

1694

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 03 SEP 2019

Referencia: 17012017006


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 16 de octubre de 2018, por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "OCTUBRE 7" de bandera colombiana, identificada con la matrícula No. CP05-0219-A, por los hechos ocurridos el día 11 de julio de 2017, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante información suministrada el día 13 de julio de 2017, suscrita por parte del funcionario de turno de la Estación de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima de San Andrés, la Capitanía de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "OCTUBRE 7", cuando presentó avería por fallas mecánicas quedando a la deriva.
 2. Como consecuencia de lo anterior, el día 13 de julio de 2017, el Capitán de Puerto de San Andrés decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "OCTUBRE 7", 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 16 de octubre de 2018, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió:

Declarar como legítimo el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "OCTUBRE 7" ocurrido el día 11 de julio de 2017. Así mismo, exonera de responsabilidad al Capitán GENARO IRIARTE MIRANDA, por configurar 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 San Andrés 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 San Andrés 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 San Andrés, 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 estudio probatorio del caso en concreto (IV) Del análisis jurídico y la declaración de responsabilidad civil extracontractual, (V) Del avalúo de los daños, (VI) De la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante y, por último, (VII) 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.

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

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.

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 información suministrada el día 13 de julio de 2017, suscrita por parte del funcionario de turno de la Estación de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima de San Andrés, la motonave "OCTUBRE 7" presentó avería por falla de propulsión pues el motor se trabó, quedando a la deriva, por lo que debió arribar forzosamente al Puerto de San Andrés con ayuda del personal de Guardacostas.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "OCTUBRE 7" de bandera colombiana, ocurrido el día 11 de julio 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

marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)"

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)

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 jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla generales 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 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

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

III. 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 funcionario de turno de la Estación de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima de San Andrés, mediante acta del 13 de julio de 2017 (folio 2), afirmó lo siguiente:

"(...) Siendo las 0710R del 11 de julio/17, se recibió un llamado de auxilio vía vhf marino, el cual se contestó de inmediato y se obtuvo los siguientes datos, motonave "OCTUBRE 7", matrícula CP-050219-A, pesquero artesanal con 04 tripulantes, nombre del Capitán Genaro Iriarte, se encontraba en la posición Lat. 12°16.140 N; Long. 081°02.453 W, 42 Mn al sureste de San Andrés, se le dio la información al Capitán de puesto y a guardia C31 EGSAI, quienes se comunicaron vía vhf marino con la embarcación, se intentó establecer nuevamente comunicación con la motonave pero no se pudo, así mismo se llamó vía celular a la ECTVMCP05 para verificar datos de la embarcación, contesto el operador de guardia (...) la tripulación manifiesta que quedaron a la deriva por falla de propulsión el motor quedo trabado, siendo las 1920R se inicia maniobra de remolque hacia el muelle de la EGSAI" (cursiva y subraya fuera del texto).

En versión rendida en audiencia pública el día 13 de julio de 2017 (folios 3-4), en la Capitanía de Puerto de San Andrés, el señor GENARO IRIARTE MIRANDA, en su calidad de Capitán de la motonave "OCTUBRE 7" afirmó lo siguiente:

"(...) Salimos de Cartagena del muelle el zapatero hacia el sur de Cartagena a la zona de pesca, el día 28 de junio día miércoles salimos a las 12:00 del día, estábamos trabajando normal al día siguientes a eso de las 08:00 am la maquina se nos apagó como a 40 millas de Cartagena, bajamos a revisar a ver qué había pasado, vimos que la maquina estaba trabada, no daba para adelante ni para atrás, ahí esperamos como 02 o 03 horas más o menos que se enfriara la máquina, cuando nos dimos cuenta ya no podíamos fondear porque el cabo tiene 150 brasas y de profundidad teníamos como 200 brasas, de ahí quedamos a la deriva llamando y llamando pero nadie contestaba porque ya no teníamos alcance de donde estábamos, de ahí día tras día hasta cumplir 14 días y nos rescataron, cuando estábamos a 30 millas de la isla de San Andrés nos comunicamos con un barquito que nos contestaron y nos hicieron el puente con Guardacostas de San Andrés" (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

Respeto de la pregunta realizada por el Capitán de Puerto de San Andrés sobre qué tipo de licencia de navegación posee, el referido Capitán, manifestó lo siguiente:

(...) No tengo licencia, pero tengo el carnet como pescador que lo aporto en esta diligencia" (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

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

(...) Si señor, ahorita hace como 20 días se le hizo mantenimiento, se le cambio el empaque de la culata, que eso era lo único que se había recalentado y lo cambiaron, y siempre que vamos a salir el mecánico lo revisa, el equipo"
(cursiva fuera del texto).

En versión rendida en audiencia pública el día 13 de julio de 2017 (folios 3-4), en la Capitanía de Puerto de San Andrés, el señor MARCO ANTONIO VALENCIA VANEGAS, en su calidad de Propietario de la motonave "OCTUBRE 7" manifestó lo siguiente:

"(...) Salimos del puerto de Cartagena con zarpe del faro san José de la Dimar, seguimos rumbo al golfo de Morrosquillo a unos 30 o 40 millas se nos paró la máquina, procuramos que el daño no fuera muy grande, mientras que la íbamos arreglando la corriente nos llevó porque no tiramos ancla, de ahí la mareta nos llevó hasta los catorce días cuando nos rescataron los Guardacostas de San Andrés" (cursiva fuera del texto).

