

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



232010104981  
Sgd.

Bogotá, D.C.,

8 OCT. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: RAD. 14012006012  
Sujetos Procesales: Capitán motonave "QK LOCA"  
Propietario motonave "QK LOCA"  
Empresa de Transporte Marítimo ALISHA FISH  
Clase de Siniestro: Naufragio

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 7 de julio de 2010, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de naufragio de la motonave "QK LOCA" de bandera colombiana, ocurrido el 16 de octubre de 2006, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante informe de novedad del 19 de octubre de 2006, presentado por el Oficial de Guardia de la Unidad de Guardacostas, el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento del naufragio que sufrió la motonave "QK LOCA" de bandera colombiana, el día 16 de octubre de 2006, cuando se encontraba transportando pasajeros entre Rodadero y Playa Blanca, en jurisdicción de la citada Capitanía de Puerto.
2. Por lo anterior, el día 19 de octubre de 2006, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió decisión de primera instancia el 7 de julio de 2010, mediante la que declaró responsable del siniestro marítimo de naufragio y hundimiento de la motonave "QK LOCA" de bandera colombiana, al capitán de la nave ALBERTO DANIEL GUERRERO IBÁÑEZ, y a la empresa armadora Transporte Marítimo ALISHA FISH.

Así mismo, los declaró responsables por violación a las normas de la Marina Mercante, e impuso a título de sanción multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión en el término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme 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, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio 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 1605, del 4 de noviembre de 2004.

### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de naufragio, las siguientes:

- Alrededor de las 16:20R del día 16 de octubre de 2006, en el sector de Playa Blanca se presentó en naufragio de la motonave "QK LOCA" que se encontraba transportando pasajeros, los cuales fueron rescatados por la nave "FUEGO VERDE".
- Los pasajeros que se rescataron informaron que, una vez zarparon de Playa Blanca a la lancha le empezó a entrar agua por el fuerte oleaje, lo que le comunicaron al capitán de la nave pero éste hizo caso omiso. Así mismo, informaron que en la nave se transportaban más de 21 personas.
- La motonave "QK LOCA" de bandera colombiana, se encuentra matriculada bajo el número CP-04-0481-B, comandada por el señor ALBERTO DANIEL GUERRERO IBÁÑEZ, de propiedad del señor LUIS PINTO PINTO y como armadora la empresa de Transporte Marítimo ALISHA FISH, la cual se encuentra habilitada para el transporte de pasajeros entre los sectores El Rodadero y Playa Blanca de la ciudad de Santa Marta.

### ANÁLISIS TÉCNICO

El perito marítimo en navegación y cubierta, categoría A, señor CARLOS ALBERTO ANZOLA MARTÍNEZ, presentó informe por escrito el día 9 de febrero de 2010, y concluyó lo siguiente:

- La causa que materializó el naufragio o daño grave de la lancha "QK LOCA", fue la pérdida de la reserva de flotabilidad por sobrepeso, generado por el sobrecupo de pasajeros en aguas agitadas que llegaban a la lancha por el costado.

Las conductas técnicas y náuticas se establecieron así:

Para el Capitán y armador de la nave, estableció las mismas conductas, así:

- Es totalmente claro que tuvo que acogerse a la emergencia cuando empezó la entrada de agua en las condiciones ya conocidas por él en cuanto al franco bordo.
- Actuó de forma precipitada en cuanto al transporte de los pasajeros sin tener en cuenta la capacidad, el estado de la lancha y el estado del mar y tiempo.

El patrón participó activamente en el rescate de las personas involucradas en el accidente.

El dictamen pericial presentado se rindió en audiencia del 17 de febrero de 2010, en los términos del artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984, sin embargo, las partes previamente citadas, no acudieron a la diligencia.

### 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 para proferir la 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 Santa Marta, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "QK LOCA" de bandera colombiana, acaecido el día 16 de octubre de 2006, cuando se encontraba transportando pasajeros entre Rodadero y Playa Blanca, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).
2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró responsable del siniestro marítimo de naufragio y hundimiento de la motonave "QK LOCA" de bandera colombiana, a los señores ALBERTO DANIEL GUERRERO IBAÑEZ y FREDY BERMUDEZ COTES, capitán y armador de la nave, respectivamente, en razón a la falta de precauciones, prevenciones y la omisión de reglas de la navegación para evitar que se produjera el suceso.

3. Sobre el siniestro acaecido el día 16 de octubre de 2006, a la motonave "QK LOCA" y declarado en la decisión de primera instancia como naufragio - hundimiento, es menester del Despacho precisar que se trata del siniestro marítimo de naufragio, tal como lo consagra el Código de Investigación de Siniestros Marítimos y el Decreto Ley 2324 de 1984. Sin embargo, la expresión hundimiento es utilizada como un sinónimo en las definiciones, por lo que hay lugar a precisar este aspecto en la parte resolutive.

