

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 03 SEP 2019

Referencia: 14012017002

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo arribada forzosa- Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia emitida el día 20 de junio de 2018, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "EL GOLFO" de bandera venezolana, identificada con la matrícula No. ARSH-2489, por los hechos ocurridos el día 21 de junio de 2017, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita el 21 de junio de 2017, por el señor JUSTINO GOMEZ, en condición de Capitán de la motonave "EL GOLFO", la Capitanía de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la citada nave.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 27 de junio de 2017, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "EL GOLFO", 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 20 de junio de 2018, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió; declarar como legítimo el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "EL GOLFO", ocurrido el día 21 de junio de 2017. Así mismo, exonera de responsabilidad al Capitán JUSTINO GOMEZ, por considerar estos hechos como caso fortuito y fuerza mayor.
4. Al no haberse interpuesto recurso de apelación en contra de la citada decisión, dentro del término establecido por las disposiciones normativas vigentes sobre la materia, el Capitán de Puerto de Santa Marta remitió el expediente a este Despacho, en vía de consulta, conforme a 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, ésta Dirección General es competente para conocer, en consulta, las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio marítimo 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 No. 1605, el día 4 de noviembre de 2004.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Santa Marta para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantada por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 35 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

I. De la configuración y ocurrencia del siniestro marítimo investigado

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

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

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

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 (...)"*.

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.

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 forzosa;***
- f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y,*
- g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".*

De acuerdo al acta de protesta suscrita por el señor JUSTINO GOMEZ, la motonave "EL GOLFO", presentó avería por daños en el timón y el motor, quedando a la deriva en aguas colombianas, por lo que debió arribar forzosamente al Puerto de Santa Marta.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "EL GOLFO" de bandera venezolana, ocurrido el día 21 de junio de 2017, en virtud del literal e) del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

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

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

Acto seguido, la referida convención –en su objeto principal– expuso que: "Los estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de

certificados como prueba de que se ha hecho así". (Convenio Internacional SOLAS, objetivo principal)

En este punto, 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 nexo causal^[1].

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 ella^[2].

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*

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

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

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 consecuencias²

Según acta de protesta suscrita por parte del Capitán de la motonave, se evidencia que la nave "EL GOLFO" se encontraba navegando desde Puerto Ordaz- Venezuela con el fin de llegar a Punto Fijo, comprobando la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación.

III. Del análisis Técnico

De acuerdo con el informe de inspección rendido por el Perito Marítimo, el señor JHON JAIRO GONZALEZ FLOREZ, tal como figura en los folios 28 al 32, del expediente objeto de la referencia, se expuso lo siguiente:

² Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

"(...) Hechos:

"(...)En la visita de inspección, realizada el día jueves 22 de junio de 2017 fue posible constatar los siguientes hechos relacionados con el motivo de la arribada no programada de la unidad al puerto de Santa Marta del pesquero EL GOLFO matrícula ARSH-2489 de bandera venezolana:

En la inspección directa de los materiales se logró comprobar los siguientes hechos de naturaleza técnica:

- 1. Se observó que los soportes que sostienen la pala del timón desde el cuarto de máquinas se soltaron al parecer por la fuerza ejercidas por las olas, y estos no se encontraban debidamente ubicados.
El conjunto de la pala y timón del pesquero cuenta con unas poleas las cuales están ubicadas en la cubierta principal por donde pasan las cuerdas que van conectados al timón principal en el puente de gobierno de la embarcación.*
- 2. Se observó que las poleas y la cuerda principal del sistema del timón se encuentra en buen estado.*
- 3. Al examinar los tornillos de la base del timón principal en el cuarto de máquinas, se observa que no tenían una soporte adecuado que aseguraban la base y evitara el desprendimiento de los tornillos, así mismo el material del casco de la embarcación es de madera por tal motivo es poco resistente, observándose un desprendimiento de la madera en el sector donde pasa el soporte de la pala principal.*

Conclusiones:

