

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2018

Referencia: 15012012035
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado OSCAR EDUARDO BORJA SANTOFIMIO, apoderado de la Sociedad comercial C.I INTERNATIONAL FUELS LTDA., Armador de los artefactos navales "INTERGOD IV" y "INTERGOD VI", en contra de la decisión de primera instancia del 30 de junio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación jurisdiccional de siniestro marítimo de contaminación durante el trasiego de combustible entre los artefactos navales "INTERGOD VI" hacia "INTERGOD IV", ocurrido el 9 de noviembre de 2012, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe presentado por la señora ROXY ELENA BARRIOS GONZÁLEZ, en condición de Gerente Sucursal Cartagena de la empresa C.I INTERNATIONAL FUELS LTDA., el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación ocasionado en la ejecución de la maniobra de trasiego de combustible del el artefacto naval "INTERGOD VI" hacia el artefacto naval "INTERGOD IV"
2. Por lo anterior, el día 5 de diciembre de 2012, el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la apertura de la investigación, 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. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió decisión de primera instancia el 30 de junio de 2015, a través de la cual declaró responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación al señor IRVIN OTERO SOTELO en condición de operador de la barcaza "INTERGOD VI".

De igual forma, lo declaró responsable por violación a las normas de Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de cinco (6) salarios mínimos mensuales legales vigentes, equivalentes a la suma de TRES MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL CIEN PESOS m/cte. (\$ 3.866.100.00), pagaderos en forma solidaria con la Empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA. en condición de Propietario y Armador de la citada nave.

4. El Abogado OSCAR EDUARDO BORJA SANTOFIMIO, presentó recurso de reposición y en subsidio apelación contra la decisión de primera instancia.
5. El día 18 de agosto de 2016, el Capitán de Puerto de Cartagena resolvió los recursos de reposición presentado por el apoderado, no accedió a sus pretensiones, confirmando en todas sus partes el fallo de primera instancia y concediendo recurso de apelación ante esta Dirección General, conforme 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, 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 1605, del 4 de noviembre de 2004.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado, el Despacho se permite extraer lo siguiente:

"(...)

LOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES Y SU FUNCIÓN EN EL DERECHO MARÍTIMO ADMINISTRATIVO MARÍTIMO

Con la llamada expedición de la constitución de 1991 se inició en nuestro país la llamada constitucionalización del derecho, lo cual se concluye de los resultados obtenidos con el desarrollo dado a la teoría de los derechos fundamentales y al examen de constitucionalidad de las normas jurídicas; dicho fundamento ha residido esencialmente, en el cambio de la concepción del papel que tiene el estado hacia los particulares. De acuerdo a este nuevo paradigma, al Estado por intermedio de sus funcionarios de forma irrazonable y desproporcionada. Previamente y en cada caso concreto antes de la decisión, debe haber dado al administrado las garantías fundamentales para el ejercicio de sus derechos. De igual forma, su decisión necesaria debe estar en consonancia con los principios y valores consagrados en la carta política.

Así las cosas, de acuerdo con esta concepción, las actuaciones de los funcionarios de la administración, entre ellos incluidos los de la Dirección General Marítima, por ostentar la facultad de imponer, deben ceñirse a criterios de proporcionalidad y de respeto por los derechos fundamentales de los administrados. Es conocido que nuestro ordenamiento jurídico se encuentra compuesto por normas jurídicas, que se clasifican de acuerdo con su estructura en principios y reglas.

VIOLACIÓN AL DEBIDO PROCESO AL DESCONOCER EL DESPACHO LAS PRUEBAS QUE EXONERAN AL OPERARIO DE LA EMPRESA DE LAS CAUSAS ORIGINARON (SIC) EL SINIESTRO:

De conformidad con lo establecido en el artículo 29 de la Carta Política, es igualmente una violación al debido proceso y a la defensa, no tener en cuenta las pruebas formales que se hayan remitido al expediente, me refiero puntualmente a:

No obstante existir en el plenario dos testimonios que no fueron refutados por el despacho, ni por persona interesada, el despacho exige una formalidad probatoria (excusa medica) para demostrar que el accidente de que fue objeto el señor IRVIN OTERO SOTELO y que dio como cuenta el vertimiento parcial de una mínima porción de combustible, no es creíble; si el despacho tenía dudas sobre el accidente que ocurrió como un hecho casual, debió formularlas en el interrogatorio o en su defecto preguntarle al indagado en calidad de allegar al proceso las aludidas incapacidades médicas mas no esperar al final del proceso para sacarlas a relucir en el fallo.

