

NOTIFICACIÓN POR ESTADO
(Artículo 295 del CGP)

A los 19 días del mes de mayo de dos mil veintitrés (2023), el suscrito Capitán de Puerto de Providencia en aplicación del artículo 295 del Código general del Proceso procede a Notificar el siguiente Proceso:

Clase de Proceso	Siniestro Marítimo por Arribada Forzosa
Proceso	No.22012022001
Fecha de Resolución	Resolución No.0014 del 30 de diciembre de 2022
Expedida por	Capitanía de Puerto de Providencia

NOMBRE NAVE	MATRICULA	BANDERA
KOOLBREEZE	OMI JMP21049	JAMAQUINA

Se hace constar que el presente Estado permanecerá fijado desde el 19 de mayo a las 2:00 p.m. por el término de cinco (05) días hábiles.

Certifico que el presente ESTADO se retira el 29 de mayo de 2023 a las 6:00 p.m.



Ana Lucia Rey Robinson
Asesora Jurídica CP-12



RESOLUCIÓN NÚMERO (0014-2022) MD-DIMAR-CP12 30 DE DICIEMBRE DE 2022

ASUNTO A TRATAR

“Por el cual se archiva la investigación No.22012022001 por Siniestro Marítimo-Arribada forzosa.”

EL SUSCRITO CAPITÁN DE PUERTO DE PROVIDENCIA ISLA

En uso de las facultades legales y reglamentarias conferidas en el Decreto Ley 2324 de 1984 y en especial las conferidas en el Decreto 5057 de 2009.

ANTECEDENTES

Mediante acta de protesta radicado ante la capitania de Puerto de Providencia, con el radicado número 222022100076 el 15 de marzo de 2022, a través del señor Teniente de Corbeta QUINTERO USSA WILLIAM ALEXANDER en condición de comandante Unidad de Reacción Rápida BP-459 adscrita a la estación de Guardacostas de San Andrés isla, se tuvo conocimiento de los hechos acontecidos el pasado 11 de marzo de 2022, donde resumidamente los acontecimientos sucedieron de la siguiente manera:

“EN LA PRESENTE FECHA, SIENDO LAS 1800R APROXIMADAMENTE SE ME ORDENA ZARPAR A BORDO DE LA UNIDAD DE REACCIÓN RAPIDA BP459 HACIA LA ALTURA SECTOR DEL FARO DE LOW CAY EN POSICIÓN LATITUD 13° 31'32" N-LONGITUD 081°20'19"W INFORMAN SOBRE 01 MOTONAVE TIPO VELERO QUE SE ENCUENTRA ENCALLADO EN EL SECTOR ANTERIORMENTE MENCIONADO.

AL MOMENTO DE ARRIBAR A LA ALTURA DEL FARO DE LOWCAY SE OBSERVA LA MOTONAVE KOOL BREEZE CON NUMERO DE IDENTIFICACION JM21049, CON RUMBO HACIA LA ISLA DE PROVIDENCIA PILOTADA POR EL CAPITAN LESLIE MATTHEW HARRIS CON NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN 623016904 DE JAMAICA, ACOMPAÑADO POR SU TRIPULANTE DWITE DYANE MURPHY CON NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN A4091728 DE JAMAICA, QUIENES INFORMAN QUE SE ENCUENTRAN BIEN DE SALUD Y QUE SE DIRIGIAN HACIA JAMAICA, ASI MISMO EN SU DESPLAZAMIENTO SUFRIERON UN ENCALLAMIENTO Y COMO CONSECUENCIA DE ESTO SU MOTONAVE SUFRIO FISURA EN EL CASCO DE SU MOTONAVE.

CON BASE EN LO ANTERIORMENTE EXPUESTO SE PROCEDE A EFECTUAR MANIOBRA DE REMOLQUE POR PARTE DE LA TRIPULACION DE LA URR BP-459 CON EL OBJETO DE LLEVAR LA MOTONAVE DE NOMBRE KOOL BREEZE HACIA AGUAS SEGURAS, ATRACANDO EN EL MUELLE DEL PUESTO AVANZADO DE GUARDACOSTAS DE PROVIDENCIA.” (Cursiva por fuera del texto).

