitán en su declaración y como figura en los reportes meteorológicos. Sin embargo, el mantenía su buque fondeado, sometiéndolo a esfuerzos estructurales superiores a los que podía soportar el buque.*
- c) En el momento del siniestro, el capitán no estaba cumpliendo con lo dispuesto en el certificado de la tripulación mínima de seguridad. No requirió a la compañía el suministro adicional de personal para reforzar los turnos de servicios durante la navegación, pese a que contaba con condiciones poco favorables del mar, y ellas demandaban esfuerzos adicionales del escaso personal que se encontraba a bordo. Así mismo, con base a lo establecido en este certificado, los cuartos de máquinas no debían estar desatendidos, sin embargo, en el momento del siniestro no había personal de guardia en los cuartos de máquinas del buque.*
- d) Los servicios de guardia no eran acordes con el nivel de preparación que demandan los mismos, pues dentro de estos turnos se incluía al cocinero. Considera el suscrito que esta persona, por la mejor voluntad que tenga, no tiene el criterio ni la preparación suficiente*

para evaluar cuando una situación puede comprometer la vida de la tripulación y la integridad de la nave.

- e) (...) el capitán de la nave no tuvo diligencia o de pronto la experiencia y/o el conocimiento suficiente relacionado con las características de la nave para evaluar las condiciones que se presentaban, y si ésta podía soportar las condiciones del momento, y haber tomado la decisión de llevar el buque a un sitio más resguardado o salir a capear el temporal.
- f) En resumen, no hubo una preparación adecuada de la embarcación para ponerla a son de mar, establecer guardias y periodo de rondas en los cuartos de máquinas y otras partes sensibles de la embarcación. Probar el correcto funcionamiento de las bombas de achique por si fuera necesario su utilización. Reforzar los servicios de guardia, en especial en los cuartos de máquinas".

"(...) Conclusiones

Tomando como referencia la teoría expuesta sobre el comportamiento de una nave durante la navegación, la reglamentación y legislación, tanto nacional como internacional, se puede concluir lo siguiente:

- a) Los catamaranes, diseñados en un principio para ganar eficiencia en velocidad y estabilidad a los monocascos, pero que por motivos de disponer mejor su espacio interior, han acabado convirtiéndose en dos monocascos unidos, perdiéndose parte de las ventajas del comportamiento en la mar, al aumentar su área en la flotación con relación al su desplazamiento, pierden propiedades marinas, hecho este que obliga a modificaciones para aumentar su amortiguamiento ante movimientos verticales y además minimizar el efecto slamming en la zona entre cascos. Modificación que no tiene el ATLANTIC TWIN, y que considera (...) determinante en el siniestro de esta nave.
- b) Debido a las condiciones del mar relacionado con el viento y las olas y a sus condiciones de navegabilidad, le buque fue sometido a condiciones de resonancia paramétrica, es decir, a trenes de olas que le generaban grandes escoras súbitas y violentas, de manera imprevista y en cortos lapsos de tiempo.
- c) El transcurso de la ola a lo largo de la eslora del buque modificaba su plano de flotación, generando en muchas oportunidades una variación de ésta y por lo tanto, su momento de inercia transversal y con ello el BM y SU GM, generando esfuerzos estructurales de consideración.
- d) La súbita disminución de la altura metacéntrica GM para un mismo momento perturbador generado por olas, provocaban escoras de mayor amplitud, generando ésta, a su vez, mayores esfuerzos a su estructura.
- e) Cuando disminuye la profundidad del agua, las fuerzas de fricción con el fondo generan un desequilibrio, de manera que las partículas que ocupan una posición más elevada, trasponen a las que se encuentran más enfrente dando lugar al rebatimiento de la ola y a la liberación de una gran cantidad de energía, lamentablemente este hecho contribuyó a la generación del siniestro.

- f) Debido a los violentos movimientos del buque, se generaron aceleraciones que produjeron esfuerzos extremos en la estructura, hecho este que contribuyó a la fractura de una parte del casco, generando una vía de agua que produjo el naufragio de la embarcación.
- g) En resumen no hubo una preparación adecuada por parte de la tripulación a pesar de haber tenido el tiempo suficiente para manejar las condiciones de viento, marea y mar de fondo que se presentaban, pues los dos días previos al siniestro se presentaron situaciones que dejaban entrever que no mejorarían, y por el contrario podrían deteriorarse aún más.
- h) Hubo contaminación al medio marino (...)
- i) Se omitieron las limitaciones tanto de personal como de índole técnica, estipuladas en los certificados estatutarios colombianos".

El segundo informe pericial fue presentado el día 01 de noviembre de 2011 y rendido por el Perito Naval Ingeniero IGOR ARELLANO LACHARME, tal como figura en los folios del 177 al 185 del expediente objeto de la referencia. De acuerdo al contenido de dicho informe, se expuso lo siguiente:

"(...) Documentación verificada

(...)

El capitán manifiesta que no tiene implementado un Plan de Emergencia contra Derrame de Hidrocarburos.

(...)

El capitán manifiesta que la motonave no tiene implementado un Sistema de Gestión de Seguridad. No se tienen procedimientos para las operaciones de abordaje.

Equipos

(...)

Los respiraderos de los tanques de combustible no tienen campana, ni válvula de seguridad. Solo tienen un tubo en U, lo que permitió la fuga de combustible por ellos. El capitán comenta que los buzos taponaron esta fuga con cuñas de madera.

Conclusiones

Después de presentado el siniestro, la motonave sigue presentando fuga de combustible.

La motonave no contaba con las medidas de seguridad exigidas para trabajar en instalaciones portuarias, la tripulación no contaba con curso IMO para tanqueros".

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de reposición y en subsidio apelación presentado por la Abogada JOHANNA SAMARA MARRUGO AHUMADA, en nombre y representación del señor ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, capitán de la motonave "ATLANTIC TWIN", este Despacho se permite extraer los siguientes apartes:

"1. El fallo al cual se le impetran los recursos ordinarios de Reposición y en subsidio el de Apelación, es un documento acertado a derecho. Sin embargo dadas las circunstancias ya conocidas en la investigación, mi representado es una persona enferma y cuyas condiciones económicas le impiden cumplir con la sanción plasmada en dicho fallo. Pues debido a un cuadro de infarto cerebral. Mi cliente ha estado incapacitado por más de 360 días. Siendo así las cosas, no devenga ni salario ni auxilio por incapacidad, estando tanto él y su familia en una condición crítica económicamente.

(...)

2. La empresa Buzca S.A., ha sido muy colaboradora con mi cliente, pues aunque legalmente no está obligada, sino al pago de la seguridad social, le brinda medios para poder suplir las necesidades básicas. Por lo cual no quisiera mi cliente que fuera esta empresa la que cubriera, por razones de la solidaridad que tiene como armador de la embarcación ATLANTIC TWIN, la que pagara la multa a mi impuesta".

Una vez descrito lo anterior, la apoderada solicita que se reconsidere el valor impuesto por multa al señor ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, quien fuera el capitán de la embarcación ATLANTIC TWIN.

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 Santa Marta, para proferir decisión de primera instancia. Acto 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. 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 de la presente investigación, este Despacho se pronunciará en torno a los siguientes ejes temáticos: (1) Aspectos generales de los siniestros marítimos. (2) El capitán y armador, sus funciones, atribuciones y obligaciones. (3) De la seguridad en la navegación. (4) De la prevención de la contaminación del medio marino. Para finalizar, se efectuará (5) el estudio jurídico del caso concreto.

1. Aspectos generales de los siniestros marítimos.

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.

Sobre el particular, valga tener de presente que, en materia internacional, el proceso de regulación de los siniestros ha sido constante y progresivo. El protagonismo lo lideró la Resolución A.173 (ES.IV) adoptada en noviembre de 1968 por la Organización Marítima Internacional, la que haciendo pleno uso de sus prerrogativas, se pronunció acerca de la participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimo. Fue para entonces el primer instrumento internacional en tomar partido al respecto, sin perjuicio de aquellos que fueron tomando el mismo cauce.

Al respecto, la Organización Marítima Internacional, haciendo referencia a los antecedentes normativos de carácter internacional concernientes a siniestros marítimos, expuso lo siguiente:

“La organización ha fomentado la cooperación y el reconocimiento de un interés común mediante diversas resoluciones. La primera de ellas fue la resolución A.173 (ES.IV) (Participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1968. Otras resoluciones posteriores son las siguientes: Resolución A.322(IX) (Investigación de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1975, Resoluciones A.440(XI) (Intercambio de información para las investigaciones relativas a siniestros marítimos) y A.442(XI) (Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios), ambas adoptadas en noviembre de 1979, y Resolución A.637(16) (Cooperación en las investigaciones de siniestros

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: *“Depurar 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 (...)”.*

marítimos), adoptada en 1989". (Código Internacional de Investigación de Siniestros², 2008, p. 2)

Ahora bien, en cuanto al concepto de siniestro marítimo, este despacho precisa que según el Código de Investigación de Siniestros, el precedente se define como:

"El acaecimiento o serie de acaecimientos, directamente relacionados con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

1. *La muerte o las lesiones graves a una persona;*
2. *La pérdida de una persona que estuviera a bordo;*
3. *La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
4. *Los daños materiales sufridos por un buque;*
5. *La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
6. *Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
7. *Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves al medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques".*
(Código de Investigación de Siniestros, 2008, p. 5)

En este mismo sentido, las Resoluciones A.847 de 1997 y MSC.255 de 2008, emitidas por la Organización Marítima Internacional, definen el concepto objeto del presente acápite, como "Todo evento o serie de eventos ocurridos directamente en conexión con las operaciones del buque, y que genere daños".

