

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 03 SEP 2019
Referencia: 24012016001
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 30 de julio de 2018, por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa del velero "ARIA" de bandera francesa, identificado con la matrícula No 830454, por los hechos ocurridos el día 02 de octubre de 2016, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta de fecha 03 de octubre de 2016, suscrita por parte del comandante URR BP 729 de la Estación de Guardacostas de Puerto Bolívar, la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa del velero "ARIA", encontrándose empleado y su tripulación en tierra.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 25 de octubre de 2016, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa del velero "ARIA", 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 30 de julio de 2018, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió; declarar como legítimo el siniestro marítimo de arribada forzosa del velero "ARIA" al mando del Capitán HENRY LOZANO ARBOLEDA. Así mismo, se abstiene 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 Puerto Bolívar 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 Puerto Bolívar 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 Puerto Bolívar, 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.

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: *“Deponer 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 (...)”*.

131

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, el velero "ARIA", fue encontrado con su tripulación en el área general del cabo de la vela al parecer resguardado por malas condiciones meteorológicas, sin informar a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho encuentra la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa del velero "ARIA" de bandera francesa, ocurrido el día 2 de octubre de 2016, 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

[Handwritten signature]

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 comandante de la URR BP 729 de la Estación de Guardacostas de Puerto Bolívar, se evidencia que el velero "ARIA" se encontraba navegando desde el Puerto Lindo, Panamá, con destino Punto Fijo Venezuela, comprobándose la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación.

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:

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

132

del señor Jesús Barliza Pushaina. (...) (cursiva, subraya y negrilla fuera del texto).

Al solicitarle se pronunciara respecto de las condiciones de tiempos, vientos y mar entre los días 20 y 25 de septiembre, el referido Capitán aseveró:

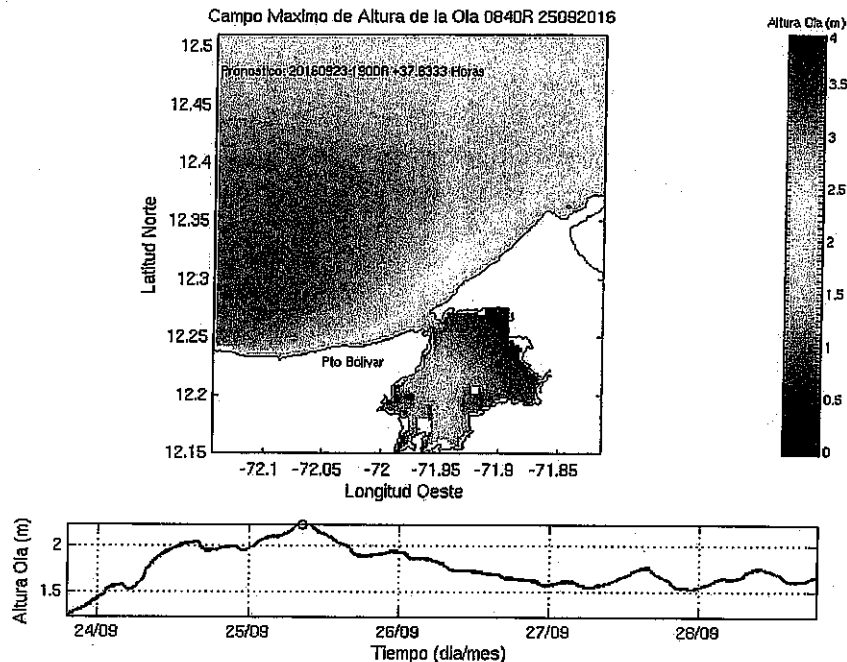
*"(...) Bueno los vientos por lecturas del anemómetro me marco del 17 a 50 nudos, **el mar de leva todo el tiempo, dure 8 días de mar de leva no sé cómo llegue**"* (cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

PRONÓSTICO DE LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS Y OCEANOGRÁFICAS- Puerto Bolívar

Pronóstico para el 2016-9-25

Área Costera: Cielo despejado a nublado. Temperatura ambiente oscilará entre 28°C a 32°C. Viento será de dirección este-noreste, con velocidad de 16 a 21 nudos (Fuerza 4 a 5).

