

94.

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

= 4 OCT 2019

Referencia:

16012018003

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 18 de diciembre de 2018, por el Capitán de Puerto de Riohacha, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "DON JUAN DE DIOS" de bandera venezolana, identificada con la matrícula No. AGSI 2577, por los hechos ocurridos el día 9 de febrero de 2018, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta de fecha 10 de febrero de 2018, suscrita por el comandante BP-439 de la Estación de Guardacostas de Ballenas, la Capitanía de Puerto de Riohacha tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "DON JUAN DE DIOS", cuando presentó avería en el embrague del motor de propulsor de la nave, quedando a la deriva desde el día 2 de febrero de 2018.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 12 de febrero de 2018, el Capitán de Puerto de Riohacha decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "DON JUAN DE DIOS", 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 18 de diciembre de 2018, el Capitán de Puerto de Riohacha profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió;

Declarar legítima la arribada forzosa de la motonave "DON JUAN DE DIOS" al mando del Capitán JUSTINO MANUEL GOMEZ de nacionalidad venezolana, por hechos ocurridos el día 9 de febrero de 2018. Así mismo, exonera de responsabilidad al Capitán, al Maquinista, Tripulación, y Agencia Marítima 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 Riohacha remitió el expediente a este Despacho, en vía de consulta, conforme a lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.
- [Handwritten signature]*

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 Riohacha 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, adelantadas por la Capitanía de Puerto de Riohacha, 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.

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*

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 al acta de protesta suscrita por el comandante BP-439 de la Estación de Guardacostas de Ballenas, la motonave "DON JUAN DE DIOS", presentó avería en el embrague del motor propulsor, por lo que con apoyo del personal de Guardacostas debió arribar forzosamente a la Estación de Guardacostas de Ballenas.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "DON JUAN DE DIOS" de bandera venezolana, ocurrido el día 9 de febrero de 2018, 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.

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

AS

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 causal¹.

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 del Capitán de la motonave, se evidencia que la nave "DON JUAN DE DIOS" se encontraba rumbo a las costas de Venezuela con el fin de pescar, comprobando la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación.

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

III. Del análisis Técnico

De acuerdo con el informe de inspección de maquinaria rendido por el Tecnólogo Naval Electromecánico, el SJ. DIEGO LEÓN GIL LONDOÑO, tal como figura en los folios 50-51, del expediente objeto de la referencia, se tiene lo siguiente:

"(...) Descripción de la visita:

"(...) el día 20 de febrero de 2018 estando a bordo de la M/N "DON JUAN DE DIOS", se procede a verificar la caja reductora del motor propulsor principal así: se verifica nivel de aceite, para descartar que el origen de la falla sea bajo nivel de aceite, y las conexiones hidráulicas del reductor las cuales están en buen estado. Se desacopla el eje de propulsión y se desplaza un poco hacia la popa de la embarcación con el fin de lograr verificar que el coupling del reductor gira libremente, ante el impulso manual, lo que permite determinar que no hay bloqueo mecánico en el interior del engranaje reductor. En las pruebas de funcionamiento se opera la palanca selectora de marcha, aplicándola para marcha adelante y marcha atrás ante lo cual no se obtiene movimiento alguno. El hecho de que no haya respuesta en la marcha puede ser generado por dos posibles tipos de avería. Primero: por ruptura en el eje del piñón impulsor en la bomba hidráulica, cuando este se rompe se pierde tracción en los piñones de la bomba de presión hidráulica y por ende pérdida de presión hidráulica necesaria para el movimiento del cilindro hidráulico interno que comprime los discos de embrague quienes a su vez permiten el movimiento del eje de propulsión

Segundo: pérdida total de empuje en el cilindro hidráulico de compresión de los discos de embrague que puede ser ocasionado por deterioro en el sello hidráulico del cilindro o por pérdida extrema de dimensiones de los discos de embrague y de las placas metálicas fijas internas de la caja reductora. Al extraer el filtro del aceite del sistema de presión hidráulica el cual se encuentra insertado dentro de la carcasa del reductor en la parte trasera, se encuentra partículas metálicas producto del rozamiento y posible fractura parcial o total de piezas internas tales como: eje de piñón de bomba hidráulica, bordes del cilindro hidráulico, o cualquier otra pieza expuesta o rozamiento o esfuerzos en el interior de la caja reductora y accesorios.