Entre tanto, la Legislación Colombiana ha acogido gran parte de las definiciones expuestas en el contexto internacional, estructurando su régimen normativo sobre la base de un concepto de siniestro marítimo mixto, por cuanto su definición legal alberga dos contextos que permiten concebir su existencia desde una perspectiva, tanto general como específica.

La general. Establecer que la definición de siniestro marítimo será toda aquella cuya fuente emane de la Ley, los Tratados y los Convenios internacionales, indistintamente que hayan sido suscritos o no por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. De manera que, todo concepto cuya denominación implique la definición de un siniestro, será *per se* considerado como tal, siempre que el mismo provenga del contenido de una Ley, Tratado o Convenio Internacional, pues es allí donde se ubica su núcleo esencial.

La específica. Disponer, para efectos de la reglamentación nacional, una lista enumerada de siniestros marítimos, sin que la misma implique ser taxativa, en la que se relacionan el naufragio, el encallamiento, el abordaje, la explosión o el incendio de naves o artefactos navales, estructuras o plataformas marinas; la arribada forzosa, la contaminación marina y los daños causados por nave so artefactos navales a instalaciones portuarias.

² La denominación integral del Código Internacional de Investigación de Siniestros, es "Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de los siniestros y sucesos marítimos", expedido el día 13 de junio de 2008, por la Organización Marítima Internacional.

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

"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 forzada;*
- 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".*

2. El Capitán y el Armador, sus funciones, atribuciones y obligaciones.

Expuestos los criterios generales de los siniestros marítimos, este despacho procede a pronunciarse sobre las funciones, atribuciones y obligaciones, tanto del Capitán como el Armador, sujetos constitutivos de la navegación. Para ello, en primera medida, se citará el concepto general de "Capitán", así como sus funciones y obligaciones. Posteriormente se planteará el concepto de "Armador", indicando sus atribuciones y obligaciones, a la luz de lo dispuesto en el Código de Comercio Colombiano, haciendo hincapié en aquellas que serán objeto de consideración en el caso concreto, y que -a juicio de esta instancia- resultan ser susceptibles de especial valoración jurídica.

Respecto al concepto de capitán, el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que *"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave"*. En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando -para ello- respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

En ese mismo sentido, el artículo 1501 del Código de Comercio Colombiano despliega una lista discriminada de funciones y obligaciones del capitán de la nave. De las que, tal como se expresó con antelación, este despacho se pronunciará exclusivamente sobre las siguientes:

"Artículo 1501. Funciones y obligaciones del capitán. Son funciones y obligaciones del capitán:

1. *Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender.*

(...)"

Con base a lo expuesto, el capitán ostenta el deber legal de verificar que la nave sobre la cual se está materializando la aventura marítima, se encuentre en condiciones de navegabilidad óptimas. Sobre el asunto, nótese que cuando el texto legal prevé la expresión: "*Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad*", se está refiriendo a que la misma debe garantizarse desde el punto de vista técnico y comercial.

Para tales efectos, este despacho precisa que las condiciones de navegabilidad desde el punto de vista técnico, se predicán desde cuatro (4) categorías:

- 1) La primera hace referencia a las condiciones de navegabilidad técnica desde el aspecto Físico. Esta categoría analiza los elementos estructurales de la embarcación. Según su fundamento, para que una nave se encuentre en óptimas condiciones de navegabilidad técnica, sus elementos de dirección y gobierno, tales como el casco de la nave, deben estar óptimo estado.
- 2) La segunda consiste en las condiciones de navegabilidad técnica desde el punto de vista Documental. Esta categoría prevé que las naves y artefactos navales deben contar con los documentos pertinentes, sean emitidos por la Autoridad Marítima Nacional o por las Casas Clasificadoras de Buques, que, en virtud de las disposiciones normativas y reglamentarias vigentes, sean necesarios para garantizar el adecuado estado las mismas, en seguridad, navegación, dotación mínima, prevención de la contaminación y demás aspectos análogos.
- 3) La tercera concierne a las condiciones de navegabilidad técnica desde el punto de vista de la Seguridad. Este tópico, sin perjuicio de los anteriores, siempre ha resultado ser de gran consideración en el mundo internacional de la navegación, máxime cuando el mismo encuentra su fuente en la seguridad de la vida humana en el mar.

No obstante, "*tras los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2011, la vigésima segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional, celebrada en noviembre de 2001, acordó por unanimidad que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias*"³(Convenio Internacional PBIP, 2002, p. 2); surgiendo de esta manera el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. Esta categoría pretende incrementar la protección marítima, permitiendo que "*los buques y las instalaciones portuarias puedan cooperar para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo*". (Et. al, p. 2)

- 4) Por último, la cuarta categoría atañe a las condiciones de navegabilidad técnica desde el punto de vista del Personal. Este aspecto hace referencia a que la nave debe estar dotada de la tripulación necesaria para su funcionamiento adecuado,

³ Esta postura fue adoptada por la Organización Marítima Internacional en el numeral 2 del Preámbulo del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, adoptado por La Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima celebrada en Londres, en diciembre de 2002.

cuyo desempeño a bordo debe estar acreditado por una licencia de navegación, tal como lo expresa el artículo 2.4.1.1.2 y subsiguientes del Decreto Único 1070 de 2015.

Ahora bien, en lo que respecta a las condiciones de navegabilidad desde el punto de vista comercial, es menester expresar que la misma se predica para asuntos relacionados con la idoneidad en cuanto a los espacios de la nave, para la debida recepción de la mercancía. Esto significa pues que los espacios sean aptos, tanto para el tipo como para la cantidad de carga que se pretende conducir.

De este modo, para que una nave se encuentre en condiciones de navegabilidad, debe para ello cumplir con todas y cada una de las disposiciones normativas desde el punto de vista técnico y comercial, resaltando que para aquél, resulta imperativo el cumplimiento de los aspectos (i) físico, (ii) documental, (iii) de seguridad, y por último, (iv) de personal. Sobre el asunto, valga precisar que las condiciones de navegabilidad deben ser observadas desde los lentes de la integridad, lo que significa que las mismas deben coexistir, por cuanto la inobservancia de cualquier de sus elementos, traerá como consecuencia inmediata la pérdida de las condiciones de navegabilidad. Así las cosas, si una nave no cumple con los requisitos y disposiciones relativos a la parte físico y/o estructural de la misma, por ejemplo, no estará apta para navegar, pues no cumple con uno de los elementos constitutivos de la navegabilidad técnica. Al registrarse ello, la navegabilidad técnica se desvertebra, lo que consecuentemente implica la pérdida de sus condiciones.

Otras de las funciones y obligaciones dispuestas en el artículo 1502 del C.Co, son las siguientes:

8. “Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aún mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario; pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador.

(...)

10. Sentar por los hechos que adelanten se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave:

(...) c) Naufragio.

18. Emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas, los efectos de la nave, el dinero, los documentos, libros de navegación, de máquinas, de sanciones, y la carga, cuando en el curso de la navegación sobrevenga la necesidad de abandonar la nave. (...)
21. Informar al armador o a su representante legal de los hechos y contratos importantes relacionados con la nave y la navegación, cuando se produzcan durante

el viaje y en todas las circunstancias que sea posible". (Cursivas y negrillas fuera del texto original)

En la misma orbita, el artículo 1500 del código en mención, establece que el capitán está obligado a mantener a bordo los siguientes documentos:

1. *Certificado de matrícula;*
2. *Certificado de navegabilidad o de clasificación;*
3. *Pasavante, en su caso;*
4. *Libro del rol de tripulación, autorizado por el capitán del puerto;*
5. *Póliza de localización o de fletamento, y los conocimientos de embarque o manifiesto, en su caso;*
6. *Lista de pasajeros, y*
7. *Los demás documentos que exijan las leyes y reglamentos de la Autoridad Marítima Colombiana.*

Este despacho advierte que dicha obligación debe ser cumplida por capitán de la nave, pues es en cabeza de él, como jefe superior del gobierno y la dirección, donde reside dicho deber. Tal como antes se dispuso, ésta debe ser acatada en su integridad, por cuanto la inobservancia de la misma traerá como consecuencia inmediata, la pérdida de las condiciones de navegabilidad técnica, toda vez que el elemento Documental -que persigue el objetivo de que las naves cuenten con la documentación pertinente y necesaria para navegar- no se logró ejecutar.