Por consiguiente, el 16 de marzo se apertura la investigación jurisdiccional por Siniestro marítimo de arribada forzosa, donde se fijó el día 18 de marzo de 2022, para la realización de la primera diligencia, de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza a través de la siguiente URL: <https://s3.amazonaws.com/colombia-digital/identificador:+NmXG6MINOJ4+gd5DltvzhaxWsgY=>

PRUEBAS

Documentales

- 1) Zarpe No. 01979 del 2022.
- 2) Zarpe No.151356 del 2022.
- 3) Acta de protesta de fecha de 15 de marzo de 2022, suscrita por el señor Teniente de Corbeta QUINTERO USSA WILLIAM ALEXANDER en condición de comandante Unidad de Reacción Rápida BP-459 adscrita a la estación de Guardacostas de San Andrés isla. Con anexos fotográficos.
- 4) Audiencias realizadas el día 18 de marzo de 2022, a los señores LESLIE MATHEW HARRIS en calidad de Capitán, el señor DWITE DYANE MURPHY en calidad de tripulante y al señor BERNARDO BASILIO BUSH HOWARD en calidad de agente marítimo.
- 5) Certificado de registro del yate, permiso del Gobierno de Jamaica de fecha 09 de noviembre del 2021, Licencia de espectro móvil marítimo, certificado de inspección de seguridad de motonave pequeña, Lista de tripulación.
- 6) Informe Motonave KOOL BREEZE con OMI JMP21049.

CONSIDERACIONES DEL SEÑOR CAPITÁN DE PUERTO

En concordancia con el Art. 27 del Decreto 2324 de 1984 tiene competencia para la investigación y fallos de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de su jurisdicción, el respectivo Capitán de Puerto en primera instancia, conforme el procedimiento señalado en los artículos. 25 y siguientes del mismo Decreto Ley.

Así mismo, el artículo 25, 26,27 y 35 del Decreto-Ley 2324 de 1984, le concede la facultad, para determinar cuándo hubiere lugar un Siniestro Marítimo, y la violación a las normas o reglamentos que rigen a la actividad marítima de acuerdo como lo establece la legislación Marítima Colombiana

No existiendo causal de nulidad que invalide lo actuado y practicadas todas las diligencias ordenadas se procede a fallar en primera instancia de conformidad con el artículo 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, conforme a lo descrito en los hechos de este proveído una vez estudiado y analizado el acervo probatorio recopilado estableciendo lo siguiente:

El procedimiento para seguir en las investigaciones por siniestros marítimos se encuentra establecido en el título IV del decreto 2324 de 1984, de conformidad con el artículo 67 del Decreto Ley 2324 de 1984, las capitanías de Segunda categoría sólo tienen la función instructora, en las investigaciones por siniestros marítimos.

Así las cosas, encuentra pertinente este Despacho con el fin de aclarar lineamientos jurídicos, exponer e indicar el alcance de los pronunciamientos que emite la Autoridad Marítima en la materia de los siniestros marítimos, en especial su carácter jurisdiccional y las facultades que le fueron otorgadas en virtud del Decreto-Ley 2324 de 1984, para lo cual se debe indicar que el Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente N°5844, expresó lo siguiente:

“Cuando los funcionarios marítimos intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves o artefactos marítimos (arts. 17 y 35 del Decreto 2324/84), actúan como lo hace un juez para determinar la autoría de un hecho; no cumplen una función puramente administrativa, sino que dirimen una contención de carácter privado, imputando la responsabilidad del siniestro a quien le correspondiere y por esa razón sus actos en tal sentido se consideran jurisdiccionales, dictados en un juicio de policía de naturaleza civil.

