

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 24 OCT 2019

Referencia: 22012018001

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 7 noviembre de 2018, por el Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "RON PLATA" de bandera colombiana, identificada con la matrícula No. CP-07-1615, por los hechos ocurridos el día 22 de febrero de 2018, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Providencia, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta de fecha 23 de febrero de 2018, suscrita por el comandante BP-739 de la Estación de Guardacostas de Providencia, la Capitanía de Puerto de Providencia tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "RON PLATA", de bandera colombiana cuando presentó avería en su maquinaria en cercanía del cayo "Quita Sueño".
2. Como consecuencia de lo anterior, el día 23 de febrero de 2018, el Capitán de Puerto de Providencia decretó la apertura de la investigación por el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "RON PLATA", 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. Conforme lo establecen los artículos 67, 68 y 69 del Decreto Ley 2324, el Capitán de Puerto de Providencia una vez instruida la investigación el día 3 de septiembre de 2018, remitió el expediente al Capitán de Puerto de San Andrés para que se emitiera el cierre de la investigación y la correspondiente decisión de primera instancia.
4. El día 7 de noviembre de 2018, el Capitán de Puerto de San Andrés profirió fallo de primera instancia, en el que resolvió;

Declarar como legítima la arribada forzosa de la motonave "RON PLATA", al Puerto de Providencia el día 22 de febrero de 2018. Así mismo, exoneró de responsabilidad al Capitán y a la Tripulación, por configurar estos como caso fortuito y fuerza mayor.

5. 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

189

Capitán de Puerto de San Andrés 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 San Andrés 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 las Capitanías de Puerto de Providencia y San Andrés, 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*

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-739 de la Estación de Guardacostas de Providencia, la motonave "RON PLATA", presentó avería en su maquinaria por el cayo "Quita Sueño", por lo que fue auxiliada y arribo forzosamente al Puerto de Providencia.

Del material probatorio que reposa en el expediente, el despacho encuentra la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "RON PLATA" de bandera colombiana, ocurrido el día 22 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

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 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

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

Según el acta de protesta del 23 de febrero de 2018 suscrita por parte del comandante de la unidad de reacción rápida BP-739 de la Estación de Guardacostas de Providencia, la nave "RON PLATA" solicitó apoyo debido a una novedad presentada en el motor, el Capitán de la motonave en diligencia del 23 de julio de 2018 ratifica que solicitó apoyo de Guardacostas para que lo remolcaran debido a las fallas que tenía la nave, por lo que no cabe duda que la nave estaba ejecutando una actividad peligrosa como lo es la navegación.

III. Del análisis Técnico

De acuerdo con el informe de inspección técnica rendida por el señor THOMAS MAGNUM ARCHBOLD, inspector de Naves, y el inspector de Altobordo CRISTHIAN CAMILO MARTINEZ URZOLA, tal como figura en el folio 13, encontró lo siguiente:

"(...) Descripción de la visita:

"(...) Siendo las 1600R del 23 de febrero de 2018, se realizó prueba de maquinarias en compañía del Capitán de la embarcación en donde se observa problemas en la reacción de la maquinaria principal de la embarcación al parecer por fallas en su sistema de enfriamiento lo cual impide el normal funcionamiento, observando una sobre revolución en las RPM de desempeño. Así mismo se realiza verificación de sistemas auxiliares sin encontrar novedades adicionales.

Se recomienda al Capitán, realizar las reparaciones que haya a lugar con el fin de que pueda realizar una navegación segura, en la ruta providencia Isla- San Andrés, en donde debe someterse a la verificación técnica por parte de un perito certificado por la Autoridad Marítima y realizar el plan de mantenimiento que sea sugerido antes de hacerse a la mar nuevamente" (cursiva y subraya fuera del texto).

Conclusión: la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "RON PLATA", se originó debido a un daño en el sistema de enfriamiento del motor, lo que impidió el normal funcionamiento de la maquinaria.

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 "RON PLATA", el señor JONG JAIRO PEREZ, en el acta de protesta (folio 12), afirmó lo siguiente:

"(...) El día 19 de febrero del año en curso, zarpamos a las 6:30 pm con destino a Quitasueños a realizar faena de pesca y siendo las 11:00 pm hubo recalentamiento de la bomba de enfriamiento del motor, decidí apagar la máquina para resolver el problema, duramos un buen rato intentando solucionar y al no poder decidí llamar al armador siendo las 2:00 am, aproximadamente, le di las coordenadas latitud 13.33 min 867 latitud norte, 81°26.193 oeste longitud. El armador hizo contacto con la Armada quienes muy amablemente nos rescataron remolcándonos hasta la Isla de Providencia a un

lugar seguro, llegando a la Bahía aproximadamente a las 7:15 am "(cursiva y subraya fuera del texto).

En versión rendida en audiencia pública el día 23 de julio de 2018 (folio 18), en la Capitanía de Puerto de Providencia, el señor JONG JAIRO PEREZ, en su calidad de Capitán de la motonave "RON PLATA" afirmó lo siguiente:

"(...) Alrededor de las 2 o 3 de la tarde nos encontrábamos a 3 millas de la boya de mar de providencia Isla luego de realizar arribo en la isla para aprovisionamiento de combustible, cuando me di cuenta que la temperatura del motor subió y entonces apagué la máquina de inmediato porque me di cuenta que el eje de la bomba se había deslizado. Llame por radio vhf para solicitar a la estación de Guardacostas el apoyo de remolcarnos a la isla de providencia para arreglar la novedad, los cuales llegaron sin ningún inconveniente" (cursiva y subraya fuera del texto).

