

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 03 SEP 2019
Referencia: 14012016004
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 23 de septiembre de 2016, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "CARIBE STAR" de bandera panameña, identificada con el IMO No 7124104, por los hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2016, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita el 10 de agosto de 2016, por el señor OSVALDO ALFONSO BLANCO, en condición de Capitán de la motonave "CARIBE STAR", la Capitanía de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 10 de agosto de 2016, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "CARIBE STAR", 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 23 de septiembre de 2016, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió; Declarar como legítimo el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "CARIBE STAR", ocurrido el día 10 de agosto de 2016. 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 Santa Marta 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 Santa Marta 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 Santa Marta, 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: *"Dejar 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 acta de protesta suscrita por el señor OSVALDO ALFONSO BLANCO, la motonave "CARIBE STAR", presentó avería por daños en el visor del compartimiento de lubricación del turbo No 1, por lo que debió arribar forzosamente al Puerto de Santa Marta.

Del material probatorio que reposa en el expediente, este Despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "CARIBE STAR" de bandera panameña, ocurrido el día 10 de agosto 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

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 Capitán de la motonave, se evidencia que la nave "CARIBE STAR" se encontraba navegando desde el Puerto de Cartagena con el fin de llegar al Puerto de Barcadera-Aruba, 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 IGOR ARELLANO, tal como figura en los folios 50 al 60, del expediente objeto de la referencia, se expuso lo siguiente:

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

"(...) INSPECCIÓN:

"(...) Teniendo en cuenta las características del tipo de siniestro, solo se presentó daño en la maquina principal de buque tanque, lo que ocasiono que este se quedara sin máquinas y gobierno, dificultando e imposibilitando su maniobrabilidad y desplazamiento, quedando a merced de la corriente y viento reinantes en el área.

Durante la inspección a la motonave se verificaron los libros de Bitácora, y todos los certificados de abordó encontrándose vigentes. Se solicitaron los reportes del daño enviado al Armador, en los cuales se informa que inicialmente por activarse la alarma de alta temperatura en la turbina y con fuga de chispa, se procede ha asegurar la máquina, posteriormente por persistir la falla y siendo las 04:10 horas se procede a puerto en arribada forzosa.

(...) 11 de agosto de 2016. Abordo la motonave en compañía de los técnicos de Turbocol, quienes desarman el turbo No 1, con el fin de inspeccionar los interiores del turbo encontrando los siguientes daños: rodamientos turbina y compresor, sellos turbina, sello portabalineras, sello carcaza turbina, sello laberinto del eje.

La falla en el turbocompresor la ocasiona el sello del laberinto de turbina, que permitió el paso de los gases de escape del motor a la cámara de lubricación.

Conclusiones: el daño en el turbocompresor No 1 de la maquina principal se presentó por falla en el sello del laberinto de turbina, el cual acuerdo concepto técnico se encontraba bajo de medida y permitió el pase de gases de combustión del motor a la cámara de lubricación del turbo. Esto reduce significativamente la capacidad del motor propulsor, por lo que es necesaria su reparación por parte de personal técnico en tierra.

Condiciones de navegabilidad: teniendo en cuenta las condiciones en que se encontraba la máquina y el turbocompresor al momento del arribo, se requiera que la motonave arribara a puerto para poder hacer las reparaciones necesarias para continuar su operación" (cursiva y subraya fuera del texto).

Conclusión: la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "CARIBE STAR", se originó debido al daño en el turbocompresor No 1 de la máquina principal presentando falla en el sello del laberinto de turbina.

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 de la motonave "CARIBE STAR", el señor OSVALDO ALFONSO BLANCO, en acta de protesta de fecha 10 de agosto de 2016 (folio 4), afirmó lo siguiente:

"(...) Siendo las 23:30 horas del día 9 de agosto de 2016 mientras nos encontrábamos navegando del puerto de Cartagena- Colombia al puerto de Barcadera-Aruba, cargados con 6170 MT de cemento, se baja maquinas a 100 RPM por daños en el visor del compartimiento de lubricación del Turbo #1

debido a presión de vapor y calentamiento de aceite. 00:30 horas se para máquinas, se contacta al ing. Ricardo López de Marsec 1 y se hace reparación provisional, se sella FLANCH ciego de la tapa del visor (...) 01:00 horas se pone en funcionamiento el motor principal RPM 145, continuando la navegación. 04:10 horas se para maquinas debido a la misma falla anterior, se procede a disminuir RPM a 100. Comunicamos con el Ing. R López de Marsec 1, determinándose arribada forzosa al puerto de Santa Marta Colombia, para su reparación" (cursiva fuera del texto).

