

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 06 JUN 2019

Referencia: 24012013006

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 20 de diciembre de 2017 por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "VENTO DEA" de bandera de Estados Unidos, identificada con la matrícula No. CF-3592-AS, por los hechos ocurridos el día 03 de junio de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. La Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el día 03 de junio de 2013 tuvo conocimiento de manera oficiosa de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "VENTO DEA", de bandera de Estados Unidos.
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 03 de junio de 2013, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "VENTO DEA", 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 20 de diciembre de 2017, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió lo siguiente:

"(...) DECLARAR legítima la arribada forzosa de la motonave "VENTO DEA" de bandera de U.S.A, al mando del capitán JERRAD ALEX KOZLOFF identificado con pasaporte No 488165161, de acuerdo con lo expuesto en la parte considerativa de la presente sentencia.

DECLARAR no responsables por el arribo forzoso al señor JERRAD ALEX KOZLOFF identificado con pasaporte No 488165161, de acuerdo con lo expuesto en la parte considerativa de la presente sentencia.

(Cursiva fuera del texto).

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, adelantadas por el Capitán 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 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.

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”.*

Del material probatorio que reposa en el expediente, este despacho comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de Arribada Forzosa de la motonave “VENTO DEA” de bandera de Estados Unidos, ocurrido el día 03 de junio de 2013, 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

¹ La seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y el control adecuado del tráfico marítimo, forman parte de los objetivos centrales de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con el artículo 1 del Convenio Constitutivo de la misma, en el que se aduce lo siguiente: “*Depurar un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; adelantar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques (...)*”.

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- OMI, 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.²

Acorde a la anterior, la orientación actualmente predominante, por regla generales que en los eventos dañosos generados por las **actividades peligrosas**, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo al 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

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

ocurrencia. B) que el hecho sea irresistible, o sea que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias³.

III. Del análisis Técnico

En el informe de inspección rendido por el Perito en Navegación y Cubierta SERGIO ARMANDO MUÑOZ PEDRAZA, que aparece en los folios 19 y 20 del expediente, se expuso lo siguiente:

"(...) Conclusiones del peritazgo:

Resultados de la inspección: como resultado de la inspección realizada al velero VENTO DEA, se puede confirmar de manera fehaciente que no se encuentra apta para la navegación de manera segura para sus tripulantes.

- *La lancha tiene, y se evidencia avería en el casco, por ambos costados, causada por acción de fuertes condiciones de brisa y marea, la cual genero alto oleaje.*
- *La dinámica del movimiento de la embarcación sobre las olas, le causa desgarramiento del casco de fibra de vidrio por ambos costados.*
- *Al rasgarse el casco de la embarcación, y por las condiciones meteomarinadas señaladas, la embarcación toma agua en volumen considerable.*
- *El agua de mar afecta el funcionamiento de los elementos y equipos de a/b .*
- *Acuerdo entrevista con el patrón del velero, logro enviar la señal de socorro, y se mantuvo navegando en círculos alrededor de su última posición, al momento de presentarse el incidente de la rotura del casco, en horas nocturnas.*
- *Logrando mantener, a flote la embarcación, achicando con la bomba manual, de manera permanente, durante toda la noche con el apoyo de su novia, compañera de viaje y única tripulante adicional.*
- *Fueron rescatados al día siguiente, por una lancha de cuerpo de guardacostas de la Armada de Colombia.*
- *Siendo remolcados a la ensenada del cabo de la vela, quedando sanos y salvos y efectuándose el reporte a la Capitanía de Puerto Bolívar, para los aspectos officiosos de rigor, con relación al incidente sufrido.*

Conclusión: la embarcación tipo velero VENTO DEA, se encuentra averiada a tal punto, que no se encuentra apta para realizar navegación segura, equipos fuera de servicio, casco roto, velas y arboladura averiados, no está habilitada para realizar ningún tipo de navegación. No apta para hacerse al mar" (cursiva fuera del texto).

IV. Del estudio probatorio del caso en concreto

Conforme lo anterior, y respecto a la declaratoria de responsabilidad realizada 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 "VENTO DEA", el Sr. JERRAD ALEX KOZLOFF, en declaración rendida en audiencia

³ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, página 50-51.

pública el día 05 de junio de 2015 (folio 4), en la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, afirmó lo siguiente:

"(...) Zarpamos de Cartagena el día 29 de mayo de 2013 a las 11:30 am, nosotros no tuvimos problemas hasta el 01 de junio a las 2:20 pm, nuestra vela empezó a romperse estábamos a veinte (20) millas al noroeste del cabo de la vela, el viento se estaba haciendo más fuerte desde la noche anterior y las olas se estaban creciendo después de estar a cuatro (04) millas del cabo de la vela fuimos sacudidos por una gran ola el bote fue estremecido, las ventanas del lado de babor estallaron y el casco fue separado de la cubierta y se hundió en el lado de babor y los mamparos fueron separados del casco también del lado de babor"(cursiva y subraya fuera del texto).

