

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C. 03 SEP 2019

Referencia: 17012018001

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 del velero "TORTUGA I" de bandera colombiana, identificado con la matrícula No CP-04-1526, por los hechos ocurridos el día 28 de mayo de 2018, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe de inspección suscrito el 28 de mayo de 2018, por el inspector encargado de la Capitanía de Puerto de San Andrés, la Capitanía de Puerto de San Andrés tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 29 de mayo de 2018, el Capitán de Puerto de San Andrés decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa del velero "TORTUGA I", 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 del velero "TORTUGA I", ocurrido el día 28 de mayo de 2018. Así mismo, se abstuvo de fijar un avalúo de daños ocasionados con el siniestro.
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.

129

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 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 informe de inspección suscrito por el inspector HERNEY CASTILLA SIADO, el velero "TORTUGA I", presentó fallas en el motor propulsor por obstrucción en las mangueras, quedando a la deriva, por lo que debió arribar forzosamente al Puerto de San Andrés.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa del velero "TORTUGA I" de bandera colombiana, ocurrido el día 28 de mayo de 2018, en virtud del numeral 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

Q. B.

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 es 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

Según declaración libre rendida por el Capitán del velero, se evidencia que la nave "TORTUGA I" se encontraba navegando desde el Puerto de San Andrés con el fin de llegar al Puerto de Santa Marta, 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 Inspector Naval, el señor HERNEY CASTILLA SIADO, tal como figura en los folios 4 al 9, del expediente objeto de la referencia, se expuso lo siguiente:

"(...) INSPECCIÓN:

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

281

"(...) En la inspección fui atendido por el señor Thomas Sollberge quien se desempeña como capitán de la embarcación y narro los hechos así:

El día 23 de mayo zarparon con rumbo a Santa Marta, en la travesía utilizarían el sistema de propulsión mecánico de la embarcación, manifiesta que se presentaron apagones del motor propulsor debido a que el combustible estaba sucio y se tapaba la manguera que suministrar el combustible, por lo que tenían que limpiar filtro y destapar las mangueras del combustible para retirar las obstrucciones que impedían el flujo normal del combustible, se produjo daño a la bomba de inyección y les toca anularla del sistema, quedando el suministro de combustible y decidieron navegar a vela para llegar al destino con el poco combustible que es queda abordo.

Navegando con las velas el tensor que sujeta la guaya que iza la vela trinqueta (proa) se partió y quedando impedido el uso de la vela.

Posterior a lo antes ocurrido deciden utilizar la vela Gena (en proa), pero el rodillo donde esta adujado el cabo de la vela, fricciona con este y lo desgasta; para evitar el roce instalan una pasteca pequeña pero el cabo ya estaba averiado por lo que no es seguro trabajar con el así, puesto que se puede reventar por la fuerza que ejerce la vela y solo puede utilizar la vela a menos de la mitad de su dimensión por lo que no avanza mucho.

La embarcación sufrió daño en el radio VHF marino, debido a que el botavara reventó la argolla donde se asegura al casco en la parte de la popa y quedo libre dando bandazos y radiales y se genera un ruido que no deja transmitir ni recibir reporte radiales cuentan con un radio VHF portátil.

La embarcación se encontró con aproximadamente 06 galones de combustible, habiendo agotado prácticamente la totalidad de su combustible, al zarpar salieron 155 galones.

Conclusiones: la embarcación para hacerse a la mar debe aprovisionarse de combustible, realizar arreglo de la antena del radio VHF base y verificar que trasmita y reciba emisiones radiales, cambiar el cabo rasgado que sujeta la vela Genoa y asegurar el Botavara; realizar limpieza de tanques de combustible para evitar lo ocurrido en el viaje pasado" (cursiva y subraya fuera del texto).

Conclusión: la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa del velero "TORTUGA I", se originó por falla en el motor debido a la obstrucción de las mangueras en el tanque de combustible.

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 del velero "TORTUGA I", el señor THOMAS SOLLBERGER, en versión rendida en audiencia pública el día 30 de mayo de 2018 (folio 2), en la Capitanía de Puerto de San Andrés, afirmó lo siguiente:

R. Sollberger

"(...) El día miércoles 23 de mayo hacia las 4 de la tarde se pidió la salida de San Andrés a la torre de control, con dirección a Santa Marta, con 155 galones de combustible, a las 06:30 en la madrugada se apagó el motor, fue un problema de las mangueras, se apagó el motor por sí mismo tapamiento de las mangueras, por mugre en los tanques de combustible, como es un velero solté las velas para estabilizar el bote, en el momento que estoy en el cuarto de maquina el otro marinero se encontraba en el timón para mirar que se puede hacer, entonces en ese momento el velero se desplaza para atrás y no para adelante pierdo tiempo y me cuesta más combustible. El 25 de mayo a las 6:30 apago el motor nuevamente y me toca repetir toda la maniobra de lavado de filtro, destapar las mangueras y arreglar la bomba de inyección, esa maniobra se demoró 54 horas y me desplazo 3 horas para atrás, en ese momento estuve 200 millas a las afueras de San Andrés, todavía faltaron 130 millas para llegar a la altura de Cartagena pero hasta Santa Marta faltaban 240 millas cuando yo como capitán tomo la decisión del regreso a San Andrés porque el combustible no me va a alcanzar a llegar a Santa Marta ni a Cartagena y la más lógica es regresar a San Andrés porque la licencia mía no permite para llegar a aguas internacionales" (cursiva y subraya fuera del texto).

En párrafos posteriores, el referido Capitán señaló:

"(...) Entonces regreso a San Andrés a favor del viento, corriente, el regreso fue el 26 de mayo a las 8:00 am, se dañó la cuerda que sostiene la botavara y se me partió la antena del radio, entonces quedamos sin comunicación de larga distancia, venia un buque de contenedores y me comuniqué con el radio pequeño para que informara a la guardia colombiana que nos encontramos a la deriva y la última posición, ahí improvisamos y arreglamos velas y llegamos por nuestros propios medios a San Andrés, reportamos a torre de control nos acompañaron a la boya, hicieron su verificación" (cursiva y subraya fuera del texto).

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

"Vientos de 15 nudos, oleaje de 2 metros, corriente de 15 nudos"

"Estaba más o menos, un poco de luna" (cursiva fuera del texto)

En el caso en concreto, basta observar la declaración del Capitán del velero, 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 a la Isla de San Andrés a causa de la falla en el motor debido a la obstrucción de las mangueras en el tanque de combustible.

Conforme a lo anterior, es pertinente realizarlas siguientes aclaraciones:

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

"Ilámese 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).

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, "(..)

(.....)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 jurisprudencia⁴ 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*

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

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 (...)", (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 motor, 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 el inconveniente con su tripulación, pero al notar que debía buscar asistencia para las reparaciones, decidió proteger la vida humana en el mar y evitar daños mayores al velero "TORTUGA I", arribando sin autorización a la Isla de San Andrés.

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 del velero "TORTUGA I", 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 fuese algo previsible, teniendo en cuenta el material probatorio obrante en la investigación, por cuanto se evidencia que el Capitán de la nave y su tripulación fueron diligentes en el ejercicio de sus funciones antes y al momento de la ocurrencia del siniestro marítimo.
2. El velero "TORTUGA I", cumplía con las condiciones de seguridad y navegabilidad antes del acaecimiento de los hechos objeto de investigación, contando con la autorización de zarpe para hacerse a la mar, lo que significa que la misma tenía los certificados y permisos por parte de la Autoridad Marítima Nacional para navegar, el día del siniestro, tal como se evidencia en sus documentos (folios 10 al 21).
3. El Capitán THOMAS SOLLBERGER, realizó todas las acciones pertinentes para prevenir el siniestro marítimo; así mismo, protegió la vida de sus tripulantes, y su nave.

182

4. En el presente caso, el señor THOMAS SOLLBERGER, en su condición de Capitán del velero "TORTUGA I", 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 THOMAS SOLLBERGER con ocasión del siniestro marítimo del velero "TORTUGA I", razón por la cual esta Autoridad confirmará la exoneración de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de San Andrés.

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 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 acoge en su integridad, al no observar violación alguna por parte del Capitán del velero "TORTUGA I", toda vez que contaba con todos los documentos exigidos por la Autoridad Marítima para realizar la actividad de navegación por las aguas colombianas, así como, cumplió con todas las medidas necesarias para salvaguardar la vida de su tripulación, y el velero.

VIII. 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 del velero "TORTUGA I", configurándose un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia de la avería en el motor debido a la obstrucción en las mangueras del tanque de combustible.

Así las cosas, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 28 de mayo de 2018, se encuentra probatoriamente fundamentada la exoneración de responsabilidad del señor THOMAS SOLLBERGER, en su condición de Capitán, por el siniestro marítimo de arribada forzosa del velero "TORTUGA I" de bandera colombiana, identificado con la matrícula No CP-04-1526, 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 16 de octubre de 2018 proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés.

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.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el contenido de la presente decisión al señor THOMAS SOLLBERGER, en calidad de Capitán del velero "TORTUGA I"; así como a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

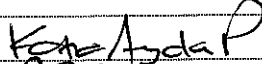



ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- 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	