4. En relación con la responsabilidad endilgada al capitán y armador de la nave "QK LOCA", señores ALBERTO DANIEL GUERRERO IBAÑEZ y FREDY BERMUDEZ COTES, se examinarán

las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, y las pruebas obrantes en el proceso, así:

- El día 16 de octubre de 2006, a pesar de los fuertes vientos reinantes en la zona la lancha "QK LOCA" zarpó desde Playa Blanca hacia el sector de Rodadero en la ciudad de Santa Marta, con 21 personas a bordo.
- Debido al sobrecupo de la motonave "QK LOCA" y el fuerte oleaje la nave naufragó.
- No se presentó pérdida de vidas humanas, porque los tripulantes y pasajeros fueron rescatados por otras embarcaciones que se encontraban en el sector, así: 17 en la embarcación "FUEGO VERDE" y 4 en la motonave "ACUARIO".

De las conclusiones enunciadas, las que son el resultado de las pruebas obrantes en el proceso se puede establecer la responsabilidad del capitán y armador de la nave en la ocurrencia del siniestro marítimo investigado, teniendo en cuenta el exceso de confianza y la falta de previsibilidad para que se presentara el daño.

Tal afirmación, se fundamenta legalmente en el artículo 1495 del Código de Comercio, que define al capitán de una nave como:

*"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave (...) la tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca".*

Por su parte, el artículo 1501 del Código de Comercio confiere unas obligaciones al capitán de la nave, entre las que están:

*"(...) (8) Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aun mediante el sacrificio total o parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador. (...),10) Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave... (c) Naufragio,...), (18) Emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas, los efectos de la nave, el dinero, los documentos, libros de navegación, de máquinas, de sanciones, y la carga, cuando en el curso de la navegación sobrevenga la necesidad de abandonar la nave. Si a pesar de su diligencia se perdieren los objetos sacados de la nave o los que quedaren a bordo estará exonerado de toda responsabilidad".*

El artículo 1502 de la norma ibídem, establece las prohibiciones al capitán:

*"(3) Admitir a bordo pasajeros o cargas superiores a las que permita la seguridad de la nave".*

Sobre la responsabilidad del capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 establece, así:

*"(...) La responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella".*

Conforme lo establecen las normas transcritas, el capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, su responsabilidad empieza desde que se hace reconocer como tal y termina con la entrega de ella, debe emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando durante el viaje ocurran eventos que los pongan en peligro, asimismo, está obligado emplear toda la diligencia posible para salvar a las personas cuando se presente un acontecimiento en el mar.

Adicionalmente, tiene expresamente prohibido admitir a bordo de la nave pasajeros o carga superior a las que permita la seguridad de la nave.

Visto lo anterior queda claro que, el capitán de la nave "QK LOCA", no cumplió con las funciones descritas y consagradas en la norma, debido a que no empleó la mayor diligencia para evitar la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio, además, permitió a bordo de la nave una cantidad de pasajeros superiores a las autorizadas.

Sobre este particular, se encuentra probado que la motonave "QK LOCA" está clasificada para prestar el servicio de transporte de pasajeros, con un número máximo a transportar de 12 pasajeros y 2 tripulantes, es decir 14 personas en total (folios 19 y 20).

Sin embargo, para la fecha de los hechos la nave llevaba a bordo 21 personas, lo que se ve reflejado en el acta de protesta del 19 de octubre de 2006, presentada ante la Capitanía de Puerto de Santa Marta por el Oficial de Guardia de la Estación de Guardacostas de Santa Marta, en la que informó lo siguiente:

*"(...) fue así que se alcanzó a la embarcación "FUEGO VERDE" y se escoltó al despacho sur, este personal una vez se desembarcó insinuaron las mismas novedades del siniestro anterior que una vez zarpado de la playa blanca a la embarcación se le empezó a entrar agua por el oleaje y que se le fue informado al patrón de la embarcación y que este hizo caso omiso. Con el agravante que informaron que ventían a bordo 21 personas.*

De otra parte se debe precisar que, la navegación es considerada como una actividad peligrosa, consagrada en el artículo 2356 del Código Civil, y la responsabilidad por esta clase de actividades sólo exige que el daño pueda imputarse.

En estos casos, no es la diligencia media -culpa o responsabilidad subjetiva- la que se toma en cuenta, sino la virtuosa escrupulosidad exigida en el tráfico jurídico para tomar precauciones que sean equivalentes al riesgo de peligro latente -responsabilidad objetiva- luego, el agente responsable por daños originados por actividad peligrosa, tiene una obligación de custodia, la que conlleva la necesidad de conservar las cosas en estado de no generar perjuicios y de no producir peligro a terceros.