- Que se dio cumplimiento al auto de proceder de ese despacho relacionado con la arribada no programada de la motonave EL GOLFO de bandera venezolana al Puerto de Santa Marta*
- Que en la visita de inspección se constató la ocurrencia de la falla en el desprendimiento de la base del timón principal por no tener los soportes con sus respectivos refuerzos y debidamente asegurados*
- Que las anomalías presentadas obligaban técnica y náuticamente al Capitán de la nave acogerse a la figura de una emergencia operativa en el mar, causa de la arribada no programada de la nave al Puerto de Santa Marta" (cursiva fuera del texto).*

Conclusión: la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "EL GOLFO", se originó debido a la avería en el timón, generando pérdida de gobierno quedando la nave a la deriva.

IV. Del estudio probatorio del caso en concreto

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

Inicialmente, respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la motonave "EL GOLFO", el señor JUSTINO GÓMEZ, en acta de protesta de fecha 21 de junio de 2017 (folio 3-4), afirmó lo siguiente:

"(...) El día 30 de mayo del año 2017 zarpamos con destino a punto fijo, a las 13 horas con una tripulación de 5 abordo, quedándonos accidentados entre Aruba y Venezuela, coordenadas 12,22971 Norte 70,02695 Oeste. Quedando a la deriva hasta el día miércoles hasta que nos rescató la armada colombiana y nos trajo hasta el Puerto de Santa Marta" (cursiva y subraya fuera del texto).

En versión rendida en audiencia pública el día 28 de junio de 2017 (folio 24-25), en la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el señor JUSTINO GOMEZ, en su calidad de Capitán de la motonave "EL GOLFO" afirmó lo siguiente:

"(...) Salí de Puerto Ordaz (Venezuela) el día 30 de mayo hacia punto fijo, en el camino se le presentó una avería al timón, entre la península de Paraguaná y Aruba, ahí estuvimos, tratamos de remendar la avería pero no se pudo hacer nada, tuvimos siete días a la deriva, y la corriente nos llevó a las costas colombianas, el día viernes 9 de junio del presente año, fuimos rescatados por Guardacostas y ellos nos remolcaron hasta el Puerto de Santa Marta, ahí nos tomaron la declaración y después vino el cónsul venezolano, nos tomaron los datos y nos quería mandar para Venezuela, pero yo le dije que no me iba por que iba a cuidar el barco" (cursiva y subraya fuera del texto).

Respeto del daño sufrido por la nave, el referido Capitán, manifestó lo siguiente:

"(...) El timón y después el motor, estaba la tubería podrida en el tanque de igualuz"

"No era posible arreglarlo, no había manera de arreglarlo" (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

En relación al último mantenimiento a la máquina principal de la motonave, afirmó lo siguiente:

"(...) tienen aproximadamente de seis a ocho días de haberse realizado mantenimiento a la nave" (cursiva fuera del texto).

En aras de mayor entendimiento en lo concerniente a las condiciones meteorológicas, el referido Capitán afirmó;

"Ese día había un clima bastante malo, mucha brisa y la marea estaba muy alta, por poco nos voltea la lanchita" (cursiva fuera del texto)

En versión rendida en audiencia pública el día 28 de junio de 2017 (folios 25-26), en la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el señor CARLOS LUIS JIMÉNEZ, en su calidad de Marinero de la motonave "EL GOLFO" manifestó lo siguiente:

"(...) Salimos el día 30 de mayo, desde Puerto Ordaz hasta Punto Fijo, cuando tuvimos una avería en el motor y luego en el timón, duramos siete días a la deriva, mientras Guardacostas nos rescataron y nos trajeron al Puerto de Santa Marta"

"El ultimo mantenimiento lo realizamos al salir de Puerto Ordaz" (cursiva fuera del texto).

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas por el Capitán y el Marinero de la motonave "EL GOLFO", para concluir de manera clara e inequívoca que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue ajeno a la voluntad del Capitán de la nave, por lo que debió arribar forzosamente al Puerto de Santa Marta a causa de la avería en el timón de la nave.