Con respecto a cada cuanto se le hace mantenimiento a la motonave, afirmó lo siguiente:

(...) Cada 10 días, se hace cada vez que vamos a salir"

"Hace más o menos un mes" (cursiva y subraya fuera del texto).

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas por el Capitán y el Propietario de la motonave "OCTUBRE 7", 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, pues al estar navegando la maquina principal sufrió un daño y quedaron a la deriva, debiendo arribar forzosamente al Puerto de San Andrés con apoyo del personal de Guardacostas.

Conforme a lo anterior, es pertinente realizarlas siguientes aclaraciones:

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

"(...) 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 ibídem, 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).

Esta instancia observa que según el informe y los documentos aportados en la investigación, la motonave "OCTUBRE 7" se encontraba en condiciones técnicas de navegabilidad (folios 14 al 24).

En consecuencia, 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, que 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," (...)

(.....)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)

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 ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor⁴, 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).

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

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

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, está demostrada la ruptura del nexo causal entre el hecho generador del siniestro marítimo y el daño; el desperfecto de la máquina principal, que 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 la nave quedó a la deriva, hasta llegar cerca al Puerto de San Andrés en donde fue auxiliada por personal de Guardacostas, evitándose la pérdida de vidas humanas en el mar y daños mayores a la motonave "OCTUBRE 7".

IV. 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 "OCTUBRE 7", 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 y al momento de la ocurrencia del siniestro marítimo.
2. La motonave "OCTUBRE 7" luego del daño en la máquina principal, y posterior estancia a la deriva durante 14 días, llegó cerca al Puerto de San Andrés, siendo rescatada por personal de Guardacostas de San Andrés.
3. El Capitán GENARO IRIARTE MIRANDA, realizó todas las acciones pertinentes para solucionar el inconveniente del siniestro marítimo de arribada forzosa; así mismo, proteger la vida de sus tripulantes, y su motonave, pero de todas maneras se generó el siniestro marítimo.
4. En el presente caso, el señor GENARO IRIARTE MIRANDA, en su condición de Capitán de la motonave "OCTUBRE 7", 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 GENARO IRIARTE MIRANDA con ocasión del siniestro marítimo de la motonave "OCTUBRE 7", razón por la que esta Autoridad confirmará la exoneración de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de San Andrés.

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

V. 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.

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

Se encuentra que el Capitán de Puerto de San Andrés 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 no acoge en su integridad, al observar infracción a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "OCTUBRE 7", toda vez que según su testimonio y la señal de AMERC-CP07 (obrante a folio 11) "*No registra en la base de datos de DIMAR con licencia de navegación*". En consecuencia, el señor GENARO IRIARTE MIRANDA no contaba con la licencia de navegación exigida por la Autoridad Marítima para realizar la actividad de navegación infringiendo el código 039 de la Resolución 386 de 2012, de tal manera que de acuerdo con lo establecido por el artículo 80 literal a del Decreto Ley 2324 de 1984, esta instancia lo declara responsable de incurrir en violación de normas de Marina Mercante, y/e impondrá a título de sanción un llamado de atención, exhortando a que cumpla dichas normas que regulan la actividad marítima.

VII. De las conclusiones

Finalmente, se concluye que el presente siniestro marítimo de arribada forzosa se produjo por un evento impropio a la voluntad del Capitán de la motonave "OCTUBRE 7", configurándose un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia del daño de la máquina principal de la nave.

Así las cosas, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 11 de julio de 2017, se encuentra probatoriamente fundamentada la exoneración de responsabilidad del señor GENARO IRIARTE MIRANDA, en su condición de Capitán, por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "OCTUBRE 7" de bandera colombiana, identificada con la matrícula No. CP05-0219-A, pues conforme a las pruebas analizadas está fue legítima, ya que procede de un caso fortuito inevitable, razón por la cual se acoge lo dispuesto por el A quo, de tal manera que se confirmara todos los artículos del fallo de primera instancia del 16 de octubre de 2018 proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés. No obstante, se adicionara lo pertinente en lo que respecta a la violación de normas de Marina Mercante ya señalada.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en todas sus partes el fallo de primera instancia proferido el día 16 de octubre de 2018, por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTICULO 2º.-- ADICIONAR al contenido del fallo de primera instancia proferido el día 16 de octubre de 2018, por el Capitán de Puerto de San Andrés, el siguiente artículo;

"ARTICULO SEPTIMO: Declarar al señor GENARO IRIARTE MIRANDA, identificado con la cédula de ciudadanía No 3.811.633, en su calidad de Capitán de la motonave "OCTUBRE 7", responsable de incurrir en la violación a normas de Marina Mercante. En consecuencia, imponer a título de sanción un llamado de atención, exhortando a que cumpla con las normas que regulan la actividad marítima, de acuerdo a las consideraciones expuestas en la parte considerativa de esta providencia".

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés, el contenido de la presente decisión al señor GENARO IRIARTE MIRANDA, en calidad de Capitán de la motonave "OCTUBRE 7"; así como a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.




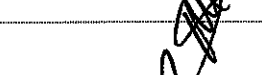
ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5º.- REQUERIR al Capitán de Puerto de San Andrés, 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	Jaime Ramirez	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante Mesa Técnica	
Aprobó	TN Neyl Simón Pérez Cabrera	Coordinador Grupo Legal	