Las dudas razonables si las tenía la administración, debía en primer lugar plantearlas durante el proceso o si lo quería realizar a mutuo para demostrar la falla, de la no incapacidad del operario, debió probarlo y presentarlo dentro del proceso y no argumentarlo en el fallo, infringiendo a la luz de la constitución y la ley el derecho a la defensa y al debido proceso.

VIOLACIÓN AL DEBIDO PROCESO AL DESCONOCER EL DESPACHO LA PREMISA CONSTITUCIONAL DE NON BIS IDEM:

De conformidad con lo establecido en el artículo 29 de la Carta Política, es igualmente una violación al debido proceso y a la defensa, IMPONER UNA MULTA (sic) cuando ya CARDIQUE se pronunció sobre el particular.

Corresponde al despacho determinar si hubo o no una violación de normas y quedó demostrado en el proceso en el proceso que no las hubo, es más el medido de capacidad de llenado es un elemento que no está contemplado en las ultimas normas de protección y que viene en aquellas barcasas de última generación, sin que sea un requisito indispensable para la operación, ya que hay un protocolo, unos operarios capacitados y un perito que da fe del proceso, luego no es procedente la multa en cuestión.

VIOLACIÓN AL DEBIDO PROCESO AL DESCONOCER EL DESPACHO LAS CAUSALES DE ATENUACIÓN CONTENIDAS EN EL ESTATUTO MARÍTIMO:

De conformidad con lo establecido en el ESTATUTO MARÍTIMO y a la Constitución Nacional, la buena fe se presume, adicionalmente se deben tener en cuenta las circunstancias de atenuación, la cual no fue tenida en cuenta, me refiero a que existieron causales eximentes, sin embargo no fueron tenidas en cuenta, entre éstas tenemos,

- 1. Que la autoridad ambiental determinó que no hubo daño ambiental por la interacción de las medidas protectoras de los operarios y la compañía al facilitar y desplegar todo su protocolo en este tipo de situaciones, ajenas a la voluntad de los operarios y de la misma compañía, a la hora del siniestro marítimo.*
- 2. Que los operarios actuaron y como consecuencia de ello fue mínimo el vertimiento ya que casi todo el combustible fue vertido en cubierta.*
- 3. Que la intervención de los operarios fue oportuna, siendo procedente anotar que fueron más 15 personas con sus equipos los que trabajaron duro para que se recogiere la pequeña porción que llegó al mar, la cual no produjo ningún tipo de contaminación como bien lo manifestaron autoridad ambiental y el perito nombrado por la capitanía de puerto, en su calidad de funcionario e inspector especializado en este tipo de operaciones.*

(...)” (Cursiva fuera de texto)

ANÁLISIS TÉCNICO

En la investigación adelantada por la Capitanía de Puerto de Cartagena, se nombró como perito al señor ORLANDO ROYET DEL GALLEGO, para que conceptuara al respecto de las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro. Por lo tanto el 9 de noviembre de 2012 rindió informe (folios 59-60), del cual se extrae lo siguiente:

"(...)

1. *Al ocurrir el derrame inmediatamente se procedió a succionar el combustible que quedó sobre cubierta dejándola seca. Posteriormente se realizó limpieza de la cubierta con aserrín.*
2. *Durante el derrame se instalaron barreras de contención adicionales en el área interna de la dársena con el fin de minimizar el área afectada y evitar el contacto del combustible con la costa interna de la dársena.*
3. *El personal de turno inició la recolección del producto en el mar mediante el uso de paños absorbentes.*
4. *A las 0630 horas ingresó una cuadrilla de 15 trabajadores y 04 botes para apoyar la recolección con el uso de paños absorbentes.*
5. *A las 0930 horas se realiza movimiento de las barcas para poder realizar la limpieza en medio de estas.*
6. *Siendo las 1700 horas del día 09 de noviembre de 2012 queda restablecida el área marítima del sector de la dársena afectada para el derrame del combustible, el personal pasa a limpiar la zona costera y la empresa continúa con la operación normal.*

En conclusión considero que la empresa C.I. INTERNATIONAL FUEL asumió de manera oportuna y responsable la reacción ante el desafortunado evento, producto de un caso fortuito, dando como resultado la correcta contención del hidrocarburo y minimizando el riesgo de contaminación al medio marino. (...)"(Cursiva fuera de texto)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Antes de estudiar los argumentos propuestos, este Despacho considera pertinente clarificar que el presente recurso se resolverá teniendo en cuenta las facultades especiales conferidas al recurrente, las cuales lo legitiman y autorizan para realizar las gestiones concretamente facultadas por el poderdante, siendo esta la Sociedad comercial C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA.