Conforme a lo anterior, es pertinente realizarlas siguientes aclaraciones:

El artículo 1540 del Código de Comercio, define la arribada forzosa como:

"llámese arribada forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe" (cursiva fuera del texto).

A su turno el artículo 1541 de la norma ibidem, prevé:

"La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolor o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la capitanía de puerto investigará y calificará los hechos" (cursiva y subraya fuera del texto).

Con el objeto de analizar las condiciones de navegabilidad, esta instancia observa que según informe presentado por el Perito Marítimo JHON JAIRO GONZALEZ FLOREZ, la motonave "EL GOLFO" se encontraba en condiciones de navegabilidad técnica (folio 32).

Nos encontramos en el escenario de la responsabilidad objetiva por actividad peligrosa que es la dispuesta en las investigaciones por siniestros marítimos, donde se presume la culpa del agente, en este caso la del Capitán de la nave como jefe superior y encargado del gobierno de la misma, según lo establece el artículo 1495 del Código de Comercio, salvo cuando se demuestra la existencia de un eximente de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho a un tercero.

La fuerza mayor consiste en la ocurrencia de un imprevisto al cual no se puede resistir, el cual requiere de los supuestos de la imprevisibilidad y la irresistibilidad para que se configure; en cambio el caso fortuito opera cuando el suceso es previsible pero irresistible. Así lo contemplo la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, que en sentencia del 27 de febrero de 2009, en el proceso bajo radicado No 73319-3103-002-2001-00013-01 con ponencia del magistrado ARTURO SOLARTE RODRÍGUEZ, señaló³:

"Para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito, es necesario que de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o de forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable fatal e ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora," (..)

³ Consulta Siniestro Marítimo de arribada forzosa de la M/N "HYBRID" Rad No 11012015002

(.....)Se ocupó luego de la irresistibilidad (...) En tal virtud, éste presupuesto legal se encontrará configurado cuando de cara al suceso pertinente, la persona no pueda- o pudo- evitar, ni eludir sus efectos (...) (Cursivo y subrayado fuera del texto)

En aras de mayor entendimiento en lo concerniente al siniestro marítimo de la motonave "EL GOLFO", este Despacho ilustra el daño acaecido al timón de la nave;



Fuente: Expediente-Siniestro Marítimo de Arribada Forzosa de la Motonave "EL GOLFO" -Informe de Inspección - Perito Marítimo Folio 29

Se tiene entonces que de acuerdo al informe de inspección hecho a la motonave "EL GOLFO" por el Perito Marítimo, el señor JHON JAIRO GONZALEZ FLOREZ, la motonave se encontraba en buen estado, por lo que el daño del timón, obedeció a que los soportes que sostienen la pala del timón desde el cuarto de máquinas se soltaron al parecer por la fuerza ejercida por las olas.

Así las cosas, el Despacho puede concluir en grado de certeza que las circunstancias que rodearon el presente siniestro marítimo, se encuadran en situaciones inesperadas (caso fortuito o fuerza mayor). Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia^[1] ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

*"(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento...
Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[I] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)...Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)* (Cursivas fuera de texto).

Respecto al criterio de irresistibilidad, la mencionada Sentencia expresó lo siguiente:

"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos^[2] (...)", (Cursiva fuera de texto).

En definitiva, queda demostrada la ruptura del nexo causal entre el hecho generador del siniestro marítimo y el daño; la avería del timón, ocurrió de manera intempestiva, por lo que era imposible para el Capitán evitar la ocurrencia del siniestro, por ende, se vio obligado a intentar solucionar junto con su tripulación el inconveniente por sus propios medios, pero quedó a la deriva, por lo que la nave fue dirigida al Puerto de Santa Marta por parte de Guardacostas, protegiendo la vida humana en el mar y evitar daños mayores a la motonave "EL GOLFO", además que se habían realizados mantenimientos con antelación de la ocurrencia del siniestro.