En esta oportunidad la sala reitera el criterio que ha adoptado la Corporación en torno de la naturaleza jurisdiccional de las decisiones emanadas por las Capitanías de Puerto y la Dirección General Marítima, a través de las cuales establece responsabilidad por accidentes y naufragios marítimos, como las aquí cuestionadas y en razón de ello se abstendrá de proferir pronunciamiento de mérito, por falta de jurisdicción, habida cuenta de que tales actos están sustraídos del control jurisdiccional, según las voces del artículo 82, Inciso 3º, del C.C.A” (Cursiva fuera del texto).¹

En ese sentido, la Constitución Política en su artículo 116, expresa lo siguiente:

“Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas. Sin embargo, no les será permitido adelantar la instrucción o de sumarios ni juzgar delitos”. (Cursiva y negrilla fuera del texto).

Con base en lo anterior la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta N°.1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

“El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no sólo es determinar las normas trasgredidas y sancionar.

Por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc.).

(...) 11001031500020190113900

En Concepto de esta Sala, el artículo 48 – Decreto Ley 2324 de 1984- tiene dos partes claramente diferenciadas: la primera, hace referencia a la función jurisdiccional otorgada a la autoridad marítima, la cual le permite, en su calidad de juez de la causa determinar la responsabilidad de las partes que resulten en conflicto y dar fin a la controversia mediante una sentencia; y la segunda, que le permite, en ejercicio, ahora sí, de la función administrativa, sancionar al infractor y garantizar la aplicación de la ley.

1

El citado criterio ha sido confirmado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de Febrero de 1990, expediente N°227, Actor Sermar Ltda, Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente N°209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente N°521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; y Auto de 9 de mayo de 1996, expediente N°3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez.

(...)

Bajo estos presupuestos, las providencias sobre responsabilidad civil extracontractual que se emitan por la autoridad marítima sobre siniestros o accidentes marítimos son extrañas al control de la jurisdicción contencioso-administrativa, en la medida en que son sentencias proferidas en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el legislador a una autoridad administrativa.

(...)

En este orden de ideas, es jurídicamente válido concluir que las providencias proferidas sobre estos asuntos, en opinión de la Sala, prestan mérito ejecutivo respecto de los perjuicios causados por el siniestro, dada su naturaleza judicial, aunque la norma vigente no lo mencione expresamente. Igualmente, hacen tránsito a cosa juzgada.

La DIMAR al decidir sobre la responsabilidad derivada del siniestro o accidente y determinar el valor de los daños causados por el accidente o siniestro marítimo pone fin a la controversia que existe entre las partes y, por lo tanto, esa decisión es ejecutable ante la jurisdicción ordinaria. Una interpretación contraria pondría en riesgo la seguridad jurídica, pues abre espacio a fallos contradictorios.” (Cursiva y negrilla fuera del texto).

DEL SINIESTRO MARÍTIMO.

Así las cosas, es preciso aclarar que es un Siniestro Marítimo, por tanto, en el código de investigación de Siniestro en el capítulo 2 en el punto 2.9, el cual es un instrumento Internacional procedente de la Organización Marítima Internacional (OMI), define al Siniestro Marítimo como el *“acaecimiento que incurran desde el fallo del equipo, una acción humana errónea y/o emergencia natural (Organización Marítima Internacional, 1973).”* (Cursiva por fuera del texto)².

Del mismo modo en el decreto ley 2324 de 1984 en el artículo 26, manifiesta que se consideran como 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; en el ibídem de manera enunciativa clasifica los diferentes tipos de siniestros marítimos, que pueden ocurrir como es el naufragio, el encallamiento, el abordaje, la explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, la arribada forzosa, la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.

En base a lo anterior, es pertinente explicar las siguientes aclaraciones:

La legislación colombiana en el artículo 1540 del código de comercio estipula el Siniestro Marítimo de arribada forzosa como:

“Ilámese arribada forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe” (Cursiva por fuera del texto).