Entre tanto, en lo que respecta al concepto de Armador, el artículo 1473 del Código de Comercio lo define como "*(...) la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, la pertrecha y expide a su propio nombre y por su propia cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan*". (Negrillas y cursivas fuera del texto original)

En ese mismo sentido, el artículo 1477 de la referida disposición prevé las atribuciones que ostenta el Armador de una embarcación. Para ello aduce lo siguiente:

"(...) Son atribuciones del armador:

1. *Nombrar y remover libremente al capitán de la nave, salvo disposición legal en contrario.*
2. *Prestar su concurso al capitán en la selección de la tripulación. El armador no podrá imponer ningún tripulante contra negativa justificada del capitán.*
3. *Celebrar por sí o por intermedio de sus agencias marítimas los contratos que reclame la administración de la nave, y*
4. *Impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje*". (Código de Comercio Colombiano, artículo 1477) (Negrilla y cursiva fuera del texto original)

En lo concerniente a las obligaciones legales del Armador, el artículo 1478 de la citada norma, prescribe:

"(...) Son obligaciones del armador:

1. *Pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave en ejercicio de sus atribuciones legales.*
2. **Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación, y**
3. *Cumplir los contratos ilícitos que la agencia marítima o el capitán celebre en beneficio de la nave o de la expedición". (Negrilla y cursiva fuera del texto original)*

Por último, este Despacho estima importante traer a consideración el artículo 1478 del C. Co, encargado de regular la responsabilidad del armador por las culpas consumadas por el capitán. Sobre el particular asiste la norma:

*"(...) Aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, **el armador responderá por las culpas del capitán**". (Negrilla y cursiva fuera del texto original)*

3. De la seguridad en la navegación.

Colombia, a través de la Ley 8° de 1980, aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 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 enarbolean 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)

A fin de ejecutar lo anterior, la Dirección General Marítima, como autoridad marítima de Colombia, ha expedido una serie de resoluciones en cuyo núcleo central reside la seguridad de la navegación. Una de las importantes es la Resolución No. 214 de 2013, por medio de la cual se establece la norma nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y artefactos navales, y la prevención de la contaminación, texto actualmente compilado en el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC).

En el citado acto administrativo, se precisan asuntos como la responsabilidad y autoridad del Capitán. Al respecto dispone:

"(...) 5. Responsabilidad y autoridad del capitán:

5.1. La compañía determinará y documentará las atribuciones del capitán en el ejercicio de las funciones siguientes:

1. **Implantar a bordo los principios de la compañía sobre seguridad, protección y prevención de la contaminación.**

2. Fomentar entre la tripulación la aplicación de dichos principios.
3. Impartir las órdenes e instrucciones pertinentes de manera clara y simple.
4. Verificar que se cumplen las medidas prescritas y,
5. Revisar a bordo el SGS periódicamente e informar de sus deficiencias a la dirección en tierra.

(...)

Otras resoluciones vigentes sobre la materia son las siguientes:

- ✓ Resolución 453 de 2010, sobre la adopción e implementación del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance -LRIT-
- ✓ Resolución 520 de 1999, sobre la reiteración del cumplimiento de normas y la adopción de procedimientos para el control y la vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales.
- ✓ Resolución 354 de 2003, sobre las medidas especiales para incrementar la seguridad marítima en las naves de bandera colombiana que efectúen navegación internacional, en lo referente con el registro sinóptico continuo y el número de identificación del buque.
- ✓ Resolución 674 de 2012, sobre las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para el desarrollo de las operaciones de unidades móviles, buques de apoyo y buques de suministro que se realicen costa afuera.
- ✓ Resolución 004 de 2016, sobre la verificación de la masa bruta vehicular con carga que vayan a ser embarcadas en buques que se rigen por las reglas del capítulo VI, sobre transporte de cargas y combustible líquido, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
- ✓ Resolución 408 de 2015, sobre la seguridad para el ejercicio de las actividades marítimas de recreación y deportes náuticos.
- ✓ Resolución 659 de 2015, sobre el equipo obligatorio de seguridad que deben llevar a bordo las naves de recreo y/o deportivas.

Y demás relacionadas con la seguridad marítima en lo relativo a la señalización:

- ✓ Resolución 023 de 2011, sobre el alcance nominal mínimo de faros.
- ✓ Resolución 094 de 2013, sobre el empleo de linternas LED en las ayudas a la navegación.
- ✓ Resolución 284 de 2011, sobre la adopción del código de destellos.
- ✓ Resolución 204 de 2012, sobre las áreas de seguridad a lo largo de los tendidos de cables submarinos.
- ✓ Resolución 771 de 2011, sobre las especificaciones técnicas para las boyas o ayudas flotantes especiales.
- ✓ Resolución 447 de 2011, sobre las informaciones y especificaciones técnicas requeridas en el plan general para la instalación de ayudas a la navegación.
- ✓ Resolución 478 de 2010, sobre las especificaciones técnicas para las ayudas a la navegación utilizadas en los canales marítimos navegables.

Las resoluciones expuestas con antelación, actualmente se encuentran compiladas en el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC). Documento expedido mediante la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018.

3. De la prevención de la contaminación del medio marino.

Colombia, a través de la Ley 12° de 1981, aprobó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), adoptado en 1973 por la Organización Marítima Internacional, así como su Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, 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:

"(...) proteger el medio humano en general y el marino en particular, reconociendo que el derrame accidental, negligente o deliberado de hidrocarburos y de otras sustancias perjudiciales por los buques constituye una grave fuente de contaminación, reconociendo también la importancia del Convenio Internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, por haber sido el primer instrumento multilateral concertado con la primordial finalidad de preservar el medio, y apreciando que dicho Convenio ha contribuido decisivamente a proteger los mares y el medio costero contra la contaminación, deseosas de lograr la eliminación total de la contaminación internacional del medio marino por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, y reducir a un mínimo la descarga accidental de tales sustancias, considerando que el mejor modo de lograr este objetivo es preceptuar reglas de alcance universal que no se limiten a la contaminación por los hidrocarburos".⁴

A fin de ejecutar lo anterior, la Dirección General Marítima, como autoridad marítima de Colombia, ha expedido una serie de resoluciones en cuyo núcleo central reside la prevención de la contaminación marina por Buques.

Las más significativas sobre la materia, se destacan:

- ✓ La Resolución 674 de 2012, por medio de la cual se establecen las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para el desarrollo de las operaciones de unidades móviles, buques de apoyo u buques de suministro que se realicen costa afuera.
- ✓ La Resolución 035 de 2002, sobre la obligación de mantener a bordo de las naves y artefactos navales de bandera colombiana, la edición oficial de la Dirección General Marítima, de los Convenios SOLAS, MARPOL y STCW.
- ✓ La Resolución 509 de 2016, sobre las normas técnicas para la construcción, expedición de la licencia de explotación comercial, registro y funcionamiento de astilleros y talleres de reparaciones navales.
- ✓ La Resolución 645 de 2014, sobre la implementación de algunas disposiciones sobre manejo integrado de desechos generados por buques.

Resoluciones tales actualmente compiladas en el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC). Documento expedido mediante la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018.

⁴ El objeto del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques se encuentra establecida en el la Ley 12 de 1981, disposición normativa que adoptó el Convenio en mención. Este instrumento internacional puede ser consultado en https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/atach/ley_12_de_1981.pdf.

4. Del estudio jurídico del caso en concreto.

Con el fin de analizar los aspectos fácticos y jurídicos del caso en concreto, este despacho se pronunciará en cuanto al (4.1) siniestro marítimo de naufragio y su hecho generador; (4.2) la contaminación y/o el posible riesgo de contaminación al medio marino, producto del naufragio de la embarcación; (4.3) la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual correspondiente; por último (4.4) los argumentos expuestos en el Recurso de Reposición y en subsidio de Apelación.

4.1. El siniestro marítimo de naufragio y su hecho generador.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "ATLANTIC TWIN" de bandera colombiana, ocurrido el día 19 de octubre de 2011, en virtud del numeral a) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

De la revisión de la decisión de primera instancia, se extrae que el a quo declaró responsable al señor ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Cartagena, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.085.758 expedida en Cartagena, en su condición de Capitán de la motonave "ATLANTIC TWIN", de bandera colombiana, por el siniestro marítimo de naufragio de la mencionada embarcación. A su vez, impuso sanción al señor ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, en su condición de Capitán de la motonave "ATLANTIC TWIN", de bandera colombiana, por multa de QUINCE (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a la suma de ocho millones ochocientos cuarenta y dos mil quinientos pesos moneda corriente (\$8.842.500), pagaderos en forma solidaria con la sociedad BUZCA SOLUCIONES DE INGENIERIA S.A, legalmente constituida, domiciliada en Cartagena, propietaria y armadora de la mencionada motonave.