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

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

1. El hecho generador del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "EL GOLFO", se produjo por un evento impropio a la voluntad del Capitán de la motonave, configurándose un hecho de fuerza mayor o caso fortuito. No resulta viable partir del hecho que la avería fue algo previsible, teniendo en cuenta el material probatorio obrante en la investigación, por cuanto se evidencia que el Capitán de la motonave fue diligente en el ejercicio de sus funciones antes, realizando oportunamente el mantenimiento de la nave y al momento de la ocurrencia del siniestro marítimo.
2. La motonave "EL GOLFO" fue llevada al Puerto de Santa Marta a causa del daño en la base del timón principal, y posterior estancia en deriva, por lo que la nave fue dirigida al Puerto más cercano por parte de Guardacostas de Santa Marta.
3. El Capitán JUSTINO GÓMEZ, realizó todas las acciones pertinentes para prevenir el siniestro marítimo; así mismo, protegió la vida de sus tripulantes, y su motonave.
4. En el presente caso, el señor JUSTINO GÓMEZ, en su condición de Capitán de la motonave "EL GOLFO", logró demostrar que el siniestro marítimo de arribada forzosa sucedió por un evento ajeno a su voluntad.

En este orden de ideas, es claro para este Despacho que se configuró uno de los elementos previstos para la exoneración de la responsabilidad del Capitán JUSTINO GÓMEZ con ocasión del siniestro marítimo de la motonave "EL GOLFO", razón por la cual esta Autoridad confirmará la exoneración de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

^[2] Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

VI. Del avalúo de los daños

En cuanto a este acápite, es menester anotar que el fallador de primera instancia se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños, toda vez que, no existe prueba que permita la evaluación de los mismos generados por el siniestro marítimo de arribada forzosa, así como tampoco tuvo conocimiento de la intervención formal de una persona tendiente a reclamar los daños de la motonave. Situación tal que, en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo a que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, debiéndose emitir una decisión de plano, el Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

Se encuentra que el Capitán de Puerto de Santa Marta no advirtió infracción alguna a las normas de Marina Mercante, razón por la cual se abstuvo de imponer medidas sancionatorias de las que trata el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Determinación tal que este Despacho acoge en su integridad, al no observar violación alguna a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "EL GOLFO", toda vez que contaba con todos los documentos exigidos por la Autoridad Marítima para realizar la actividad de navegación así como, cumplió con todas las medidas necesarias para salvaguardar la vida de su tripulación, y su motonave.

VIII. De las conclusiones

Así las cosas, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 21 de junio de 2017, se encuentra probatoriamente fundamentada la exoneración de responsabilidad del señor JUSTINO GÓMEZ, en su condición de Capitán, por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "EL GOLFO" de bandera venezolana, identificada con la matrícula No. ARSH-2489, la que conforme a las pruebas analizadas fue legítima, pues procede de un caso fortuito inevitable, razón por la cual se acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando todos los artículos del fallo de primera instancia del 20 de junio de 2018 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes el fallo de primera instancia proferido el día 20 de junio de 2018, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión al señor JUSTINO GÓMEZ, al representante legal de la Agencia Marítima VICTOR ABELLO & ASOCIADOS LTDA, y a la abogada ISABEL ROSINA SANCHEZ COMAS, en calidad de Capitán, Agente Marítimo, y Apoderada del

196

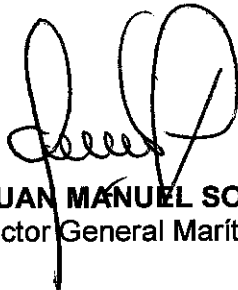
Armador y Tripulación de la motonave "EL GOLFO"; así como a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

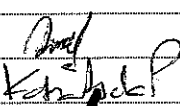



ARTÍCULO 4º.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme la decisión, se allegue copia digital del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima, para lo de su competencia.

Notifíquese y cúmplase.

03 SEP 2019



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

	Nombre	Cargo	Firma
Elaboró	Katia Ayola	Asesor Jurídico	
Revisó	Luz Mery Zamora	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante Mesa Técnica	
Aprobó	TN Neyl Simón Pérez Cabrera	Coordinador Grupo Legal	