Así mismo el artículo 1541 de la norma ibidem estipula que:

² un estudio sobre los instrumentos y mecanismos que ha ejecutado la organización marítima internacional (OMI) para prevenir e investigar los siniestros marítimos (1966-2013)- Brailey Johanna Medrano Cárdenas, **Universidad De Bogotá Jorge Tadeo Lozano.**



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en <https://www.dimmar.gov.co> o en <https://www.madp.gov.co> identificador: +NmX G6MIN OJ4+ gd5D Itvz haxW SGY=

“La arribada forzosa es legítima e 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 subrayado por fuera del texto).

En ese orden de ideas, y en el caso que nos ocupa, es necesario resaltar que la conducción de motonaves o naves es una actividad peligrosa, pues es sabido que, en el empleo de máquinas y vehículos en el transporte marítimo se crea el riesgo, y de acuerdo con la teoría del riesgo creado, o responsabilidad objetiva la cual es una fuente de obligaciones donde, aquel que hace uso de cosas peligrosas, debe reparar los daños que cause, aun cuando haya procedido lícitamente; o sea, en la responsabilidad objetiva se parte de la hipótesis de que la fuente de obligaciones es el uso lícito de cosas peligrosas, que por el hecho de causar un daño, obligan al que se sirven de ellas, que puede ser el propietario, el usufructuario, el arrendatario o el usuario en general, a reparar el daño causado³.

toda persona que crea un riesgo debe responder por el daño que cause como consecuencia de haber expuesto a la comunidad a sufrir un perjuicio por este riesgo tal como está consagrado en el artículo 2356 del Código Civil.

Al hacer el análisis del acervo probatorio allegado, encuentra el despacho pertinente establecer si hubo responsabilidad por parte del capitán de la motonave “KOOLBREEZE”, siendo necesario definir la culpa, la cual esta conceptualizada en dos definiciones o concepciones diferentes con respecto al método de valoración de esta, tenemos una culpa subjetiva (Método inconcreto) y una culpa objetiva (Método in abstracto). A lo largo de los años la honorable corte suprema de justicia ha determinado que, para poder mostrar culpa, se debe efectuar un error de conducta en el actuar del agente; un error de conducta donde un hombre prudente no incurriría en ese error, o sea, en el modelo de apreciación de la culpa que se utiliza en Colombia la jurisprudencia siempre ha manifestado que, para configurarse, es necesaria dos factores la negligencia y el descuido del agente.⁴

De igual forma, entendemos a la culpa como la conducta contraria a lo que debiera haberse obtenido, o sea, una conducta desviada bien por torpeza, por ignorancia, por imprevisión o por otro motivo semejante. Como lo enseña la jurisprudencia y la doctrina, la presunción de culpabilidad como se anotó antes, sólo puede ser desvirtuada cuando se ha demostrado una de las tres eximentes que se señalan jurisprudencialmente. La doctrina de la corte, sobre el tema, es la de que la presunción de culpa en estos casos, operan a favor de la víctima pasiva del daño ocasionado por el manejo de cosas caracterizadas por su peligrosidad, la cual releva a la víctima de la prueba de la existencia de la culpa en el acaecimiento del accidente.

La culpa náutica con lleva precisamente el hecho de que el Capitán del Buque, su tripulación o el piloto práctico ejecuten maniobras erróneas, contravengan las reglas de navegación, seleccionen equivocadamente un lugar para el fondeo, o cometan en general otras fallas relacionadas con el desplazamiento de la nave.

Frente a la responsabilidad derivada del ejercicio de una actividad peligrosa, donde se configura una presunción de culpa a cargo de las personas encargadas de su dirección, para exonerarse, es menester probar que el siniestro ocurrió como consecuencia de fuerza mayor, caso fortuito, hecho o culpa de un tercero o culpa exclusiva de la víctima.

³ Capítulo IV Responsabilidad Objetiva o El Riesgo Creado.