Teniendo en cuenta los resultados de las revisiones y de las pruebas realizadas se determina una pérdida total de la presión a ejercer en los discos de embrague en el interior del engranaje reductor, o un posible taponamiento de conductas en el interior del dispositivo selector de marcha adelante y atrás ubicado en la parte posterior del engranaje reductor. Lo que ocasiona pérdida total de transmisión de potencia al eje y por ende pérdida de propulsión a motor" (cursiva fuera del texto).

Conclusión: la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "DON JUAN DE DIOS", se originó debido a la pérdida total de transmisión de potencia al eje y por ende pérdida de propulsión a motor.

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:

26

Inicialmente, Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el comandante BP-439 de la Estación de Guardacostas de Ballenas, en acta de protesta (folios 3-4), afirmó lo siguiente

(...) 2. La unidad BP-439 efectúa zarpe hacia el sector de las plataformas "CHUCHUPA A" y "CHUCHUPA B", se efectúa la ronda a la plataforma "CHUCHUPA A" al momento de tomar rumbo hacia la plataforma "CHUCHUPA B" se observa un contacto aproximadamente a 03 nm de la plataforma "CHUCHUPA A" en posición 11°57' 11" N-72° 45' 00" W, al acercarnos al contacto observamos que se encontraba 05 personas sobre cubierta realizando señal con los brazos. Nos identificamos como Guardacostas Armada Nacional de Colombia, luego se procede a informar al comando Estación Guardacostas Ballenas sobre la situación 3. Siendo las 0915R se realiza maniobra de visita e inspección a la motonave previamente informando al capitán de la motonave el procedimiento que se iba a realizar. Se confirma que la motonave de nombre "DON JUAN DE DIOS" de matrícula AGSI 2577 y bandera venezolana se encuentra a la deriva. Abordo se encuentran 05 tripulantes de nacionalidad venezolana. Se verifican los documentos de la embarcación y de la tripulación (cursiva y subraya fuera del texto).

Respecto a la ocurrencia del siniestro marítimo, el Capitán de la motonave "DON JUAN DE DIOS", el señor JUSTINO GOMEZ, en acta de protesta (folio 21), afirmó lo siguiente:

(...) Zarpamos el día viernes 2 de febrero del puerto de las piedras a las 12 pm a faena de pesca, desplazándonos a las coordenadas 12-14-070-40 en donde se nos presentó la falla en el cloche, cuando estábamos elevando el palangre, desde ese momento quedamos a la deriva por 6 días entramos a costas colombianas y logramos comunicación con la plataforma frente a ballena, la cual hizo puente con guardacostas de ballena, la cual asistió nuestro llamado de auxilio y nos recato en las coordenadas 11-52 norte w-072-45, y de ahí nos remolcaron para tierra y nos prestaron toda la atención y se logró comunicación con el dueño de la lancha (cursiva y subraya fuera del texto).

En versión rendida en audiencia pública el día 13 de febrero de 2018 (folio 22), en la Capitanía de Puerto de Riohacha, el señor JUSTINO GOMEZ, en su calidad de Capitán de la motonave "DON JUAN DE DIOS" afirmó lo siguiente:

(...) El día domingo a las 5 de la tarde estábamos elevando el palangre cuando el cloche se dañó y ahí quedamos a la deriva por seis días

"El motorista se metió abajo al motor a revisar y dijo no pudo hacer nada"

"De ahí nos vinimos a vela hasta al frente de Ballenas, llame por el canal 12 porque el 16 no me salió, contesto un señor que estaba trabajando en la plataforma y él le informo a Guardacostas de Ballenas, quienes dijeron que en una hora llegaban, y en una hora llegaron y nos llevaron en remolque hasta Ballenas, llegamos ahí y fondeamos, nos desembarcamos y estamos en la casa de guardacostas bien atendidos con comida y lo necesario" (cursiva y subraya fuera del texto).