Del mismo modo, en cuanto a las violaciones de las normas de la Marina Mercante se refiere, esta Dirección General Marítima, tiene la atribución administrativa de investigar las presuntas infracciones e imponer las sanciones pertinentes, conforme lo establece el artículo 48 Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, cabe anotar que una cuestión es la responsabilidad del siniestro marítimo y otra situación es la declaración de responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante y las sanciones a que haya lugar por las mismas (Derecho Administrativo Sancionador).

Conforme a lo anterior, y antes de resolver los argumentos incoados por el apelante, es necesario realizar el siguiente análisis, respecto de la ocurrencia y configuración del siniestro marítimo de contaminación marina, así:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que 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 son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

- a) El naufragio;*
- b) El encallamiento;*
- c) El abordaje;*
- d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas;*
- e) La arribada forzosa;*
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias. (...)*
(Cursiva fuera de texto).

De acuerdo con el artículo 1° del Decreto 1875 de 1979 “Por el cual se dictan normas sobre la prevención de la contaminación del medio marino y otras disposiciones”, define como contaminación marítima:

“(…) La introducción por el hombre, directa o indirecta de sustancias o energía en el medio marino cuando produzca o pueda producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligro a la vida humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluso la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar y menoscabo de los lugares de esparcimiento (...)”(Cursiva y subraya fuera de texto).

Conforme a las definiciones anteriormente citadas y atendiendo a los hechos ocurridos el día 9 de noviembre de 2012, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo de contaminación, toda vez que fue derramado hidrocarburo al medio marino.

Establecido lo anterior, se procederá a realizar el análisis sobre lo sucedido con el objeto de establecer la responsabilidad civil del asunto sub examine, por lo cual se citará el contenido del informe de la novedad ocurrida el día de los hechos por parte del señor ORLANDO ROYET DEL GALLEGO, en condición de Supervisor de Contaminación de INTERNATIONAL FUELS, en la cual narró lo ocurrido, así:

“Siendo aproximadamente las 0010 horas, durante una maniobra de trasiego de 120 toneladas de combustible IFO 380 desde la barcaza INTERGOD VI a la barcaza INTERGOD IV se presentó derrame al mar de aproximadamente 200 galones del producto.

En el momento de la maniobra el funcionario que atiende la bomba y debe asegurarla para detener el bombeo se accidenta dentro del cuarto de máquinas y no alcanza a parar la bomba, lo cual origina que rebose el tanque 4E del INTERGOD IV y ocurra el derrame inicialmente en la cubierta de la barcaza y debido a la escora se logra derramar el combustible al mar. Las barreras de contención instaladas logran controlar el derrame dentro de la dársena e

inmediatamente se inicia la recolección del combustible tanto en la barcaza como en el mar con el personal de turno y posteriormente ingresa una cuadrilla de 12 operarios en 04 botes para apoyar la recolección.” (Cursiva fuera de texto)

Del anterior informe de los hechos, se puede colegir que en efecto el siniestro marítimo que tuvo lugar fue la contaminación marina, y asimismo que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

Por ello, es pertinente recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexa causal¹.

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

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella².

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

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

Sentado lo precedente, se estima pertinente determinar cómo se realiza el procedimiento por el cual se derramó la sustancia contaminante; por ello, el señor JAIME ALFONSO OLIVARES DIAGO, en su condición de Director de Operaciones de la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA, indicó:

“Inicialmente, se documenta o informa por escrito los movimientos a realizar al personal encargado de la maniobra de la barcaza, luego se hace un chequeo de verificación en el área, que cumpla los requisitos mínimos para éste tipo de maniobra y finalmente se ejecuta la actividad la cual consiste en la apertura de válvulas de succión, medición de tanques, ignición del equipo o motobomba, es decir la que hace que se mueva el combustible de un lado a otro, después que se tiene la lista de operación de verificación se procede a conectar la bomba a la que inicia el transvase o trasiego en lo cual existe un loading master o supervisor de barcaza con tres marinos operadores y la cinta de medición para el inicio del bombeo, después ya se inicia el bombeo con las estipuladas o programadas.” (Cursiva fuera de texto)

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas.