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

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la Nave, Sr. ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, en declaración rendida en audiencia pública el día 26 de octubre de 2011, afirmó lo siguiente:

"(...) A las 17:30 aproximadamente, toda la tripulación del ATLANTIC TWIN sentimos un golpe por la mar gruesa que había, el cual procedí a ordenar al maquinista que diera una inspección por los cuartos de máquinas de babor y estribor y cuarto de generadores, el Señor ALEXANDER CERVANTES, subió y me informó que había una entrada de agua bastante fuerte. Organizo mi tripulación para controlar la avería, el nivel del agua iba aumentando. En ese momento ya el nivel del agua era bastante alto y se apaga el generador. Ya me viene la noche encima, hicimos todo lo posible para prender las bombas de achique, ya me fue imposible. A las 17:40 comienzo a dar la alarma al remolcador ATLAS, SALVATORE, DORNY y a guardacostas. Me fue imposible la comunicación, no hubo respuesta. Le comunico con el jefe de los buzos que estaba en turno, el señor WILFRIDO USECHE que se encontraba de turno, ya teniendo una escora de más de 5 grados a la banda de babor. (...) Llegaron al área del siniestro a

las 18:15, ya la motonave estaba hundida completamente, ya yo tenía la tripulación reunida y datada de los respectivos salvavidas y controlada. A las 18:20 decidí abandonar, ya estaba a bordo de la lancha de seguridad con mi tripulación. A las 18:30 ya la motonave estaba sumergida toda (...)". (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 51)

En cuanto a las condiciones de viento, mar y marea en día de la ocurrencia de los hechos, el Capitán de la Nave "ATLANTIC TWIN", en declaración de la misma fecha, expuso:

"(...) Durante todo el día estábamos fondeados las 24 horas y las condiciones eran de mal tiempo, pésimas. Amaneció un mar dos y en el transcurso del día fue aumentando, en el momento del siniestro llegó a un mar 6". (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 52)

En esta misma órbita, el Capitán de la Nave "ATLANTIC TWIN", en declaración de la misma fecha, expuso:

"(...) Yo consideré permanecer ahí. Me sentía seguro, ya que otras veces me había pasado, tiempcito ahí, y no pensé que se podía venir ese mal tiempo". (Versión rendida en la diligencia de audiencia pública, Folio 52)

Entre tanto, el señor ALEXANDER ANTONIO CERVANTES LEÓN, oficial de máquinas de la motonave ATLANTIC TWIN, en lo relativo a la ocurrencia de los hechos, sostuvo lo siguiente:

"(...) día 19 de octubre a las 05:30 nos encontrábamos cenando, se escuchó un estruendo y salí a revisar porque había mar gruesa. Bajé al cuarto de generadores y observé que la entrada de agua era grande. Cuando intenté activar la bomba de achique, el generador se apagó y no se pudo hacer más nada. Intentamos manualmente, no se pudo hacer nada (...)".

A renglón seguido, en declaración de la misma fecha, cuando el Capitán de Puerto de Santa Marta lo interroga respecto a las personas que le hacían compañía en el comedor, el Oficial de Máquinas manifiesta: *"En compañía de toda la tripulación"*.

Con base en la respuesta precedente, procede el Capitán de Puerto a cuestionarlo respecto al personal encargado de la seguridad de la embarcación durante el momento de la cena, a lo que el Sr. Cervantes León responde:

"(...) Estábamos cenando todos, era la hora de la cena".

En párrafos posteriores de la declaración, precisamente cuando fue preguntado en cuanto a las condiciones de mar y viento del área, el referido oficial afirmó:

"Había pronosticado para el día un mar de leva, pero en la mañana había disminuido el oleaje. (...) Se presentaron vientos fuertes y mar gruesa todo el día y los días anteriores. Se mantuvo igual hasta el momento de la emergencia".

Por su parte, el Sr. JOSELÍN MARTÍNEZ, en calidad de Gerente de la sociedad BUZCA Soluciones de Ingeniería, en declaración rendida el día 26 de octubre de 2011, en lo relativo a los hechos constitutivos del siniestro, aseveró:

"El 19 de octubre de a las 6 de la tarde fui informado en mi oficina en Cartagena que al embarcación ATLANTIC TWIN tenía una entrada de agua y que la tripulación estaba en el proceso de controlarla. A las 7:00 de la noche se me informa que la embarcación se hundió, que la tripulación estaba a salvo y que se habían desplegado barreras para el control de derrames, así como los buzos habían procedido a taponar los desfogues del tanque de combustible y cualquier otra salida del combustible.

Teniendo como fundamento lo esbozado y analizados los elementos materiales probatorios obrantes en el expediente, este despacho avizora que confirmará la responsabilidad del Capitán de la Nave "ATLANTIC TWIN", declarada en primera instancia por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, con base a los argumentos próximos a saber.

Respecto a la existencia del presente naufragio, este fallador hace especial mención que -tal como se adujo en acápites anteriores- el gobierno y la dirección de la nave se encuentran en la jefatura superior del Capitán. Es justamente él la figura activa a quien, tanto la tripulación como los pasajeros, deben respeto y obediencia.

En el caso en concreto, basta observar los diversos elementos materiales probatorios, el informe pericial rendido por el Ingeniero Naval Oscar Manuel Flórez, así como las declaraciones rendidas por parte de la tripulación de la motonave ATLANTIC TWIN en el momento justo de la ocurrencia del siniestro marítimo, para concluir -de manera clara e inequívoca- que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del capitán de la embarcación. La que fundada en la falta de diligencia, cuidado y sin la prevención exigida por la Ley, al observar las condiciones meteorológicas y oceanográficas del momento, no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio.

La conducta del capitán de la embarcación "ATLANTIC TWIN" fue determinante del accidente. El mismo debió haber tomado las medidas preventivas, así como ejecutado todos los medios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la travesía no hubieran arrojado la ocurrencia de un siniestro. Sobre este asunto, nótese que en virtud del artículo 1495 y 1501 del Código de Comercio, una de las principales funciones del Capitán consiste en ejercer gobierno y dirección para con el servicio de la nave y la seguridad de la personas, así como "*emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave*". Obligaciones tales que no se cumplieron en el asunto particular.

Este Despacho encuentra debidamente probada una serie de acontecimientos sistemáticos emanados de la conducta negligente, descuida y sin prevención alguna por parte del Sr. Ruíz López, capitán de la embarcación objeto de esta investigación.

La primera de ellas consiste en la actuación del Capitán mediante la cual determina establecer en zona de fondeo, la motonave ATLANTIC TWIN, a pesar de que las condiciones

meteomarinas del momento figuraban ser desproporcionales y riesgosas para la seguridad de la vida humana en el mar.

Sobre el particular, valga tener de presente que, de acuerdo a lo expuesto en el Informe Pericial presentado el día 07 de diciembre de 2011, y con base a lo prescrito en el Certificado Nacional de Francobordo para Buques que ostentaba la motonave ATLANTIC TWIN el día de la ocurrencia del siniestro, ésta solo se encontraba autorizada para efectuar navegación en condiciones de viento y altura de olas en escala Beaufort No 3, esto es, *"donde la velocidad del viento deba oscilar entre 3.4 m/s y 5.4 m/s, equivalente a valores promedios entre 6.609 y 10.49 nudos y una ola con altura promedio de 0.6 metros sobre el nivel del mar"*.

No obstante, al interior del proveído quedó demostrado que el Capitán sometió la estructura de la embarcación a condiciones de mar correspondientes a un nivel 6 en la escala Beaufort, lo que implica los siguientes rangos:

- Velocidad del viento en metros por segundo, entre 10.8 a 13.8 m/s, lo que corresponde en nudos a un valor entre los 20.99 nudos y 26.82 nudos.
- Fuerte brisa, olas altas cuya altura está determinada entre los 1.9 y 3 metros, donde las crestas de las olas son rompientes.
- Navegación peligrosa (...) (Informe Pericial, 07 de diciembre de 2011, Folio 153).

Condiciones meteomarinas tales que se habían registrado en igual proporción los días anteriores al siniestro marítimo, sin previsión alguna por parte del Capitán de la embarcación, el que -vale la pena resaltar- se encontraba en la misma zona de fondeo, días previos al accidente.

La decisión del Capitán de la motonave ATLANTIC TWIN, consistente en establecer la embarcación en una zona de fondeo, sometiendo su estructura a esfuerzos extremos provenientes de los fuertes impactos generados por las olas, así como los violentos movimientos derivados de las corrientes de aire propias de la zona, teniendo pleno conocimiento de las adversas condiciones meteomarinas que registraba el sector de pozos colorados, constituyó un factor determinante para que el casco de la nave perdiera estabilidad, produciéndose su inminente rompimiento.