Aquí igualmente, sobre el agente responsable de actividad peligrosa, pesa una presunción de culpa por ser quien con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es dable exonerarse por intervención de un elemento extraño, fuerza mayor o caso fortuito ó culpa exclusiva de la víctima, o con concurrencia de culpas -artículo 2357 del Código Civil- y que tiene su fundamento en que el daño no siempre tiene origen en la culpa exclusiva de la víctima, sino que en muchas ocasiones tiene su manantial en la concurrencia de culpas de uno y otro, permitiéndose la reducción o disminución en el resarcimiento de los perjuicios a la víctima del daño, precisamente

por haberse expuesto al daño imprudentemente, resultando ser el lesionado, al menos parcialmente, su propio victimario.

En el caso que nos ocupa, no se encuentra probado que haya intervenido un elemento extraño que logre romper el nexo causal, ni que el capitán, ni al armador de la motonave "QK LOCA" que haya actuado al amparo de una de las causales de ausencia de responsabilidad<sup>1</sup>, con el fin de exonerarse de ella.

Las pruebas obrantes en el proceso, denotan que el señor ALBERTO DANIEL GUERRERO IBÁÑEZ, no actuó con la escrupulosidad debida, ni previó una situación que era previsible, pues tratándose del desarrollo de una actividad peligrosa decidió zarpar con una cantidad de pasajeros superiores a las permitidas y como consecuencia de ello ocurrió el naufragio de la nave "QK LOCA".

Adicionalmente, no guardó en debida forma sus deberes, ni tuvo en cuenta las prohibiciones contempladas en el Código de Comercio transcritas anteriormente, lo que evidencia que de haber cumplido con sus funciones como jefe encargado del gobierno de la nave, se hubiere podido evitar el siniestro marítimo.

Así como tampoco cumplió con su deber de presentar la protesta por los hechos ocurridos durante la navegación a su llegada a puerto.

En el mismo sentido, se evidencia la falta de previsión de la empresa armadora de la nave, pues a pesar de conocer que las condiciones meteomarinicas no eran las mejores y que varias embarcaciones habían naufragado el mismo día, decidió despachar la nave y como consecuencia de ello ocurrió el siniestro marítimo de la nave "QK LOCA".

Es por ello que, se evidencia la responsabilidad del capitán de la nave "QK LOCA" en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio, así como la violación a las normas de Marina Mercante transcritas anteriormente y contempladas en los numerales 8, 10, 18 del artículo 1501 del Código de Comercio, así como, el numeral 3 del artículo 1502 de la norma ibídem.

Finalmente se observa que, la decisión de primera instancia fue proferida pasados 3 años de la ocurrencia de los hechos objeto de infracción administrativa, lo que se traduce en que caducó la facultad sancionatoria, en virtud de ello se revocará el artículo 3 de la providencia consultada, igualmente se aclarará el artículo primero, en el sentido de indicar que el siniestro sufrido por la motonave "QK LOCA" de bandera colombiana, fue un naufragio y no un hundimiento como se señaló y procederá a confirmar los artículos restantes.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- ACLARAR** el artículo primero de la decisión de primera instancia proferida el 7 de julio de 2010, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

---

<sup>1</sup> Causales de exoneración de responsabilidad: Fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima y la intervención de un tercero.

*"DECLARAR responsable del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "QK LOCA" de bandera colombiana, de matrícula No. CP-04-0481-B, ocurrido el día 16 de octubre de 2006, a los señores ALBERTO DANIEL GUERRERO IBAÑEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 85.467.081 expedida en Santa Marta, en calidad de capitán de la nave y a la empresa de Transporte Marítimo ALISHA FISH, representada legalmente por el señor FREDY ALONSO BERMUDEZ CORTES, o quien haga sus veces, en calidad de armador de la citada nave, de conformidad con la parte motiva de esta providencia".*

**ARTÍCULO 2°.- REVOCAR** el artículo tercero de la decisión de primera instancia proferida el 7 de julio de 2010, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído.

**ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión de primera instancia del 7 de julio de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

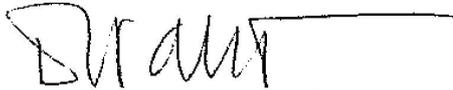
**ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores **ALBERTO DANIEL GUERRERO IBAÑEZ, LUIS PINTO PINTO** y al Representante Legal de la empresa de Transporte Marítimo ALISHA FISH, capitán, propietario y/o armador de la motonave "QK LOCA", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 6°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriada la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

8 OCT. 2014



Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**  
Director General Marítimo