Ahora bien, de la sustancia vertida al medio marino es preciso indicar que se trata del hidrocarburo IFO 380, según la documentación suministrada por la Compañía INTERNATIONAL FUELS LTDA. (Folios 11-13), así:

SECCIÓN 1	
IDENTIFICACIÓN DEL PRODUCTO E INFORMACIÓN DEL FABRICANTE	
NOMBRE COMERCIAL DE LA SUSTANCIA	IFO 380
NOMBRE COMÚN O GENÉRICO	IFO 380 (Fuel oil intermedio IFO 380)
NOMBRE DE LA COMPAÑÍA FABRICANTE	CI INTERNATIONAL FUELS LTDA.

De otra parte, en cuanto al hecho generador que ocasionó el derrame de la sustancia contaminante, se puede citar la declaración del señor EDINSON QUINTERO PINTO en condición de marinero operador a bordo del artefacto naval “INTERGOD IV”, por medio de la que informó lo siguiente:

“La barcaza INTERGOD VI tiene una bomba la cual se usa para trasegar el producto hacia la otra barcaza, las barcazas se encuentran conectadas entre sí por una manguera de seis pulgadas, se encontraba abierta la bodega del INTERGOD IV que era la que estaba recibiendo el producto, en el INTERGOD IV se encontraba ERACLIO FELIZOLA que era el que me iba a dar la señal de pare del motor cuando la bodega estuviese a su nivel, y ahí lo que sucede es que cuando mi compañero me da la señal de pare al motor me resbalo, me golpeo la espalda y me hago una fisura en la rodilla izquierda lo cual me impide pararme de la cubierta y poderle dar stop o desenclochar el motor, entonces mi compañero al ver que el bombeo seguía se dirigió hacia la barcaza INTERGOD VI que es donde yo me encontraba al darse cuenta del accidente él le da pare al motor, entonces mi compañero al ver que el bombeo seguía se dirigió hacia la barcaza INTERGOD VI que es donde yo me encontraba al darse cuenta del accidente él le da pare al motor. Al transcurrir este tiempo la bodega cuatro estribor de la INTERGOD IV se rebosó y se regó una cantidad que no fue mucha y el reguero no llegó ni a media cubierta, como un metro cuadrado. (...)” (Cursiva fuera de texto)

Con fundamento en la declaración, se puede colegir que en el transcurso de la maniobra de trasiego de combustible, el señor ERACLIO FELIZOLA se encontraba en el artefacto naval “INTERGOD VI”, quien daría la señal de “parar” al señor EDINSON QUINTERO PINTO el cual hacía parte del personal del artefacto naval que lo estaba aprovisionando (“INTERGOD VI”); sin embargo, en el momento que el señor ERACLIO FELIZOLA dio la señal al señor QUINTERO, este último sufrió un accidente, impidiendo detener el flujo de combustible que se encontraba en desarrollo y como consecuencia de ello se produjo el derrame de hidrocarburo en parte de la cubierta del “INTERGOD IV” y el medio marino. Es decir, el siniestro marítimo de contaminación marina se produjo como resultado de un error humano.

Ahora bien, respecto de las acciones desplegadas por parte del personal a cargo de la operación ejecutada, el señor ORLANDO ROYET DEL GALLEGO en condición de Perito designado en la presente investigación, indicó:

“(...)”

1. *Al ocurrir el derrame inmediatamente se procedió a succionar el combustible que quedó sobre cubierta dejándola seca. Posteriormente se realizó limpieza de la cubierta con aserrín.*
2. *Durante el derrame se instalaron barreras de contención adicionales en el área interna de la dársena con el fin de minimizar el área afectada y evitar el contacto del combustible con la costa interna de la dársena.*
3. *El personal de turno inició la recolección del producto en el mar mediante el uso de paños absorbentes.*
4. *A las 0630 horas ingresó una cuadrilla de 15 trabajadores y 04 botes para apoyar la recolección con el uso de paños absorbentes.*
5. *A las 0930 horas se realiza movimiento de las barcasas para poder realizar la limpieza en medio de estas.*
6. *Siendo las 1700 horas del día 09 de noviembre de 2012 queda restablecida el área marítima del sector de la dársena afectada para el derrame del combustible, el personal pasa a limpiar la zona costera y la empresa continúa con la operación normal.*

En conclusión considero que la empresa C.I. INTERNATIONAL FUEL asumió de manera oportuna y responsable la reacción ante el desafortunado evento, producto de un caso fortuito, dando como resultado la correcta contención del hidrocarburo y minimizando el riesgo de contaminación al medio marino. (...)” (Cursiva fuera de texto)

