

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

27 MAR 2017

Referencia: 15012013-003

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo de Contaminación - Consulta.

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 31 de octubre de 2013 proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena dentro de la investigación por el presunto siniestro marítimo de contaminación ocasionado por la Barcaza "MARINSE I", hechos ocurridos el día 21 de marzo 2013, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. La Capitania de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento del vertimiento de hidrocarburos (IFO 380) desde la Barcaza "MARINSE I" con matricula MC-05-163-AN a la Bahía de Cartagena cuando la empresa PETROCOSTA C.I S.A. realizaba recirculación del tanque No. 2 del citado artefacto naval.
2. El día 04 de abril de 2013 el Capitán de Puerto de Cartagena emitió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo de contaminación ocasionado por el artefacto naval "MARINSE I", decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación de acuerdo con las facultades conferidas por el artículo 5 numeral 27, Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Capitán de Puerto de Cartagena profirió decisión de primera instancia el día 31 de octubre de 2013 en la cual declaró responsable al señor MARLON OBDULIO CABEZA TEJADA, en calidad de Operador de la barcaza "MARINSE I" por la ocurrencia del siniestro marítimo de contaminación.

Igualmente, declaró que existió violación a las normas de marina mercante por parte de los señores MARLON OBDULIO CABEZA TEJADA y VICTOR MANUEL DUARTE PEREZ, Operadores de la Barcaza "MARINSE I".

En consecuencia, impuso a título de sanción para el señor MARLON OBDULIO CABEZA TEJADA una multa de VENTICINCO (25) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalentes a CATORCE MILLONES SETECIENTOS TREINTA Y SIETE MIL QUINIENTOS PESOS M/CTE (\$14.737.500) y multa para el señor VICTOR MANUEL DUARTE PEREZ de DIEZ (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes correspondientes a la suma de CINCO MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL PESOS M/CTE (\$5.895.000), pagaderos en forma solidaria con las empresas INSER S.A.S y DISMARINA LTDA, y la empresa PETROCOSTA C.I.S.A., en calidad de Propietarios y Armador respectivamente.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Cartagena envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

#### COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

#### ANÁLISIS TÉCNICO

De acuerdo con el dictamen rendido por el señor ANDRÉS VEGA ORTEGA, Perito Naval, las circunstancias de tiempo, modo y lugar de los hechos que rodearon el siniestro fueron las siguientes:

##### *"Hechos*

*Los hechos sucedieron a eso de las 0530R del 21 de marzo del año en curso (2003); en el muelle de Petrocosta cuando se encontraba realizando una operación de recirculación del tanque No. 3 y No. 4 del bongo "MARINSE", la cual se efectuó sin novedad, sin embargo al efectuar la recirculación del tanque No. 2 el operador de turno no cerró la válvula del tanque No. 4 del bongo arriba mencionado, la cual ya había terminado la maniobra, pasándose producto del tanque No. 2 al tanque No. 4 ocasionándose rebose por la sonda No. 3 y el simonboild o tapa*

del tanque No. 4; rebozándose y traspasando la borda de contención de la bandeja de la barcaza ya que por la maniobra que se estaba realizando la barcaza se encontraba con un cierto grado de inclinación, ayudando al derrame del producto. (SIC)

En el momento de la novedad se encontraba las barreras de contención colocadas alrededor de la operación y dicho producto quedo contenido por la misma, luego en una lancha de la empresa se empezó a absorber con una motobomba y volviéndolo a almacenar en los tanques del bongo Marinse; inmediatamente los funcionarios de la empresa activaron su plan de contingencia supervisado por el gerente de operaciones, el material que se utilizó para contener el producto derramado fue rollo de papel oleofilico, las barreras absorbentes y la mancha aceitosa que por efecto de la corriente se salió de la barrera de contención, se atacó con dispersante.

El plan de contingencia se llevó a cabo con 05 lanchas de fibra de vidrio y 01 remolcador de nombre "Halley", se colocó un segundo nivel de barreras de contención, con el fin de minimizar al máximo la contaminación marina en la Bahía de Cartagena.

Al suceder la novedad se le informo al señor Suboficial Primero Orozco, funcionario de la Capitanía de Puerto de Cartagena para conocimientos y fines pertinentes.

Se mantuvo comunicación directa y a minuto con el señor Capitán de fragata Escobar Mármol David, funcionario de CP5 con el fin de mantener actualizada la situación y de tener retroalimentación las nuevas medidas que se tomarían ante el siniestro. (SIC)

**Características**

Nombre	BARCAZA MARINSE I
Producto autorizado	ACPM, Fuel Oil IFO's
Capacidad total	1.993 Tons.
Puerto de registro	Cartagena
Bandera	Colombia
Matricula	MC 05-0163-AN
Armador	PETROCOSTA
Eslora	45.72 Mts.
Manga	15.24 Mts.
Puntal	3.96 Mts.
TRB	629 Tons.
Año construcción	01/01/67
Clasificación	50.2-B-01-D

**Observaciones**

- Siempre se vio la disposición del personal de la Empresa Petrocosta de subsanar el vertimiento del producto a la Bahía de Cartagena, se tuvieron los elementos del SOPEP a la mano.