En versión rendida en audiencia pública el día 11 de agosto de 2016 (folio 45-46), en la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el señor OSVALDO ALFONSO BLANCO, en su calidad de Capitán de la motonave "CARIBE STAR" afirmó lo siguiente:

"(...)Pero nos encontramos con la misma falla, procedía el liqueo, se para máquina, se contacta a las 04:10 al Ingeniero López, se disminuye de nuevo las RPM a 100 Y SE DETERMINA LA ARRIBADA FORZOSA AL PUERTO DE Santa Marta Colombia, para preservar la integridad de la tripulación del buque y su carga puesto que al continuar el liqueo de aceite puede ocasionar un incendio y para evitar un problema y para cumplir con las normas de preservación de la vida humana en el mar se procede a presentar protesta por arribada forzosa.

"(...)Bueno yo llevo trece días en el barco, pero según tengo conocimiento a finales del mes de junio, julio y a principios de agosto se hizo mantenimiento al buque" (cursiva y subraya fuera del texto).

En versión rendida en audiencia pública el día 11 de agosto de 2016 (folio 46-47), en la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el señor RUBEN FRANCISCO ALVARADO, en su calidad de jefe de máquinas de la motonave "CARIBE STAR" manifestó lo siguiente:

"(...) Zarpamos de Cartagena con rumbo a Aruba, a eso de las 24 horas del día 18 se vio salir humo blanco de la turbina No 1 DEL MOTOR PRINCIPAL, se investigó la causa y se identificó que se rompió el visor de aceite, causando la salida de aceite y humo blanco, se rebajó la maquina a revoluciones mínimas, con eso se notificó en el puente de dicha falla, se notifica inmediato al capitán lo ocurrido, entonces nosotros lo que hicimos fue hacer una reparación provisional para evitar que hubiera salida de la turbina, una vez hecho eso nos mantuvimos a la misma revoluciones mínimas de manera que el barco podría seguir navegando, lo único que no podía hacer a velocidad más elevada de lo mínimo que llevaba, y bueno, el resto el capitán toma decisiones" (cursiva fuera del texto).

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas, 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 al Puerto de Santa Marta a causa del daño en el turbocompresor No 1 de la máquina principal de la nave.

Conforme a lo anterior, es pertinente realizarlas siguientes aclaraciones:

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

"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 según informe presentado por el Inspector Naval la motonave "CARIBE STAR" se encontraba en condiciones de navegabilidad técnica, desde el punto de vista documental, de la seguridad y del personal a bordo, cumpliendo con lo reglamentado en la Legislación nacional.

Lo expuesto con antelación se encuentra técnicamente probado al interior de la presente investigación, especialmente en lo contenido del informe presentado por el Inspector Naval, IGOR ARELLANO (folio 54), en el que sobre este punto el Despacho encuentra asidero, pues dice lo siguiente:

"(...) Plan de mantenimiento: la compañía tiene establecido un plan de mantenimiento que es controlado por la dirección técnica en tierra, el 7 de agosto en maniobra de zarpe desde el puerto de Cartagena la maquina es asegurada por presentar un sonido irregular, además por tener lecturas de temperatura muy altas (520°C), se contrata a la empresa Turbocol, especialista en turbocompresores para realizar su inspección y reparación; lo que demuestra que al equipo se le realiza mantenimiento" (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, "(.)

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

(...)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 "[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 efectos^[2] (...)", (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 turbocompresor No 1 de la máquina 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 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 a la motonave "CARIBE STAR", arribando sin autorización al Puerto de Santa Marta.

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 "CARIBE STAR", 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 y su tripulación

^[1] Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

102-

fueron diligentes en el ejercicio de sus funciones antes y al momento de la ocurrencia del siniestro marítimo.

2. La motonave "CARIBE STAR", 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 8 al 12).
3. El Capitán OSVALDO ALFONSO BLANCO, realizó todas las acciones pertinentes para prevenir el siniestro marítimo; así mismo, protegió la vida de sus tripulantes y su carga, no arriesgándose a quedar a la deriva por la avería que tenía la motonave.
4. En el presente caso, el señor OSVALDO ALFONSO BLANCO, en su condición de Capitán de la motonave "CARIBE STAR", 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 OSVALDO ALFONSO BLANCO con ocasión del siniestro marítimo de la motonave "CARIBE STAR", razón por la cual esta Autoridad confirmará la exoneración de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

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 Santa Marta 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 "CARIBE STAR", 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, su carga y 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 "CARIBE STAR", configurándose un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia de la avería en el turbocompresor No 1 de la maquina principal de la motonave.

Así las cosas, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 10 de agosto de 2016, se encuentra probatoriamente fundamentada la exoneración de responsabilidad del señor OSVALDO ALFONSO BLANCO, en su condición de Capitán, por el Siniestro Marítimo de arribada forzosa de la motonave "CARIBE STAR" de bandera panameña, identificada con el IMO No 7124104, 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 23 de septiembre de 2016 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

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 23 de septiembre de 2016, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, 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 OSVALDO ALFONSO BLANCO, en calidad de Capitán de la motonave "CARIBE STAR"; 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 Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Santa Marta, 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