⁴ Modelo valorativo de la culpa en la responsabilidad civil: análisis desde la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia - sala civil-María Camila Vargas- Piedrahíta Miguel Sierra Ángel.

acontecimiento, o por el contrario, su rareza y perpetuidad; si tal acontecimiento es frecuente y más aún, si suele presentarse con cierta periodicidad, no constituye caso fortuito porque el obligado razonablemente ha debido preverlo y medir su propia habilidad para conjurarlo, o bien abstenerse de contraer el riesgo de no creer que podría evitarlo”. (Cursiva y negrilla fuera del texto)

Así pues, toda persona debe obrar con las debidas precauciones cuando se trata de la ejecución de un hecho que puede ofrecer algún peligro debe tener la previsión, y la suficiente prudencia para evitarlo, so pena de responder por sus consecuencias.

El artículo 1495 del Código de Comercio al referirse al Capitán de la nave, expresamente señala:

“El Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave (...) facultad que implica:

a. El gobierno de la nave, que identifica al Capitán como un delegado de la autoridad pública.

b. la dirección de la nave, que constituyen las obligaciones vinculadas con la gestión náutica de la nave. Esta gestión lo hace responsable de la conducción y del mantenimiento.” (Cursiva fuera del texto).

Entre las funciones y obligaciones del Capitán contempladas en el artículo 1501 Código de Comercio, se encuentra la de *“Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender”*.

En otras palabras, el Capitán de la motonave, como jefe superior encargado de la conducción de la nave debe responder por la seguridad de esta y de las personas a bordo y así mismo, debe observar durante toda la navegación las precauciones indispensables para que esta actividad sea desarrollada de una manera segura.

Por consiguiente, sobre el capitán de la motonave tipo velero “KOOL BREEZE” con OMI JM21049 de bandera jamaicana, recae una presunción de culpa por el siniestro de arribada forzosa que originó la investigación jurisdiccional, de la cual, solamente podrá exonerarse alegando y posteriormente probando una de las ya referidas eximentes de responsabilidad; pues no es suficiente simplemente con demostrar que se obró con diligencia y prudencia para desvirtuar dicha presunción.

Ahora bien, en el subexamine, es notorio, que al llevar a cabo versión rendida en audiencia pública el día 18 de marzo de 2022 el señor LESLIE MATHEW HARRIS identificado No.623016904 de nacionalidad jamaicana en calidad de capitán de la motonave tipo velero “KOOLBREEZE” afirmó lo siguiente:

“nosotros salimos de la isla, presentamos fallas de timón y la batería se descargó, verificamos el cableado y lo encontramos dañado, por lo cual decidimos dar la vuelta y retornar PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho cual fue exactamente el error mecánico que hizo que retornaran al puerto nuevamente CONTESTO: el cableado del embrague.” (Cursiva y subrayado por fuera del texto).

Por lo tanto, como se evidencia en el acta de protesta radicada ante esta Capitanía de Puerto por el señor Teniente de Corbeta QUINTERO USSA WILLIAM ALEXANDER donde manifestó *“AL MOMENTO DE ARRIBAR A LA ALTURA DEL FARO DE LOWCAY SE OBSRVA LA MOTONAVE KOOL BREEZE CON NUMERO DE IDENTIFICACION JM2 1049, CON RUMBO HACIA LA ISLA DE PROVIDENCIA PILOTADA POR EL CAPITAN LESLIE MATTHEW HARRIS CON NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN 623016904 DE JAMAICA, ACOMPAÑADO POR SU TRIPULANTE DWITE DYANE MURPHY CON NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN A4091728 DE JAMAICA, QUIENES INFORMAN QUE SE ENCUENTRAN BIEN DE SALUD Y QUE SE DIRIGIAN HACIA JAMAICA, ASI MISMO EN SU DESPLAZAMIENTO SUFRIERON UN ENCALLAMIENTO Y COMO CONSECUENCIA DE ESTO SU MOTONAVE SUFRIO FISURA EN EL CASCO DE SU MOTONAVE”* (Subrayado y cursiva por fuera del texto).