En párrafos posteriores de su declaración, afirmó lo siguiente:

"(...) Al momento que el buque estuvo adrizado tenía dos puntos cinco pies (2.5) de agua en la cabina, no teníamos electricidad, no pudimos usar el radio, nosotros activamos el dispositivo llamado spot, el cual envía un mensaje de emergencia a mi madre y al centro de respuesta en Estados Unidos para poder tener contacto con las Autoridades Colombianas, en este punto nosotros nos estábamos preparando para abandonar la embarcación y también estábamos sacando agua del bote, la botavara del mástil había sido quebrada por la ola y necesitaba ser reparada antes de poder continuar, sin electricidad nosotros encontramos el cabo de la vela por compas y también las luces de las casas, nosotros llegamos al cabo de la vela a las 02:00 am y esperamos hasta la primera luz del día para fondear y luego llego guardacostas" (cursiva y subraya fuera del texto).

Ulteriormente aseveró el Capitán que:

"(...) Activamos el spot, porque no teníamos electricidad, tratamos de usar la radio, pero la batería no sirvió" (cursiva y subraya fuera del texto).

Respecto de los tipos de verificación pre zarpe que realizó a la motonave "VENTO DEA", manifestó el Capitán lo siguiente:

"(...) Cheque los combustibles, las líneas de amarre, inspecciono las velas casa (02) dos semanas, cada mes buceo el casco para ver como esta e inspecciono los winches" (cursiva fuera del texto).

Conforme a lo anterior, es pertinente realizar las 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 la motonave "VENTO DEA" 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.

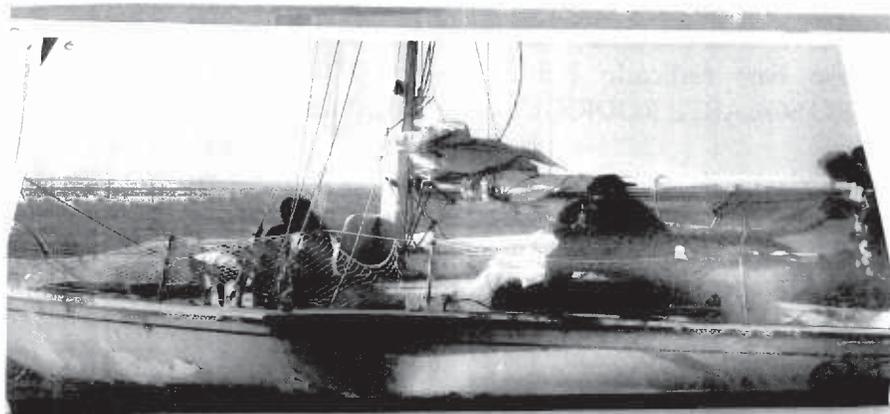
En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas por el señor JERRAD ALEX KOZLOFF, Capitán de la motonave "VENTO DEA", para concluir de manera clara e inequívoca que el hecho generador del siniestro objeto del asunto sub examine, fue las condiciones del mar, las cuales fueron ajenas a la voluntad del Capitán de la nave.

Lo expuesto con antelación se encuentra técnicamente probado al interior de la presente investigación, especialmente en lo contenido en el informe presentado por el Perito de Navegación y Cubierta, SERGIO ARMANDO MUÑOZ (folio 19), en el que sobre este punto el Despacho encuentra asidero, pues dice lo siguiente:

"(...) como resultado de la inspección al velero VENTO DEA, se puede confirmar de manera fehaciente, que no se encuentra apta para la navegación de manera segura para sus tripulantes."

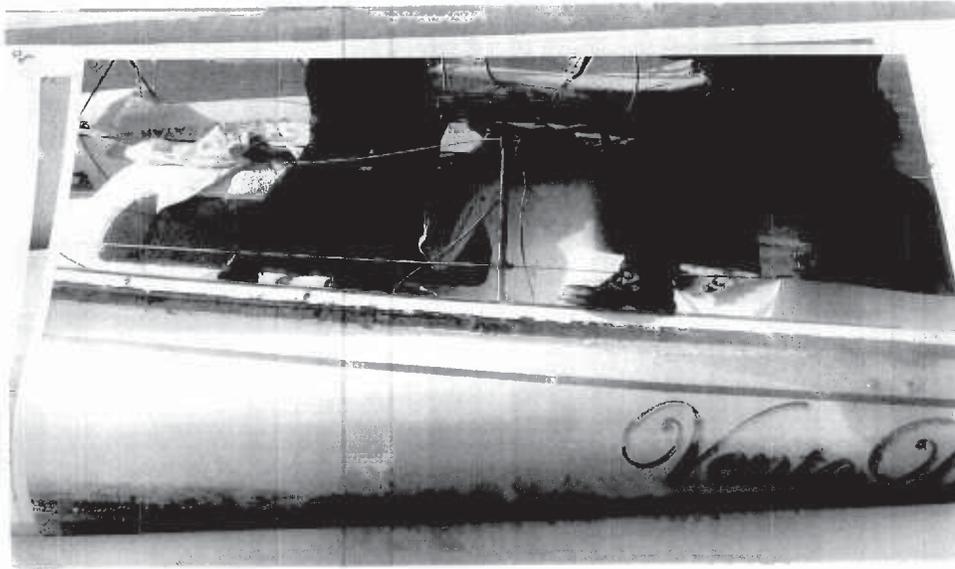
La lancha tiene y se evidencia avería en el casco por ambos costados, causada por acción de fuertes condiciones de brisa y marea la cual generó alto oleaje" (cursiva y subraya fuera del texto).