Lo expuesto con antelación resulta de gran consideración para este fallador, debido a que, si la motonave "ATLANTIC TWIN", no estaba infraestructuralmente diseñada para someterse a las condiciones meteorológicas y oceanográficas registradas el día de la ocurrencia del siniestro, al igual que en días previos a éste, el Capitán de ella, Sr. Ruíz López, debió tomar todas y cada una de las medidas conducentes, pertinentes y útiles para abandonar la zona de fondeo ubicada en el sector de pozos colorados, en aras de prevenir el siniestro y recuperar las condiciones óptimas de navegabilidad técnica, que en el presente caso se encontraban desdibujadas, a causa del indebido sometimiento de la estructura de la nave a condiciones para la cual no estaba preparada.

Sobre el asunto, este despacho hace especial precisión en manifestar que, la motonave "ATLANTIC TWIN", durante todo el tiempo que estuvo fondeada en el sector de pozos colorados, nunca estuvo en condiciones óptimas de navegabilidad, ni desde el punto de vista

técnico, como tampoco desde el comercial. Lo anterior es asistido, como quiera que, la estructura de la embarcación no se encontraba diseñada para resistir las alteraciones físico-estructurales que soportó, producto del mal tiempo. Ello hizo que el componente "Físico-Estructural" –aspecto constitutivo de la navegabilidad técnica–, se viera afectado.

El argumento esbozado en el párrafo anterior figura ser de especial supremacía para este despacho, por cuanto permite determinar que, al estar la motonave "ATLANTIC TWIN" en condiciones de innavegabilidad, por haberse comprobado que su estructura no era apta para la navegación en las condiciones meteomarinas del momento, la misma nunca debió fondearse en el sector de pozos colorados, al menos no mientras las condiciones meteorológicas y oceanográficas persistieran, pues hacerlo, constituía un auténtico riesgo para la seguridad integral de la navegación y –desde luego– para la seguridad de la vida humana en el mar.

El Capitán de la embarcación "ATLANTIC TWIN", Sr. ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, no solo conocía el riesgo del siniestro marítimo, al tener pleno conocimiento de las condiciones de innavegabilidad de la expuesta motonave, sino que, además, incidió potencialmente en su creación y posterior consumación, al determinar establecer la nave en una zona para la cual no estaba diseñada su estructura, en razón a las condiciones meteomarinas del momento.

Empero, su conducta es más aun agravada, debido a que, además de haber fondeado una embarcación desprovista de condiciones de navegabilidad, no ejecutó acto alguno para vigilar su establecimiento, en aras de constatar si la misma registraba novedades. A contrario sensu, optaba por descuidar la vigilancia y control de la embarcación en lugares internos de la misma. Sobre este punto, nótese que durante el acaecimiento del siniestro marítimo, el cuarto de máquinas de la motonave se encontraba totalmente destripulado, toda vez que el personal que constituía la tripulación, se encontraba tomando la cena.

Afirmación íntegramente reconocida por el señor ALEXANDER ANTONIO CERVANTES LEÓN, oficial de máquinas de la motonave ATLANTIC TWIN, en declaración rendida el día 26 de octubre de 2011. En la que, de forma libre y espontánea, sostiene:

"(...) día 19 de octubre a las 05:30 nos encontrábamos cenando,

"(...) Estábamos cenando todos, era la hora de la cena".

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 dañinos 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)

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)

Vistas las consideraciones objeto del análisis anterior, este Despacho considera de especial pertinencia pronunciarse acerca de la posible responsabilidad de la empresa BUZCA Soluciones de Ingeniería S.A, en calidad de Armador de la motonave ATLANTIC TWIN, con ocasión al siniestro marítimo de naufragio.

Sobre el particular, este despacho estima necesario recordar que el Armador figura ser la persona natural o jurídica quien apareja, pertrecha y expide la nave bajo su propio nombre, cuenta y riesgo. En ese sentido, a la luz de lo prescrito en la legislación comercial, el Armador ostenta el derecho de percibir las utilidades que genera la actividad marítima, por un lado, y resiste las responsabilidades que se deriven como consecuencia de dicha actividad, por el otro.

Es desde esta perspectiva de donde nacen las atribuciones y obligaciones del Armador dispuestas en el Código de Comercio Colombiano. Guarda total acierto el legislador comercial al establecer que al Armador le corresponde impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno y la administración de la nave durante el viaje, así como también contrae la obligación de responder civilmente por las culpas del capitán, del practico o de la tripulación.

Esta postura resulta ser –a juicio de esta instancia– auténticamente ajustada a las disposiciones constitucionales y normativas vigentes en el orden jurídico colombiano, pues resultaría inadmisibles que quien se aprovecha económicamente de una actividad, a través de la obtención de utilidades y/o beneficios financieros producto de la misma, se desyugue *per se* de las obligaciones derivadas de las responsabilidades surgidas de una conducta reprochable.

Configurando lo expuesto al caso en concreto, se tiene que la sociedad BUZCA Soluciones de Ingeniería S.A figura como Armador de la motonave ATLANTIC TWIN, situación debidamente probada en la investigación mediante Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Cartagena el día 20 de octubre de 2011.

En consecuencia, la calidad de Armador de la sociedad BUZCA Soluciones de Ingeniería S.A, hace que la misma adquiera –por prescripción expresa de la ley– los derechos y las obligaciones propias de tal sujeto. Lo que significa que legalmente consigue (i) el derecho de aparejar, pertrechar, expedir la nave en su nombre, cuenta y riesgo, así como también recibir los ingresos y demás ganancias de la actividad; y (ii) la obligación de, entre otras, instruir al capitán sobre lo que concierne al gobierno y administración de la nave, y asumir

responsabilidades nacidas de las culpas de la tripulación, salvo las excepciones implantadas por la Ley.

Realizado un análisis de las pruebas que reposan en el expediente, este despacho no encuentra elemento material probatorio alguno que lleve al convencimiento de esta instancia y -en todo caso-, demuestre que la empresa BUZCA Soluciones de Ingeniería S.A, impartió instrucción general o específica al capitán de la nave ATLANTIC TWIN, Sr. Aníbal Ruíz López, respecto a:

- La limitación de establecer, en fondeo, la embarcación objeto de investigación, en un sector cuyas condiciones meteomarinas constituían ser contrarias a las autorizaciones donde podía efectuar navegación y fondeo.
- El riesgo que representaba someter la estructura de la embarcación a las condiciones meteorológicas y oceanográficas durante la ocurrencia del siniestro y días previos a éste.
- El peligro a la vida humana en el mar y el posible riesgo de contaminación al medio marino que eventualmente hubiera generado el rompimiento de la embarcación y su posterior naufragio, tal como aconteció finalmente.

Este tipo de omisiones y, en general, aquellas que constituyeron su pasivo actuar antes de la ocurrencia del siniestro marítimo, en aras de lograr su prevención, incidieron en que el accidente hoy puesto en consideración de este Despacho, no se evitara desde ninguna perspectiva.

Si bien el siniestro marítimo de Naufragio de la motonave ATLANTIC TWIN se debió, en gran consideración, por la conducta negligente, descuidada y sin la previsión dispuesta por la Ley, por parte del Capitán Sr. Ruíz López, es claro para este fallador que su ocurrencia, al igual que su entera falta de prevención, correspondió a una auténtica falla en la que indiscutiblemente concurrió la empresa BUZCA Soluciones de Ingeniería S.A, en calidad de Armador.

La responsabilidad del Armador de la motonave ATLANTIC TWIN en el caso concreto resulta ser clara e inequívoca, por cuanto, además de los derechos y las obligaciones legales que le asisten, ésta ostentaba la condición de guardiana del bien, lo que la legitima suficientemente para responder por los daños y perjuicios que se causen en el ejercicio de la actividad de la navegación, siendo ésta una actividad peligrosa. Esta responsabilidad emana no solo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia de la actividad que se ejecuta, sino porque ejerce poder efectivo sobre la embarcación.

Teniendo como fundamento lo establecido con antelación, la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave ATLANTIC TWIN, tuvo mucho que ver con la actitud tanto del Capitán como del Armador, pero su alcance fue tan significativo, que trascendió por mucho tal actitud. Fue el resultado de una degradación sistemática de la vigilancia, las prácticas de seguridad marítima y la íntegra falta de prevención de la que nunca se tomó partido.

4.2. La contaminación y/o el posible riesgo de contaminación al medio marino, producto del naufragio de la embarcación.

En lo relativo a este acápite, esta instancia traerá a colación diversas definiciones del término "Contaminación marina", con el objeto de determinar si se configuró o no, el siniestro marítimo en mención y su hecho generador.