En el caso en concreto, basta observar las declaraciones rendidas por el señor JONG JAIRO PEREZ, Capitán de la motonave "RON PLATA", 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 Providencia a causa de la avería en el sistema de enfriamiento lo que impedía el normal funcionamiento del motor.

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 capitania 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 "RON PLATA" 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, certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, certificado nacional de seguridad para buque de carga, licencias de navegación del Capitán y su tripulación (folio 4 al 11, 16-17).

No obstante lo anterior, se encuentra informe presentado por el inspector de Naves, el señor THOMAS MAGNUM ARCHBOLD y el inspector de Altobordo CRISTHIAN CAMILO MARTINEZ URZOLA (folio 13), en el que dice lo siguiente:

"(...) Se realizó prueba de maquinarias en compañía del Capitán de la embarcación en donde se observa problemas en la reacción de la maquinaria

principal de la embarcación al parecer por fallas en su sistema de enfriamiento lo cual impide el normal funcionamiento, observando una sobre revolución en las RPM de desempeño" (cursiva y subraya fuera del texto).

Así las cosas, nos encontramos en el escenario de la responsabilidad objetiva por actividad peligrosa que es la dispuesta en las investigaciones por siniestros marítimos, donde se presume la culpa del agente, en este caso la del Capitán de la nave como jefe superior y encargado del gobierno de la misma, según lo establece el artículo 1495 del Código de Comercio, salvo cuando se demuestra la existencia de un eximente de responsabilidad como lo es la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho a un tercero.

La fuerza mayor consiste en la ocurrencia de un imprevisto al cual no se puede resistir, 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 "[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

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

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"²¹ (...), (Cursiva fuera de texto).

En definitiva, queda demostrada la ruptura del nexo causal entre el hecho generador del siniestro marítimo y el daño; el daño del sistema de enfriamiento del motor, 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 "RON PLATA", arribando al Puerto de Providencia sin autorización, pero con el apoyo del personal de la Estación de Guardacostas.

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 "RON PLATA", fue el daño que 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 la motonave había tenido mantenimiento previo a la navegación y se observa que el Capitán fue diligente en el ejercicio de sus funciones antes de presentarse el siniestro marítimo.
2. La motonave "RON PLATA", 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 y tenía los certificados y permisos al día por parte de la Autoridad Marítima Nacional para realizar la actividad de pesca, el día del siniestro.
3. El Capitán JONG JAIRO PEREZ, realizó todas las acciones pertinentes para prevenir el siniestro marítimo; así mismo, protegió la vida de sus tripulantes, no arriesgándose a quedar a la deriva por el daño que tenía la motonave.
4. En el presente caso, el señor JONG JAIRO PEREZ, en su condición de Capitán de la motonave "RON PLATA", logró demostrar que el siniestro marítimo de arribada forzosa sucedió por un evento ajeno a su voluntad.

²¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

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 JONG JAIRO PEREZ con ocasión del siniestro marítimo de la motonave "RON PLATA", razón por la cual esta Autoridad confirmará la exoneración de responsabilidad civil extracontractual determinada por el Capitán de Puerto de San Andrés.

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 San Andrés 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 "RON PLATA", toda vez que contaba con todos los documentos exigidos por la Autoridad Marítima para realizar la actividad de navegación y pesca en el Departamento de Archipiélago de San Andrés con destino a Islas del Norte, así como, cumplió con todas las medidas necesarias para salvaguardar la vida de su tripulación 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 "RON PLATA", configurándose un hecho de fuerza mayor o caso fortuito, toda vez que, no fue posible prever la ocurrencia del daño del sistema de enfriamiento del motor de la motonave.

Así las cosas, encuentra el Despacho que en los hechos acaecidos el día 19 de febrero de 2018, se encuentra probatoriamente fundamentada la exoneración de responsabilidad del señor JONG JAIRO PEREZ, en su condición de Capitán, por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "RON PLATA" de bandera colombiana, identificada con la matrícula No CP-07-1615, 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 7 de noviembre de 2018 proferido por el Capitán de Puerto de San Andrés.

En mérito de lo expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

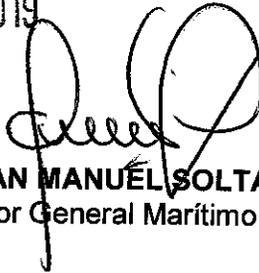
ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todas sus partes el fallo de primera instancia proferido el día 7 de noviembre de 2018, por el Capitán de Puerto de San Andrés, con fundamento en lo expuesto en la parte considerativa de este proveído.

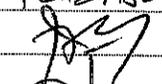
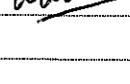
ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Providencia, el contenido de la presente decisión al señor JONG JAIRO PEREZ, en calidad de Capitán de la motonave "RON PLATA"; así como a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

ARTÍCULO 4°.- REQUERIR al Capitán de Puerto de Providencia, 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. 24 OCT 2019


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	