En aras de mayor entendimiento en lo concerniente a lo antes citado, este Despacho se permite ilustrar el estado de la motonave correspondiente a la fecha del siniestro, señalada por el Perito, en el Informe de inspección;



Fuente: Informe- Perito en Navegación y Cubierta Sergio Muñoz- Siniestro Marítimo de Arribada Forzosa de la Motonave "VENTO DEA" - Folio 7

Mediante la siguiente imagen se evidencia el estado del casco de la motonave "VENTO DEA".



Fuente: Informe - Perito en Navegación y Cubierta Sergio Muñoz- Siniestro Marítimo de Arribada Forzosa de la Motonave "VENTO DEA" - Folio 10

Nos encontramos en el escenario de las actividades peligrosas y de la responsabilidad objetiva 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, quien señaló⁴:

"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)

⁴ Consulta Siniestro Marítimo de arribada forzosa de la M/N "HYBRID" Rad No 11012015002

Teniendo en cuenta la hora en que ocurrió el siniestro y lo inferido en las versiones tomadas dentro de la investigación, se puede concluir que las condiciones meteomarinadas no eran normales, por lo que se puede inferir el mal tiempo como una de las causas de la arribada forzosa por caso fortuito o fuerza mayor.

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 "[l] (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).

Así mismo, teniendo en cuenta que el puerto de zarpe de la nave era Cartagena, Colombia, el Despacho logró constatar que la nave "VENTO DEA" tenía condiciones óptimas para hacerse a la mar y por consiguiente la novedad presentada fue un hecho irresistible e impredecible.

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 "VENTO DEA", se configuró por una situación de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia del mismo. No resulta viable partir del hecho que la avería fuese algo previsible, teniendo en cuenta el material probatorio obrante en la

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

investigación, por cuanto se evidencia que el Capitán de la motonave fue diligente en el ejercicio de sus funciones al momento de darse las condiciones del mar adversas, lo cual incidió en la ocurrencia del siniestro marítimo.

2. La motonave "VENTO DEA", 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 por parte de la Capitanía de Puerto de Cartagena, lo que significa que la misma tenía los certificados y permisos para realizar la actividad de navegación, pero debido a las condiciones del mar días siguientes acaeció el siniestro.
3. El Capitán JERRAD ALEX KOZLOFF, realizó todas las acciones pertinentes para conjurar la situación de mal tiempo y prevenir el siniestro marítimo; así mismo, protegió la vida de su acompañante, no arriesgándose a quedar a la deriva por la avería que sufrió la motonave, debido a las condiciones meteomarinas del día de los hechos.
4. En el presente caso, el señor JERRAD ALEX KOZLOFF, en su condición de Capitán de la motonave "VENTO DEA", 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 con ocasión del siniestro marítimo de la motonave "VENTO DEA", razón por la cual esta Autoridad confirmará la exoneración de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar.

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, así como, citar a las partes, 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 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.

Empero, al haber transcurrido más de tres (3) años, contados a partir de la ocurrencia del hecho, para establecer la sanción correspondiente en virtud del artículo 52 de la Ley 1437 de 2011, el Despacho no impondrá sanción alguna, por cuanto a la fecha ya caducó dicha acción.

VIII. De las conclusiones

Finalmente, se concluye que en el presente siniestro marítimo no intervino la conducta del Capitán de la motonave "VENTO DEA", toda vez que el siniestro marítimo de arribada forzosa se produjo por un evento impropio a su voluntad, configurándose un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia de la avería en el casco de la motonave, causada por las fuerte brisa y marea, debido a las condiciones meteomarinadas adversas el día de los hechos.

Así las cosas, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 03 de junio de 2013, se encuentra probatoriamente fundamentada la exoneración de responsabilidad del señor JERRAD ALEX KOZLOFF, en su condición de Capitán, por el siniestro marítimo de arribada forzosa legítima de la motonave "VENTO DEA" de bandera de Estados Unidos, identificada con la matrícula No. CF-3592-AS, razón por la cual se acoge lo dispuesto por el A quo, confirmando todos los artículos del fallo de primera instancia del 20 de diciembre de 2017 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 20 de diciembre de 2017, 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 JERARD ALEX KOZLOFF, en calidad de Capitán y Propietario de la motonave "VENTO DEA"; 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.

06 JUN 2019



Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**
Director General Marítimo