Respecto al particular, La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en su artículo 1.4, define la contaminación marina como:

"La introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que 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, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento" (Naciones Unidas, 1984)

Siguiendo la misma línea, el Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino (GESAMP), define el término objeto de estudio como:

"La introducción, directa o indirecta, de sustancias o energéticos en el medio marino (Incluyendo los estuarios), la cual acaba de dañar los recursos vivos, poner en peligro a la salud humana, alterar las actividades marinas -entre ellas la pesca- y reducir el valor recreativo y la cantidad del agua del mar". (Join Group of Experts on the Scientifics of Marine Pollution, 1972).

Visas las anteriores consideraciones de orden conceptual, esta instancia precisa concluir que la Contaminación Marina se concibe como un siniestro marítimo cuya configuración depende de la concurrencia sistemática de una serie de elementos, dentro de los cuales se destacan,

- (i) La Descarga. Consistente en el derrame y/o vertimiento de la sustancia o de la energía específica, proveniente de actos humanos directa o indirectamente. La descarga, en virtud del literal a), numeral 3, artículo 2 del Convenio Internacional MARPOL, es entendida *"como cualquier derrame procedente de un buque⁵ por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento"*.
- (ii) La sustancia o la energía. Correspondiente al producto objeto de la descarga, derrame y/o vertimiento, definida por el numeral 2, artículo 2 del Convenio Internacional MARPOL como *"cualquier sustancia cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, menoscabar sus alicientes recreativos o entorpecer los usos legítimos de las aguas del mar y, en particular, toda sustancia sometida a control de conformidad con el presente Convenio"*.

⁵ El término "Buque" en el Convenio Internacional de Prevención de la Contaminación MARPOL 73/78, no solo comprende las construcciones flotantes con medios de propulsión propios, destinadas a la navegación, sino también, *"todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes"*. (Convenio Internacional MARPOL, artículo 2, numeral 4).

- (iii) El medio marino. Definido, para este contexto, como el lugar y/o el medio a través del cual el buque materializa su aventura marítima y, finalmente,
- (iv) La producción concreta o la posibilidad de producción de efectos nocivos.

Así las cosas, para que se configure la contaminación del medio marino, es necesario que exista una descarga, derrame y/o vertimiento de una sustancia proveniente del hombre, que tenga la capacidad de producir un efecto nocivo al medio marino, o que, siquiera genere un riesgo que pueda ocasionar dichos efectos.

En el caso objeto de estudio, de conformidad con el Informe Pericial de Contaminación presentado el día 01 de noviembre de 2011 y rendido por el Perito Naval Ingeniero IGOR ARELLANO LACHARME, se encuentra que:

"Pormenores del suceso.

A las 17:40 la tripulación siente un estruendo en el casco, por lo cual el maquinista revisa el cuarto de generadores, encontrando entrada de agua, apagando los motores generadores. Por la cantidad de agua no fue posible arrancarlos nuevamente. (...)

A las 18:30 la motonave termina de hundirse, sentándose en el fondo. A las 21:23 un grupo de buzos taponan los respiraderos de los tanques de combustible y toma de cargue de combustible. A las 21:34 se procede al despliegue de las barreras de contención.

(...) El día 20 de octubre se instalaron dos Skimmer para la recolección de combustible escapado. Para su almacenamiento se utilizó un tanque flotante.

Otros.

- En inspección realizada el 21 de octubre al área del siniestro se evidenció el despliegue de las barreras de contención y uso de skimmer.*
- (...) En vista por el área del siniestro se encontró que las barreras de contención no estaban trabajando. Los skimmer no se encuentran en el área. Se evidenció fuga de combustible, el cual va en pequeñas gotas a la superficie.*
- Este escape llega a la superficie por el área de la tubería de escape de los motores propulsores en pequeñas burbujas, las cuales son arrastradas por la corriente.*
- El 25 de octubre se realiza inspección en el área del siniestro evidenciando que todavía hay fuga de hidrocarburos por el área de los tubos de escape de las maquinarias propulsoras.*
- El 27 de octubre, en recorrido que se hace por la zona, se evidencia la presencia de películas delgadas de hidrocarburos. Por su color se puede determinar que es Diesel.*

- *Esta mancha se va desplazando por toda el área hasta la zona de cargue de carbón de Prodeco y Drummond.*

Conclusiones.

Después de presentado el siniestro, la motonave sigue presentando fuga de combustible. La motonave no contaba con las medidas de seguridad exigidas para trabajar en instalaciones portuarias. La tripulación no contaba con curso IMO para tanqueros". (Informe Pericial de Contaminación, Igor Arellano. Folios 177-185).

A su vez, reposa en el expediente documento con la referencia "*Informe de Gestión Actividades de Control Contaminación Hundimiento Atlantic Twin*", en la que este Despacho se permite extraer los siguientes apartes:

"Acciones y actividades realizadas el día del incidente.

(...) Desde el momento del siniestro y asegurada la tripulación, se ha desplegado un gran operativo para el control de contaminación en el área.

Inmediatamente se organiza un grupo de contingencia para hacerle frente a la emergencia, planeando las actividades con el fin primordial de evitar el escape y derrame de combustible.

Actividades específicas realizadas, a partir del día siguiente.

- *Colocación de barreras de contención Ro-boom para reasegurar el área.*
- *Sellado con bandas de caucho los respiraderos de los tanques.*
- *Se realizan recorridos de monitoreo en el área de Pozos Colorados, Rodadero, playa blanca, acuario, sierra laguna y punta gaira, con el fin de encontrar presencia de hidrocarburos.*
- *Recolección manual por parte del personal de BUZCA S.A de elementos de la motonave en la playa, siguiendo indicación dada por la persona encargada de la capitania.*
- *Trasiego de combustible de los tanques del Atlantic Twin al tanque de popa del Mr. Jack de manera segura, supervisada y avalada por los peritos designados por la capitania. (Informe de Gestión Actividades de Control Contaminación Hundimiento Atlantic Twin, Folio 105)*

Por último, es conveniente traer al proveído lo conceptuado por la Corporación Autónoma Regional del Magdalena, mediante escrito radicado ante la Dirección General Marítima el día 08 de marzo de 2012, bajo el registro No. 142012101604, el que se estableció:

"Revisada la documentación aportada y de acuerdo a los contenidos de los informes presentados por los representantes de la empresa BUZCA Ltda., ECOPETROL y Capitania de Puerto de Santa Marta, el evento producido por el naufragio de la motonave ATLANTIC TWIN que ocasionó derrame de combustible Diesel Fuel No. 2; fue totalmente controlado y en la actualidad no existen evidencias o consecuencias negativas ambientales motivadas por el naufragio de dicha motonave". (Corporación Autónoma Regional del Magdalena, Folio 201)

Trazado lo expuesto, se encuentra que hubo derrame de hidrocarburo, específicamente de la sustancia Diesel al medio marino, debido al naufragio de la embarcación ATLANTIC TWIN, como quiera que los respiraderos de los tanques de combustible no tenían campana ni válvula de seguridad, solo se encontraban provistos de un tubo en forma de "U", lo que, según lo dispuesto en el Informe Pericial de Contaminación, *"permitió la fuga de combustible por ellos"*.

No obstante a lo expuesto, de la misma forma en la que este despacho reconoce las acciones y medidas efectuadas a fin de superar el derrame de combustible, las que -por supuesto- resultaron satisfactorias días posteriores al siniestro marítimo, frente al riesgo marino-ambiental que representaba, es inexorablemente evidente que el siniestro marítimo de contaminación marina se produjo.

Contrario a lo manifestado por el fallador de primera instancia, este despacho considera que existen suficientes elementos materiales probatorios para declarar la existencia del siniestro marítimo de Contaminación Marina, por cuanto se configuró todos y cada uno de sus elementos constitutivos. Es claro e inequívoco para esta instancia que hubo un (i) derrame plenamente probado durante la actuación, proveniente del naufragio de la embarcación ATLANTIC TWIN, como resultado de que los respiraderos de los tanques de combustible no tenían campana ni válvula de seguridad, solo se encontraban provistos de un tubo en forma de "U", lo que fácilmente permitió la salida del combustible Diésel a la superficie del medio marino. Dicho derrame consistió en la (ii) descarga de la sustancia Combustible Diésel. En él intervino directamente el (iii) medio marino, pues al interior del proceso se comprobó que fue en él donde se contuvo la sustancia citada; y fue en dicho lugar (Medio Marino) donde se efectuaron todas las acciones a fin de controlar la emergencia. Por último este fallador advierte que, a pesar de que el derrame del combustible Diésel no produjo aparentemente -pues se echó de menos material probatorio sólido de alcance ambiental- efectos nocivos, no existe duda para esta instancia que el mismo generó un (iv) riesgo evidente, que pudo causar consecuencias al medio marino.

La contaminación al medio marino hoy considerada por esta instancia judicial se produjo, tal como fue aducido, como consecuencia del Siniestro Marítimo de Naufragio, pues como fue debidamente probado en la actuación, el hundimiento de la embarcación de produjo el día 19 de octubre de 2011 a las 18:20 horas. Empero, el cierre de los agujeros de respiración por donde se esparcía el combustible Diésel fue realizado el mismo día hacia las 21:23 horas.