Área Marítima: Viento será de dirección este-noreste, con velocidad de 20 a 24 nudos (Fuerza 5-6). Altura del oleaje oscilará entre 1.5 y 2.0 metros (Fuerte marejada).



En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas por los investigados, y el pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas de los días 25, 26, 27 y 28 de septiembre de 2016, para concluir de manera clara e inequívoca que el hecho generador del siniestro de arribada forzosa, fue debido al mal tiempo reinante en el área, por lo que el Capitán de la nave debió arribar forzosamente al cabo de la vela, pues su destino era Punto Fijo- Venezuela.

Conforme a lo anterior, es pertinente realizarlas siguientes aclaraciones:

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

Inicialmente, respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán del velero "ARIA", el señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, en acta de protesta de fecha 1 de octubre de 2016 (folios 33-34), afirmó lo siguiente:

"(...) Por medio de la presente solicito a ustedes me reciban este informe de los hechos que dan razón a mi estado en el fondeadero del CABO DE LA VELA así: 1 zarpe de puerto lindo panamá día 18 de septiembre de 2016; número de zarpe 322804 a bordo del velero ARIA, 2 lista de tripulación sellada el 17 de septiembre de 2016, Henry Lozano, Juan Carlos Ossa, Lester Vicente Campos España, 3 navegamos durante 8 días buscando abrigo en el cabo de la vela, arribando el 25 de septiembre de 2016, fondeando en resguardo del cabo de la vela, 4 el día 26 se tomó la decisión de trasladarnos frente a la ranchería del cabo de la vela buscando estar más cerca y poder solucionar las deficiencias que a continuación voy a enumerar

- *Por acción del mal tiempo el foguero se rompió, para dar solución y continuar el viaje hacia punto fijo Venezuela debo subsanar estos destrozos por acción del viento.*
- *El motor de centro (marca VETUS), se encontró que el combustible pasa directo por los inyectores al tanque de depósito y consumo, situación que debemos arreglar, ya está en manos de un mecánico de aquí de la región.* " (cursiva y subraya fuera del texto).

En versión rendida en audiencia pública el día 10 de noviembre de 2016 (folios 31-32), en la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, el señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, en su calidad de Capitán del velero "ARIA" afirmó lo siguiente:

"(...)En atención de una negociación de un cliente de coordinadora de carga marítima pudimos concordar mediante documento notariado poder estar en capacidad de cumplir con un contrato de prestación de servicios entre WLMER EMIR DE ARMAS SOLANO y coordinadora de carga marítima habiendo aportado el 50% de los recursos por la prestación de servicio procedí a viajar a panamá para cerrar la negociación del velero ARIA por un costo de (\$18.200), tuve haciendo alistamiento de zarpe entre puerto lindo y punto fijo Venezuela, zarpe el día 19 de septiembre a la altura de barranquilla- Colombia aproximadamente el 23 de septiembre me comuniqué con un amigo vía teléfono satelital y me informó que tuviera mucho cuidado porque había mar de leva y las condiciones iban a seguir acompañadas de posible huracán, habiendo arribado con muchas dificultades por el mal tiempo el día 25 de septiembre de 2016 al cabo de la vela frente al resguardo indígena, prepare viajar para la capitanía para dar información de mi arribada forzosa el día 29 de septiembre de 2016 situación que no se pudo hacer porque esos cinco, seis días la carretera estaba con ríos de agua" (cursiva y subraya fuera del texto).

Así mismo manifestó;

"(...) No, debido a que el barco quedó empujado por el costado de babor y por el suceso del siniestro marítimo que sucedió huracán Matthew era de alto riesgo tratar de subirse a dormir a bordo, sin embargo todo el tiempo desde el empujamiento estuve a treinta pasos de él en una chocita indígena de propiedad

"(...) 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 efecto (...)", (Cursiva fuera de texto).