- *Las lanchas que trabajaron por fuera de la barrera de contención, absorbieron bastante producto que por efecto de la corriente traspasó la barrera de contención.*

### **Conclusiones**

*Teniendo en cuenta los hechos presentados en las observaciones anteriormente anotadas consistentes en el vertimiento de Hidrocarburos en la Bahía de Cartagena por parte de la Empresa Petrocosta, el día 21 de marzo de 2013 es posible concluir que faltó atención y cuidado por parte del operador de la barcaza mientras ejecutaba la maniobra.*

*La maniobra no fue supervisada ni ejecutada con las medidas de seguridad que exige el movimiento de sustancias oleosas o hidrocarburos limpios o contaminados de parte del operador quien fue objeto de la acción de vertimiento involuntaria.*

*Las condiciones meteomarinas eran las adecuadas para el desarrollo de la maniobra, tanto el mar y el viento se comportaban normalmente.*

### **Acciones tomadas**

*El plan de emergencia de la empresa se activó de la mejor manera posible y hubo reacción por parte del personal involucrado.*

*Las autoridades ambientales efectuaron presencia en el lugar del vertimiento atendiendo la novedad oportunamente, viéndose así un compromiso de estas (...)." (Cursivas, negrillas fuera de texto)*

## **CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO**

El artículo 1513 del Código de Comercio: define los accidentes o siniestros marítimos de la siguiente manera:

*"Para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional" (Cursiva fuera de texto)*

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- (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

16/3

(G) *Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias*" (Cursiva y subrayado fuera de texto)

La contaminación marítima es la introducción directa o indirecta, por parte del hombre, de sustancias nocivas que no son habituales en un ecosistema marino. Algunos de los contaminantes más comunes derivados de la actividad humana son los plaguicidas, herbicidas, fertilizantes químicos, detergentes, hidrocarburos, aguas residuales, plásticos y otros sólidos.

De acuerdo al informe presentado por el Suboficial Jefe ANDRÉS ALEXANDER VEGA ORTEGA, Perito de Contaminación Clase "C", el día 21 de marzo de 2013 se comunicó el vertimiento de hidrocarburos en la Bahía de Cartagena en el muelle de la Empresa PETROCOSTA.

En el mismo sentido, la señora LORENA BARRIOS BUSTAMANTE, Gerente y Representante Legal de la empresa PETROCOSTA C.I S.A., en audiencia del 9 de abril de 2013 manifestó:

*"El día 21 de marzo a las 5:30 de la mañana se estaba realizando la operación de recirculación de producto de los tanques 2 y 4 de la barcaza "MARINSE I" en las instalaciones de nuestra empresa, en el muelle Albornoz, y se presentó vertimiento de aproximadamente 25 galones de IFO 380 de inmediato se activó el plan de contingencia y se tomaron acciones por parte de nuestro personal"* (Cursiva fuera de texto)

De lo anteriormente mencionado, se puede constatar que efectivamente el día 21 de marzo de 2013 se configuró el siniestro marítimo de contaminación por parte de la Barcaza "MARINSE I" en la Bahía de Cartagena.

Ahora bien, frente a la responsabilidad en el siniestro marítimo de contaminación es preciso aclarar 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.

*"En tal orientación, la culpa, asume el papel de factor o criterio de imputación, esto es, la responsabilidad no se estructura sin culpa, o sea, no es suficiente el quebranto de un derecho o interés legítimo, es menester la falta de diligencia, por acción u omisión, noción ab initio remitida a la de negligencia, imprudencia o impericia, siendo el acto culposo moralmente reprochable, la responsabilidad su sanción y la reparación del daño la penitencia a la conducta negligente"* (Cursiva fuera de texto)

En consecuencia, el agente responsable por daños originados por una actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir peligro a terceros.

En cuanto a la exoneración de responsabilidad, la Corte Suprema de Justicia ha manifestado en varias oportunidades que sólo puede obtenerse con prueba del elemento extraño, esto es,

la fuerza mayor, el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, más no con la demostración de la diligencia exigible, o sea, con la ausencia de culpa

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

*"Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."*. (Cursiva fuera de texto)

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 consecuencias

La responsabilidad en materia marítima está establecida en función de la actividad que se desarrolla, considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso.

La actividad marítima en sí misma presenta una amenaza de producir daño, a pesar de la previsión y cuidado que se adopte, y en ese caso el afectado debe ser indemnizado por parte de quien obtiene los beneficios de la actividad peligrosa que realiza.

El artículo 2356 del Código Civil establece una presunción de culpabilidad, así:

*"Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta"* (Cursiva fuera de texto)

En este caso se debe probar que el daño fue causado en ejercicio de esa actividad peligrosa. La responsabilidad del propietario de la nave, puede provenir de un acto suyo o de su dependiente, y puede tratarse de una conducta activa, donde el hecho contará con la intervención directa de su voluntad, o de una conducta omisiva como es el caso de los siniestros.