El rango de tiempo que transcurrió entre el hundimiento total de la embarcación y el cierre definitivo de los respiraderos de los tanques de combustibles, fue determinante para que la descarga del hidrocarburo representara una Contaminación del Medio Marino. Sobre el asunto, obsérvese que fueron aproximadamente tres (03) horas en las que el medio marino estuvo en evidente vulneración, pues la sustancia de hidrocarburo líquido se esparcía con facilidad en él, sin que existiera mecanismo alguno que la detuviera.

El Combustible Diésel se mantuvo en la zona después de lograr el cierre de los respiraderos de los tanques de la embarcación, por cuanto, tal como se expresa en el Informe Pericial de Contaminación rendido, las barreras de contención fueron instaladas poco después del taponamiento, esto es, hacia las 21:34 horas del día del siniestro. Incluso, aun después de haber instalado las barreras de retención de la sustancia, el hidrocarburo líquido persistió su

fuga de dichas barreras, desplazándose a zonas aledañas al siniestro, tal como lo evidenció este despacho en las fotografías aportadas en el Informe Pericial de Contaminación aportado por el Perito Igor Arellano, en los Folios 183 y 184 del expediente.

Ahora bien, respecto al oficio expedido por la Corporación Autónoma Regional del Magdalena el día 08 de marzo de 2012, bajo el registro No. 142012101604, este despacho considera que el referido merece dos (2) comentarios a saber:

El primero. En ninguna parte del escrito aportado por la Corporación Autónoma Regional del Magdalena se establece que el derrame de combustible no generó contaminación al medio marino. A contrario sensu, al interior del oficio en mención, La Corporación aducida reconoce que hubo contaminación del hidrocarburo líquido al medio marino, al prescribir de forma expresa que *"el evento producido por el naufragio de la motonave ATLANTIC TWIN que ocasionó derrame de combustible Diésel Fuel No. 2 (...)".*

Así las cosas, no le asiste razón a la abogada JOHANA SAMARA MARRUGO AHUMADA en cuanto a los argumentos expuestos, tanto en el escrito de alegatos de conclusión, como en el relativo a la objeción al peritazgo rendido por el Perito Igor Arellano, en el que estructura su defensa en la no existencia de contaminación al medio marino, fundamentándose en el oficio emitido por la Corporación Autónoma Regional del Magdalena, pues el mismo no establece en parte alguna la no existencia de la contaminación, por el contrario, la deja en entera evidencia.

Segundo. Si bien la Corporación Autónoma Regional del Magdalena expuso que el derrame fue *"totalmente controlado y en la actualidad no existe evidencia o consecuencias negativas ambientales motivadas por el naufragio de la motonave"*, es claro que, el hecho de que el derrame de combustible se controlara tiempo después del hundimiento -aspecto que éste despacho no tiene en duda-, no significa que la contaminación producto del mismo, no se hubiera generado.

Este despacho precisa que la contaminación al medio marino se produjo como consecuencia del siniestro marítimo de naufragio, se mantuvo durante su ocurrencia y persistió aún después de su consumación. Situación que se encuentra plenamente probada y de la cual este fallador no tiene inquietudes. La contaminación en el caso concreto existió, sin embargo, se admite que fue posteriormente contralada a través de los mecanismos implementados para tal fin.

Lo que no admite este despacho es que se reconozca el hecho que hubo control de la emergencia y, al mismo tiempo, se niegue la existencia de la contaminación al medio marino, pues dicha afirmación en sí figura ser improcedente en todo sentido, pues sería ilógico decir que se implementaron los mecanismos menesteres para controlar una emergencia que nunca existió.

No le asiste razón al Capitán de Puerto de Santa Marta en fallo de primera instancia, en el que establece que no se demostró la ocurrencia de una grave contaminación, por cuanto tal como fue considerado con antelación, existen materiales probatorios que dan cuenta de la

conurrencia de los elementos constitutivos de la Contaminación al Medio Marino y sufrientes fallas que hacen procedente la declaratoria de responsabilidad. Entre ellas se discriminan:

- El capitán manifiesta que la motonave no tiene implementado un Plan de Emergencia contra Derrame de Hidrocarburos.
- La nave no tenía implementado un Sistema de Gestión de Seguridad.
- La tripulación no cuenta con curso IMO de tanquero, exigido para las instalaciones petroleras. (Informe Pericial de Contaminación, Igor Arellano. Folio 178).

La responsabilidad del siniestro marítimo de contaminación, al igual que la del naufragio, debe ser asumida tanto por el Capitán de la embarcación ATLANTIC TWIN, Sr. Aníbal Ruíz López, como por el Armador de ésta, empresa BUZCA Soluciones de Ingeniería S.A, por las razones expuestas con antelación.

Teniendo como base lo considerado en este acápite, el despacho declarará la responsabilidad por la ocurrencia de los siniestros marítimos de Naufragio y Contaminación al Medio Marino, por parte del Capitán de la embarcación ATLANTIC TWIN, Sr. Aníbal Ruíz López, así como el Armador de ésta, empresa BUZCA Soluciones de Ingeniería S.A.

4.3. Respecto a declaratoria de responsabilidad.

De otra parte se debe 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, de la cual sólo le es dable exonerarse de responsabilidad por intervención de uno de los siguientes eventos:

1. *Caso fortuito o fuerza mayor*
2. *El hecho de un tercero*
3. *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 actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."

De acuerdo con lo anterior, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito se debe verificar 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 consecuencias⁶

⁶ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

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

1. El hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue la conducta del capitán de la embarcación. La que fundada en la falta de diligencia, cuidado y sin la prevención exigida por la Ley, al observar las condiciones meteorológicas y oceanográficas del momento, no ejecutó acto alguno para evitar la consumación del siniestro marítimo puesto hoy en estudio.
2. La conducta del capitán de la embarcación "ATLANTIC TWIN" fue determinante del accidente. El mismo debió haber tomado las medidas preventivas, así como ejecutado todos los medios para superar el riesgo existente, a fin de que los resultados de la travesía no hubieran arrojado la ocurrencia de un siniestro. Sobre este asunto, nótese que en virtud del artículo 1495 y 1501 del Código de Comercio, una de las principales funciones del Capitán consiste en ejercer gobierno y dirección para con el servicio de la nave y la seguridad de la personas, así como *"emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave"*. Obligaciones tales que no se cumplieron en el asunto particular.
3. La decisión del Capitán de la motonave ATLANTIC TWIN, consistente en establecer la embarcación en una zona de fondeo, sometiendo su estructura a esfuerzos extremos provenientes de los fuertes impactos generados por las olas, así como los violentos movimientos derivados de las corrientes de aire propias de la zona, teniendo pleno conocimiento de las adversas condiciones meteomarinas que registraba el sector de pozos colorados, constituyó un factor determinante para que el casco de la nave perdiera estabilidad, produciéndose su inminente rompimiento.
4. La motonave "ATLANTIC TWIN", durante todo el tiempo que estuvo fondeada en el sector de pozos colorados, nunca estuvo en condiciones óptimas de navegabilidad, ni desde el punto de vista técnico, como tampoco desde el comercial. Lo anterior es asistido, como quiera que, la estructura de la embarcación no se encontraba diseñada para resistir las alteraciones físico-estructurales que soportó, producto del mal tiempo. Ello hizo que el componente "Físico-Estructural" -aspecto constitutivo de la navegabilidad técnica-, se viera afectado.
5. El Capitán de la embarcación "ATLANTIC TWIN", Sr. ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, no solo conocía el riesgo del siniestro marítimo, al tener pleno conocimiento de las condiciones de innavegabilidad de la expuesta motonave, sino que, además, incidió potencialmente en su creación y posterior consumación, al determinar establecer la nave en una zona para la cual no estaba diseñada su estructura, en razón a las condiciones meteomarinas del momento.
6. La conducta del Capitán fue más aun agravada, debido a que, además de haber fondeado una embarcación desprovista de condiciones de navegabilidad, no ejecutó acto alguno para vigilar su establecimiento, en aras de constatar si la misma registraba novedades. A contrario sensu, optaba por descuidar la vigilancia y control de la embarcación en lugares internos de la misma. Sobre este punto, nótese que durante el acaecimiento del siniestro marítimo, el cuarto de máquinas de la motonave se encontraba totalmente destripulado, toda vez que el personal que constituía la tripulación, se encontraba tomando la cena.