Según lo determinado en el informe realizado por el Perito, la Empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA. en su condición de Armador de los artefactos navales inmersos en la operación de trasiego de combustible de la cual se originó el presente siniestro marítimo, desplego acciones tendientes a controlar la contaminación.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, es necesario referirse a la figura del Armador, la cual se encuentra contenida en el artículo 1473 del Código de Comercio, definida de la siguiente manera:

“Llámase armador la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.” (Cursiva fuera de texto)

Por lo tanto, la responsabilidad del Armador del artefacto naval “INTERGOD VI” resulta ser clara e inequívoca, por cuanto además de los derechos y obligaciones legales que le asisten, ostenta la condición de guardiana del bien, lo que la legitima suficientemente para responder por daños y perjuicios que se causasen en el ejercicio de la actividad de la navegación, siendo esta una actividad peligrosa. Esta responsabilidad emana no solo porque obtiene aprovechamiento económico como consecuencia de la actividad que se ejecuta, sino porque ejerce poder efectivo sobre el artefacto naval.

Es por ello que para el caso en concreto, el Despacho se apartará de lo dispuesto por el Capitán de Puerto de Cartagena como fallador de primera instancia, toda vez que el señor IRVIN OTERO SOTELO, el cual fue declarado responsable en condición de Operador del artefacto naval “INTERGOD VI” no ostenta la condición de Capitán y como consecuencia no posee las facultades y obligaciones que la normatividad dispone, debido a que sobre él no recae el gobierno y dirección del artefacto naval sobre el cual se desempeñaba como un simple operador.

Razón por la cual, se procederá a declarar la responsabilidad civil por el siniestro marítimo de contaminación marina ocurrido el día 9 de noviembre de 2012, a la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA. en condición de Armador del artefacto naval “INTERGOD VI”.

Una vez dispuesto lo anterior, el Despacho entra a resolver los argumentos planteados en el recurso de apelación interpuesto en contra del fallo emitido en primera instancia por el Abogado OSCAR EDUARDO BORJA SANTOFIMIO, apoderado de la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA., en los siguientes términos:

1. Sobre los argumentos en los cuales plantea el apelante lo relacionado con los principios constitucionales y su función en el derecho administrativo marítimo, así como la violación al debido proceso al desconocer las causales de atenuación contenidas en el estatuto marítimo, este Despacho debe indicar que al analizar las normas contenidas en el artículo 81 del Decreto Ley 2324 de 1984, el cual establece las reglas para aplicaciones de las sanciones, definiendo dentro de las atenuantes la siguiente:

“(…)

f) El efectuar labores o actos que contribuyan a minimizar o disminuir los daños perjuicios ocasionados o que se puedan ocasionar por el accidente o siniestro marítimo de que se trate. En estas circunstancias, las sanciones se disminuirán en un cincuenta por ciento (50%). Se sancionarán con mayor severidad aquellas infracciones que pongan en peligro la seguridad de las personas, de las naves, de los artefactos navales o plataformas, de la carga transportada y/o las instalaciones portuarias.

(…)” (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

En consideración del artículo en cita, es evidente que una vez ocurrido el derrame del hidrocarburo, fueron desplegadas diferentes acciones para minimizar los efectos nocivos del vertimiento de la sustancia al medio marino, tales como la realización de la limpieza de la cubierta con aserrín, instalación de barreras de contención adicionales en el área interna de dársena, recolección del producto con el uso de paños absorbentes, entre otras. De las cuales se pudo llegar a la siguiente conclusión por parte del Perito designado en la investigación:

“(…)”

En conclusión considero que la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS asumió de manera oportuna y responsable la reacción ante el desafortunado evento, producto de un caso fortuito, dando como resultado la correcta contención del hidrocarburo y minimizando el riesgo de contaminación al medio marino. (...)” (Cursiva fuera de texto)

Sin embargo, el Despacho considera no acceder a la solicitud, toda vez que la cantidad y el tipo de sustancia derramada corresponde a una mezcla de combustible que por sus propiedades es considerada altamente nociva para el medio marino, el cual genera daños irreparables para los ecosistemas acuáticos.

2. En lo concerniente al argumento donde indica en el escrito de apelación la violación al debido proceso al desconocer las pruebas que exoneran al operario de la empresa de las causas que

originaron el siniestro marítimo, es pertinente reiterar que el régimen de responsabilidad civil extracontractual aplicable a las investigaciones jurisdiccionales por siniestro marítimo, es el objetivo, en el cual todo elemento de culpa deja de existir.