En ningún momento se evidencia fisura en el casco del velero y el capitán de la motonave tipo velero “KOOLBREEZE” no manifestó que ese haya sido el acaecimiento por el cual, tuvieron que arribar forzosamente a puerto en Providencia isla, al contrario, sensu fue por un error o falla del timón ya que la batería se descargó por el daño del cableado, en otras palabras, estamos frente a un presunto Siniestro Marítimo por arribada forzosa, no por encallamiento.

De conformidad con lo expuesto el despacho tiene la competencia de determinar si estamos frente a una arribada forzosa legítima o ilegítima y se vislumbra que el Capitán de la motonave “KOOL BREEZE”, no ha vulnerado el deber de diligencia y cuidado que recaía en él, en virtud de su posición de garante, pues, en audiencia se evidencia donde este manifestó lo siguiente:

“PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho si tiene la ubicación exacta donde ocurrió el Siniestro Marítimo CONTESTADO: no lo tengo presente, solo me di cuenta de la falla y decidí retornar.” (Cursiva y subrayado por fuera del texto)

Por consiguiente, recordemos que la navegación es considerada una actividad peligrosa, y conforme al código de comercio anteriormente enunciado el capitán es el principal responsable con todo lo respecto a la nave y con su tripulación, o sea, sería un acto de negligencia por parte de él haber seguido su rumbo y no retornar a puerto seguro, para preservar la vida humana en el mar.

Ahora bien, la culpa es uno de los elementos de la responsabilidad civil, y para que, coexista una obligación de indemnizar un daño no es suficiente o no es necesario el sólo haberlo causado, ya que, se necesita que el comportamiento que cause el daño sea realizado con culpa⁵,

En el caso concreto basta observar, con las declaraciones rendidas por el señor LESLIE MATHEW HARRIS, capitán de la motonave tipo velero KOOLBREEZE, que es importante determinar de manera precisa que, el hecho generador del Siniestro marítimo fue ajeno a la voluntad del Capitán de la mencionada nave debido a que, debió arribar forzosamente al puerto de providencia en apoyo con el personal de la Estación de Guarda Costas, a causa del daño en el cableado del embrague, este daño ocurrió de manera inoportuna o inesperada ya que ellos, se dirigían a Jamaica conforme a zarpe No.01979 emitido por esta Capitanía de Puerto.

Por consiguiente, debe existir una relación entre el nexa causal y el daño ocasionado para poder hablar de una responsabilidad civil extracontractual, y en el caso que nos compete, al no existir un nexa causal, ya que, el hecho generador fue impropio a la voluntad humana en este caso la del Capitán el señor LESLIE MATHEW HARRIS, por lo que fue algo previsible pero irresistible pues no pudo evitar la ocurrencia del siniestro por los efectos del daño en el cableado, estamos frente a un caso fortuito que es una eximente o exoneración de cualquier responsabilidad civil extracontractual, entonces el Siniestro marítimo que se originó fue una arribada forzosa legítima.

Por lo tanto, el día 27 de marzo del 2020 la motonave tipo velero “KOOL BREEZE” de bandera jamaicana, zarpo sin novedad conforme a zarpe No.151356 emitido por esta Capitanía de Puerto, e informe presentado por el suboficial de alto bordo el señor marino primero FABIAN ALFONSO MONTERROZA RAMIREZ enviado por vía electrónica el 22 de abril del 2022.

⁵Estud. Socio-Juríd vol.5 no.1 Bogotá Jan. /June 2003
Revista Universidad del Rosario.

ARTÍCULO CUARTO: Contra el presente proveído no procede recurso alguno.

NOTIFÍQUESE Y CUMPLASE



Teniente de Fragata **LUIS EDUARDO ROJAS NIVIA**
Capitán de Puerto de Providencia isla

Elaboro: **Ana Lucia Rey Robinson** Asesora Jurídica CP-12

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en el sitio web <http://portal.mec.gov.co> o en el sitio web <http://portal.mec.gov.co>.
Identificador: +Nmx G6MN OJ4+ gd5D tvz haxW SGY=