En el informe rendido por el Perito ANDRES VEGA ORTEGA, se concluyó que:

*(...)"Teniendo en cuenta los hechos presentados en las observaciones anteriormente anotadas consistentes en el vertimiento de Hidrocarburos en la Bahía de Cartagena por parte de la Empresa Petrocosta, el día 21 de marzo de 2013 es posible concluir que faltó atención y cuidado por parte del operador de la barcaza mientras ejecutaba la maniobra.*

*La maniobra no fue supervisada ni ejecutada con las medidas de seguridad que exige el movimiento de sustancias oleosas o hidrocarburos limpios o contaminados de parte del*

*operador quien fue objeto de la acción de vertimiento involuntaria." (Folio 39 a 41).  
(Cursiva y subrayado fuera de texto)*

Igualmente, en la declaración rendida el día 30 de abril por el señor VICTOR MANUEL DUARTE PÉREZ, quien para la fecha de los hechos se desempeñaba como Marinero de Cubierta a bordo de la barcaza "MARINSE I" señaló lo siguiente:

*"(...) fue en ese instante que al compañero MARLON CABEZA se le olvidó cerrar la válvula del tanque No. 4 (...) al subir se percató de que el tanque no. 4 se había rebosado porque estaba abierto (...)." (Cursiva fuera de texto)*

Por su parte, el señor MARLON CABEZA TEJADA, quien para la fecha de los hechos se desempeñaba como Marinero de cubierta a bordo de la barcaza "MARINSE I" declaró:

*(...) "al efectuar el cambio de tal tanque al tanque nro. 2 cometieron el error de dejar la válvula del tanque 4 abierta, ocurriendo el derrame del hidrocarburo (...)." (Cursiva fuera de texto)*

Verificado el material probatorio, resulta irrefutable que para la fecha de los hechos mientras se realizaba la recirculación de combustible del tanque, uno de los encargados de turno no cerró la válvula del tanque Nro. 4, ocasionado el rebose por la sonda Nro. 3, lo que generó el vertimiento de 25 galones de hidrocarburos (IFO 380) a la Bahía de Cartagena.

Los Operarios de turno tenían el deber de ejecutar la maniobra con la mayor diligencia, pues se trataba de una sustancia altamente contaminante para el medio marino. Por lo anterior, se tiene que los hechos ocurridos no fueron producto de un caso fortuito o fuerza mayor, sino que como lo indicó el dictamen pericial, se debió a una falla humana y se procede a confirmar el artículo 1 de la decisión de primera instancia.

En cuanto a la violación de normas de Marina Mercante, este Despacho colige que se desconocieron las obligaciones contenidas en el literal a, del numeral 3, del artículo 2 del Convenio de MARPOL, ratificado por Colombia mediante la ley 12 de 1981, el cual dispone:

*"Las partes se comprometen a cumplir las disposiciones del presente Convenio y de aquellos Anexos por los que estén obligados, a fin de prevenir la contaminación del medio marino provocada para descarga de sustancias perjudiciales o de afluentes que contengan tales sustancias, (...)." (Cursivas fuera de texto)*

Asimismo se infringió el Decreto 1597 de 1988 en el artículo 55 numeral 4, literal a, el cual contempla:

*"Ejecutar debidamente los trabajos que le sean asignados por sus superiores inmediatos (...)." (Cursivas fuera de texto)*

Además de lo anterior, obra en el expedientes pruebas que el señor VICTOR MANUEL DUARTE PÉREZ, quien para la fecha de los hechos se desempeñaba como Operador de la barcaza MARINSE I tenía la licencia de marinero de cubierta vencida.

La empresa PETROCOSTA C.I S.A, quien tiene la calidad de armador de la barcaza "MARINSE I", es igualmente responsable en razón a la conducta desplegada por el Operador de la nave, según las disposiciones del artículo 1473 del Código de Comercio, el cual establece:

*"Llámesese 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". (Cursivas fuera de texto)*

El Artículo 1478 establece como obligación del armador:

*"Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación (...)". (Cursivas fuera de texto)*

Así las cosas, este Despacho procederá a confirmar en su totalidad la decisión del 31 de octubre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en todas sus partes la decisión del 31 de octubre de 2013, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, de conformidad con la parte motiva de la presente providencia

**ARTICULO 2º- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido del presente fallo a los señores MARLON OBDULIO CABEZA TEJADA identificado con la cédula de ciudadanía número 73.192.998 y VICTOR MANUEL DUARTE PÉREZ identificado con la cedula de ciudadanía número 73.156.740 en calidad de Operadores de la Barcaza "MARINSE I", al representante legal de la empresa INSER S.A.S, DISMARINA LTDA, y PETROCOSTA C.I S.A en calidad de Propietarios y Armador respectivamente, y al Doctor NAYIB SURMAY BARRIOS en calidad de Apoderado de la empresa PETROCOSTA C.I S.A., en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

130

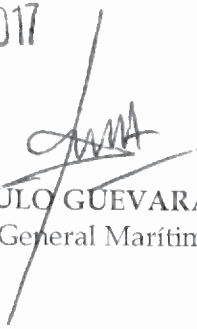


576

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

Notifíquese y cúmplase.

27 MAR 2017



Contralmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo (E)