En definitiva, está demostrada la ruptura del nexo causal entre el hecho generador del siniestro marítimo y el daño; las condiciones meteomarinas reinantes en el área para los días 25, 26, 27 y 28 de septiembre de 2016, fueron adversas, por lo que fue imposible para el Capitán y Propietario evitar la ocurrencia del siniestro de arribada forzosa, por ende, se vio obligado junto a su tripulación, a arribar forzosamente al cabo de la vela jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, con el fin proteger la vida humana en el mar y evitar daños mayores al velero "ARIA".

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 del velero "ARIA", se produjo por un evento impropio a la voluntad del Capitán de la motonave, configurándose una situación de fuerza mayor o caso fortuito. No resulta viable partir del hecho que las circunstancias fueron algo previsibles, teniendo en cuenta el material probatorio obrante en la investigación, por cuanto se evidencia que el Capitán del velero y su tripulación tomaron medidas diligentes en el ejercicio de sus funciones antes y al momento de la ocurrencia de la arribada forzosa.
2. El velero "ARIA", cumplía con las condiciones de seguridad y navegabilidad antes del acaecimiento de los hechos objeto de investigación, contando con la autorización de zarpe de panamá para hacerse a la mar, lo que significa que la misma tenía los

"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 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).

Con el objeto de analizar las condiciones de navegabilidad, esta instancia observa que el velero "ARIA" se encontraba en condición de navegabilidad técnica, desde el punto de vista documental, de la seguridad y del personal a bordo, y cumplía con lo reglamentado en la Legislación nacional.

Así las cosas, 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 concluye 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:

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.

certificados y permisos por parte de la Autoridad Marítima para navegar, el día del siniestro, tal como se evidencia en sus documentos (folios 13 al 18).

3. El Capitán HENRY LOZANO ARBOLEDA, realizó las acciones pertinentes para prevenir el siniestro marítimo; así mismo, protegió la vida de sus tripulantes, no arriesgándose a quedar a la deriva por las condiciones meteorológicas y oceanográficas existentes.
4. Las condiciones meteorológicas a la fecha de ocurrencia de los hechos, además de considerarse especialmente complejas, significaron el resultado de la presencia del huracán Matthew registrado en la región del mar Caribe.
5. En el presente caso, el señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, en su condición de Capitán del velero "ARIA", 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 HENRY LOZANO ARBOLEDA con ocasión del siniestro marítimo ocurrido con el velero "ARIA", razón por lo tanto esta Autoridad confirmará la exoneración de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar.

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 Puerto Bolívar 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.

Este Despacho acoge en su integridad la decisión del fallador de primera instancia, al no observar violación alguna por parte del Capitán y Propietario del velero "ARIA", toda vez que contaba con todos los documentos exigidos por la Autoridad Marítima para realizar la actividad de navegación en aguas jurisdiccionales colombianas, al igual que, cumplió con las medidas necesarias para salvaguardar la vida de su tripulación y su motonave.

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 del velero "ARIA", configurándose un hecho de

134

fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia del siniestro, debido a las condiciones meteorológicas.

Así las cosas, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 2 de octubre de 2016, se encuentra probatoriamente fundamentada la exoneración de responsabilidad del señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, en su condición de Capitán, por el siniestro marítimo de arribada forzosa del velero "ARIA" de bandera francesa, identificado con la matrícula No 830454, la que conforme a las pruebas analizadas fue legítima, razón por la cual se acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando todos los artículos del fallo de primera instancia del 30 de julio de 2018 proferido por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar.

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 30 de julio de 2018, por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, el contenido de la presente decisión al señor HENRY LOZANO ARBOLEDA, en calidad de Capitán y Propietario del velero "ARIA"; 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 Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, 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 Ramírez	Asesor Jurídico	
Revisó	José Soto	Integrante Mesa Técnica	
Revisó	William Lugo	Integrante Mesa Técnica	
Aprobó	TN Neyl Simón Pérez Cabrera	Coordinador Grupo Legal	