7. Si bien el siniestro marítimo de Naufragio de la motonave ATLANTIC TWIN se debió, en gran consideración, por la conducta negligente, descuidada y sin la previsión dispuesta por la Ley, por parte del Capitán Sr. Ruíz López, es claro para este fallador que su ocurrencia, al igual que su entera falta de prevención, correspondió a una auténtica falla en la que indiscutiblemente concurrió la empresa BUZCA Soluciones de Ingeniería S.A, en calidad de Armador.
8. La responsabilidad del Armador de la motonave ATLANTIC TWIN en el caso concreto resulta ser clara e inequívoca, por cuanto, además de los derechos y las obligaciones legales que le asisten, ésta ostentaba la condición de guardiana del bien, lo que la legitima suficientemente para responder por los daños y perjuicios que se causen en el ejercicio de la actividad de la navegación, siendo ésta una actividad peligrosa. Esta responsabilidad emana no solo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia de la actividad que se ejecuta, sino porque ejerce poder efectivo sobre la embarcación.
9. Existen suficientes elementos materiales probatorios para declarar la existencia del siniestro marítimo de Contaminación Marina, por cuanto se configuró todos y cada uno de sus elementos constitutivos. Es claro e inequívoco para esta instancia que hubo un (i) derrame plenamente probado durante la actuación, proveniente del naufragio de la embarcación ATLANTIC TWIN, como resultado de que los respiraderos de los tanques de combustible no tenían campana ni válvula de seguridad, solo se encontraban provistos de un tubo en forma de "U", lo que fácilmente permitió la salida del combustible Diésel a la superficie del medio marino. Dicho derrame consistió en la (ii) descarga de la sustancia Combustible Diésel. En él intervino directamente el (iii) medio marino, pues al interior del proceso se comprobó que fue en él donde se contuvo la sustancia citada; y fue en dicho lugar (Medio Marino) donde se efectuaron todas las acciones a fin de controlar la emergencia. Por último este fallador advierte que, a pesar de que el derrame del combustible Diésel no produjo aparentemente -pues se echó de menos material probatorio sólido de alcance ambiental- efectos nocivos, no existe duda para esta instancia que el mismo generó un riesgo evidente, que pudo o podrá -eventualmente- causar consecuencias al medio marino.

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 declarará la responsabilidad por la ocurrencia de los siniestros marítimos de Naufragio y Contaminación al Medio Marino, por parte del Capitán de la embarcación ATLANTIC TWIN, Sr. Aníbal Ruíz López, así como el Armador de ésta, empresa BUZCA Soluciones de Ingeniería S.A.

4.4. Respecto a los argumentos expuestos en el Recurso de Reposición y en subsidio de Apelación.

En lo concerniente a este aspecto, el Despacho se permite extraer los siguientes apartes del recurso:

"1. El fallo al cual se le impetran los recursos ordinarios de Reposición y en subsidio el de Apelación, es un documento acertado a derecho. Sin embargo dadas las circunstancias ya conocidas en la investigación, mi representado es una persona enferma y cuyas condiciones económicas le impiden cumplir con la sanción plasmada en dicho fallo. Pues debido a un cuadro de infarto cerebral. Mi cliente ha estado incapacitado por más de 360 días. Siendo así las cosas, no devenga ni salario ni auxilio por incapacidad, estando tanto él y su familia en una condición crítica económicamente.

(...) 2. La empresa Buzca S.A., ha sido muy colaboradora con mi cliente, pues aunque legalmente no está obligada, sino al pago de la seguridad social, le brinda medios para poder suplir las necesidades básicas. Por lo cual no quisiera mi cliente que fuera esta empresa la que cubriera, por razones de la solidaridad que tiene como armador de la embarcación ATLANTIC TWIN, la que pagara la multa a mi impuesta".

Una vez descrito lo anterior, la apoderada solicita que se reconsidere el valor impuesto por multa al señor ANIBAL RUÍZ LÓPEZ, quien fuera el capitán de la embarcación ATLANTIC TWIN.

De acuerdo a lo previo, el fallador de primera instancia en providencia del 25 de julio de 2013, por medio de la cual resolvió el recurso de reposición, sostuvo lo siguiente:

"(...) Los motivos expuestos por la apoderada del capitán de la motonave (...) no controvierten el fallo del 31 de mayo de 2013, por el contrario, expresas unos hechos que son totalmente ajenos a la investigación, como son la salud del capitán de la motonave ATLANTIC TWIN y su precaria situación económica actual, con el fin de que se le exonere de la multa impuesta en el mencionado fallo de primera instancia.

Dichos motivos no se encuentran expresamente señalados en la Ley como atenuantes o que permitan exonerar el pago de una multa impuesta, por lo cual se hace improcedente dicha petición (...)".

Vistas las consideraciones emitidas por el Capitán de Puerto de Santa Marta, este Despacho considera que las mismas resultan ser ajustadas a la realidad del caso concreto y acorde con las disposiciones normativas vigentes en el orden jurídico. Le asiste entera razón al fallador de primera instancia cuando expone la improcedencia de la solicitud realizada por la Abogada JOHANNA SAMARA MARRUGO AHUMADA en el recurso por ella impetrado, por cuanto la misma no se estructura sobre la base de argumentos tendientes a controvertir lo considerado en la providencia declaratoria de responsabilidad.

Razón por la cual es fallador se acoge a lo considerado por el a quo, y otorga plena razón a sus consideraciones.

5. Del avalúo de los daños ocasionados.

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 se cuenta con suficientes elementos materiales probatorios que lleven el convencimiento sobre la certeza de dichos hechos, así como tampoco existe prueba que permita avaluar los posibles daños generados

por el siniestro marítimo. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Al respecto este despacho constata que no existen pruebas que permitan calcular los posibles daños generados por los siniestros marítimos de naufragio y contaminación al medio marino, razón por la cual se procederá a confirmar el artículo 2 del fallo de primera instancia.

6. De la violación a las normas de marina mercante.

Finalmente este despacho encuentra probada la violación de algunas normas de marina mercante, tal como lo expuso el Capitán de Puerto de Santa Marta en fallo de primera instancia, de conformidad con las disposiciones normativas y reglamentarias vigentes en el orden jurídico. Teniendo como fundamento lo anterior, este despacho procederá a confirmar la declaratoria de responsabilidad del capitán de la motonave ATLANTIC TWIN, por violación a las normas de marina mercante, así como la imposición de la sanción, en solidaridad con el armador y/o propietario de la embarcación, sociedad BUZCA Soluciones de Ingeniería S.A.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 31 de mayo de 2013, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"DECLARAR civilmente responsable por la ocurrencia de los siniestros marítimos de Naufragio y Contaminación Marina al señor **ANÍBAL RUÍZ LÓPEZ**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 73.085.758 expedida en Cartagena, en calidad de Capitán de la motonave "ATLANTIC TWIN" de bandera colombiana y matrícula No. MC-05-615, y a la sociedad **BUZCA SOLUCIONES DE INGENIERÍA S.A**, identificada con el NIT 09-000583-04, de acuerdo al Certificado de Existencia y Representación Legal emitido por la Cámara de Comercio de Cartagena, en calidad de Propietario y Armador de la motonave "ATLANTIC TWIN" de bandera colombiana y matrícula No. MC-05-615, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído".

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta el día 31 de mayo de 2013, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión al señor **ANÍBAL RUÍZ LÓPEZ**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 73.085.758 expedida en Cartagena, en calidad de Capitán de la motonave "ATLANTIC TWIN" de bandera colombiana y matrícula No. MC-05-615; a la doctora **JOHANNA SAMARA MARRUGO AHUMADA**, identificada con la Cédula de Ciudadanía No. 45.689.982 expedida en Cartagena, portadora de la Tarjeta

Profesional No. 113.099 del C.S de la J, en calidad de apoderada de la sociedad BUZCA SOLUCIONES DE INGENIERÍA S.A, propietaria y armadora de la mencionada embarcación; al señor **SERGIO IVAN GÓMEZ GUZMAN**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 91.227638, en calidad de Representante Legal Principal de la sociedad **BUZCA SOLUCIONES DE INGENIERÍA S.A**, identificada con el NIT 09-000583-04, de acuerdo al Certificado de Existencia y Representación Legal emitido por la Cámara de Comercio de Cartagena, en calidad de Propietario y Armador de la motonave "ATLANTIC TWIN" de bandera colombiana y matrícula No. MC-05-615; al señor **JOSELIN MARTÍNEZ POLANIA**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 19.486.721, en calidad de Representante Legal Suplente de la sociedad **BUZCA SOLUCIONES DE INGENIERÍA S.A**, identificada con el NIT 09-000583-04, de acuerdo al Certificado de Existencia y Representación Legal emitido por la Cámara de Comercio de Cartagena, en calidad de Propietario y Armador de la motonave "ATLANTIC TWIN" de bandera colombiana y matrícula No. MC-05-615; al doctor **LEONARDO FRANCISCO SÁNCHEZ DAZA**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 80.125.236 expedida en Bogotá, portador de la Tarjeta Profesional No. 148.915 del C.S de la J, en calidad de apoderado de la sociedad **ECOPETROL S.A**; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 5°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

22 MAR 2018


Contralmirante **MARIO GERMÁN RODRÍGUEZ VIERA**
Director General Marítimo (E)