En ese misma orbita, la Jurisprudencia ha sido enfática en señalar que la navegación marítima es una actividad peligrosa donde el investigado tiene la carga probatoria de demostrar la ocurrencia de un elemento extraño (Caso fortuito o fuerza mayor, hecho de un tercero y/o culpa de la víctima)

En virtud de ello, le corresponde al Armador del artefacto naval - C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA. allegar a la investigación todas y cada una de las pruebas de los hechos que pretendía hacer valer dentro de la misma, con el objeto de demostrar al Despacho la intervención del elemento eximente de responsabilidad, que para el caso en concreto sería algún tipo de documentación medica en la cual constara la incapacidad del señor EDINSON QUINTERO PINTO, producto del accidente sucedido el día del siniestro marítimo de contaminación, situación que no ocurrió.

3. Por último, en tratándose del argumento en el cual propone la violación al debido proceso al desconocer el fallador de primera instancia la premisa constitucional de *non bis in ídem*, al tener en cuenta que la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique - CARDIQUE se había pronunciado sobre el particular.

Sobre lo anterior, es preciso acotar las diferencias en materia de competencias entre la Dirección General Marítima - Autoridad Marítima y las Corporaciones Autónomas Regionales - CARDIQUE, señalando que la primera tiene la facultad de adelantar investigaciones jurisdiccionales declarando la responsabilidad civil extracontractual, así como la violación de alguna de las normas que regulan la actividad marítima, mientras que la segunda como Autoridad Ambiental podría adelantar la investigación que corresponda por la violación a las normas en materia ambiental o la generación de un daño al medio ambiente.

Es así como se considera este Despacho que la decisión adoptada por el Capitán de Puerto de Cartagena no se encuentra en contravía a la garantía fundamental del *non bis in ídem*, toda vez que es de su competencia pronunciarse sobre las causas que dieron origen a la contaminación, así como de las sanciones que den lugar que se deriven de la misma, como quiera que son materia de la de investigación jurisdiccional de la Autoridad Marítima.

Avalúo de Daños

En relación con el avalúo de los daños, se puede evidenciar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse al respecto, toda vez que, no se cuenta con suficientes elementos materiales probatorios que permitan avaluar los daños generados por el siniestro marítimo de contaminación marina, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Razón por la cual, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto y respaldará lo dispuesto por el fallador de primera instancia.

Violación a normas de Marina Mercante

Finalmente, el Despacho encuentra probada la violación a normas de Marina Mercante, específicamente en lo consignado en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques - MARPOL, por parte de los supervisores de la operación de trasiego de combustible entre los artefactos navales "INTERGOD VI" e "INTERGOD IV" de los cuales figura como Armador la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA.

Sin embargo, es de clarificar que tal y como se ha planteado anteriormente la responsabilidad es directamente por parte de la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA., por cuanto ostenta la condición de guardiana del bien, legitimándola suficientemente para responder por todo lo que se ocasione en el ejercicio de la actividad marítima.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 30 de junio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"**DECLARAR** civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación marina a la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA. identificada con NIT. 802024011-4, en condición de Armador del artefacto naval "INTERGOD VI" identificada con matrícula CP-01-0689-AN, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído".

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión del 30 de junio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"**DECLARAR** responsable por violación a normas de Marina Mercante a la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA. identificada con NIT. 802024011-4, en condición de Armador del artefacto naval "INTERGOD VI" identificada con matrícula CP-01-0689-AN, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído".

ARTÍCULO 3°.- MODIFICAR el artículo tercero de la decisión del 30 de junio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"**IMPONER** a título de sanción a la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA. identificada con NIT. 802024011-4, en condición de Armador del artefacto naval "INTERGOD VI" identificada con matrícula CP-01-0689-AN, multa correspondiente a SEIS (06) salarios mínimos mensuales legales vigentes, suma equivalente a TRES MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL CIEN PESOS m/cte. (\$ 3.866.100.00), suma que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 05000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, a partir del día siguiente de la ejecutoria del presente proveído."

ARTÍCULO 4°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 30 de junio de 2015,

proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

ARTÍCULO 5°. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido de la presente decisión a los señores IRVIN OTERO SOTELO en condición de operador del artefacto naval "INTERGOD VI", OSCAR EDUARDO BORJA SANTOFIMIO en condición de Apoderado de la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA., a la señora ROXY ELENA BARRIOS GONZALEZ en condición de Gerente de la sucursal Cartagena de la empresa C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA., y demás partes interesadas en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 7°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Cartagena debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 28 SEP 2018


Vicealmirante **MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA**
Director General Marítimo