En versión rendida en audiencia pública el día 13 de febrero de 2018 (folio 22), en la Capitanía de Puerto de Riohacha, el señor JORGE LUIS REYES, en su calidad de Maquinista de la motonave "DON JUAN DE DIOS" afirmó lo siguiente:

"(...) Salimos el día viernes 2 de febrero a las 12 de la noche de jueves para viernes navegamos frente a los monjes hasta el sábado, el domingo echaron el palangre, me metí abajo a revisar, le echa aceite, reviso la bomba para ver porque dejo de funcionar le eche aceite a ver si era lo que le faltaba, se dio cuenta que no tenía aceite y por eso le eche, como estaba muy caliente yo no pude reparar, no me atreví a desarmar el motor por miedo a que se me descargara la batería y me quedara sin comunicación, pusimos velas para navegar y no nos halara para otro país, veníamos por todo eso llamando por radio hasta que nos contestó Guardacostas, primero nos revisó toda la embarcación y cuando comprobaron todo lo que dijimos procedieron a remolcarnos hasta Guardacostas de Ballenas" (cursiva y subraya fuera del texto).

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas por el señor JUSTINO GOMEZ, y el señor JORGE LUIS REYES, en calidad de Capitán y Maquinista de la motonave "DON JUAN DE DIOS", 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 Guardacostas de Ballenas a causa de la avería en el embrague del motor propulsor de la nave.

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).

Con el objeto de analizar las condiciones de navegabilidad, esta instancia observa que la motonave "DON JUAN DE DIOS" se encontraba en condiciones de navegabilidad técnica, desde el punto de vista documental, de la seguridad y del personal a bordo, cumplía con lo reglamentado en la Legislación nacional, dichos documentos son autorización de zarpe para hacerse a la mar, licencias de navegación, certificado nacional de seguridad radiotelefónica, permiso de pesca, registro de buques (folios 5 al 19).

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 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 "[1] (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,

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

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; la avería del clutch de embrague del sistema de acople del motor principal, 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 por sus propios medios, pero al notar que debía buscar asistencia para las reparaciones, decidió proteger la vida humana en el mar y evitar daños mayores a la motonave "DON JUAN DE DIOS", arribando sin autorización y apoyo del personal de la Estación de Guardacostas de Ballenas.

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 "DON JUAN DE DIOS", 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 verificó la nave antes de zarpar, cumpliendo sus funciones antes y al momento de la ocurrencia del siniestro marítimo.
2. La motonave "DON JUAN DE DIOS", 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 para realizar la actividad de pesca, el día del siniestro.
3. El Capitán JUSTINO GOMEZ, estuvo a la deriva durante seis (6) días, consecuentemente realizó todas las acciones pertinentes para superar el daño y prevenir el siniestro marítimo, sin resultados positivos, viéndose obligado a arribar a Puerto para proteger la vida de sus tripulantes y la integridad de la motonave.
4. En el presente caso, el señor JUSTINO MANUEL GOMEZ, en su condición de Capitán de la motonave "DON JUAN DE DIOS", 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 MANUEL GOMEZ con ocasión del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "DON JUAN DE DIOS", razón por la cual esta Autoridad confirmará la exoneración de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Riohacha.

^[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 en la providencia del 18 de diciembre de 2018 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 Riohacha 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 de la motonave "DON JUAN DE DIOS", toda vez que contaba con todos los documentos exigidos por la Autoridad Marítima para realizar la actividad de navegación y pesca, así como, cumplió con todas las medidas necesarias para salvaguardar la vida de su tripulación y la integridad de la motonave.

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 de la motonave "DON JUAN DE DIOS", configurándose un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia del daño del clutch de embrague del sistema de acople del motor principal de la nave.

Así las cosas, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 9 de febrero de 2018, se encuentra probatoriamente fundamentada la exoneración de responsabilidad del señor JUSTINO MANUEL GOMEZ, en su condición de Capitán, por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "DON JUAN DE DIOS" de bandera venezolana, identificada con la matrícula No AGSI-2577, 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 18 de diciembre de 2018 proferido por el Capitán de Puerto de Riohacha.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

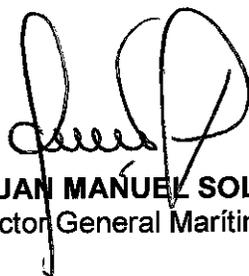
ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en todas sus partes el fallo de primera instancia proferido el día 18 de diciembre de 2018, por el Capitán de Puerto de Riohacha, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de este proveído.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Riohacha, el contenido de la presente decisión al señor JUSTINO MANUEL GOMEZ, en calidad de Capitán de la motonave "DON JUAN DE DIOS"; así como a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

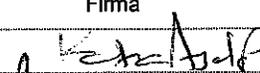
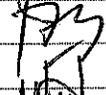
ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Riohacha, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Riohacha, 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.



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	

