

**DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**Bogotá, D.C., **4 AGO 2011**

---

Procede el Despacho a resolver en consulta el fallo de primera instancia del 19 de marzo de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura dentro de la investigación por el siniestro marítimo de incendio de la motonave "VICTORIA 10" de bandera colombiana, ocurrido el 17 de septiembre de 2005, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante escrito presentado por el Teniente de Corbeta DIEGO ALBERTO COLÓN TORRES, Comandante Operativo del ARC "BP431", perteneciente a Guardacostas del Pacífico, la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento del incendio de la motonave "VICTORIA 10", ocasionando que los pasajeros tuvieran que abandonar la nave.
2. Por lo anterior, con auto del 19 de septiembre de 2005, la Capitanía de Puerto de Buenaventura abrió investigación por siniestro marítimo y ordenó se practicaran todas las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
3. El 19 de marzo de 2008, el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia en el cual declaró responsables del siniestro a los señores TEODORO QUIÑÓNEZ SOLIS y JEISON QUIÑÓNEZ ALBORNOZ, operadores de la citada motonave. A su vez los declaró responsables por violación a normas de Marina Mercante.
4. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término establecido, el Capitán de Puerto de Buenaventura envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA****JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA**

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No. 0825 de 1994 de la Dirección General Marítima, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8° del artículo 8° del Decreto 1561 de 2002, vigente para la fecha de hechos, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

#### PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas listadas del folio 59 al 61 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

#### DECISIÓN

Del análisis y valoración de las pruebas, el 19 de marzo de 2008 el Capitán de Puerto de Buenaventura profirió fallo de primera instancia declarando en el artículo 1° responsables en el grado de culpa y en forma solidaria del siniestro marítimo de incendio de la motonave "VICTORIA 10", matrícula CP-01-1812, ocurrido el día 17 de septiembre de 2005, a las 10:35R, al señor TEODORO QUIÑÓNEZ SOLIS, capitán de la citada nave, con el señor JEISON QUIÑÓNEZ ALBORNOZ, operador el día de los hechos.

En los artículos 2°, 3° y 4° del fallo, declaró a los señores TEODORO QUIÑÓNEZ SOLIS y JEISON QUIÑÓNEZ ALBORNOZ responsables por violación a normas de la Marina Mercante, imponiendo suspensión de sus licencias por el término de seis (6) meses.

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

#### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2°, artículo 2°, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984.

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de las investigaciones por siniestros marítimos son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

*"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un*

*siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vió, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.*

*Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc.)." (Cursiva y negrilla fuera del texto).*

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda., Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: LUIS Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No. 521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

Además, dentro del procedimiento para investigaciones de accidentes o siniestros marítimos, establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, en el artículo 48 se dispone:

*"CONTENIDO DE LOS FALLOS: Los fallos serán motivados, debiéndose hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinar el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violación a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas." (Cursiva fuera del texto)*

#### EL CASO CONCRETO

Con fundamento en el acervo probatorio recaudado en la presente investigación, se puede establecer que el día 17 de septiembre de 2005 ocurrió el siniestro marítimo de incendio de la motonave "VICTORIA 10", cuando se encontraba realizando transporte de pasajeros.

Al respecto, mediante protesta presentada el 21 de septiembre de 2005 por el capitán de la nave, se indicó:

*"Siendo las 10:00 de la mañana un accidente en la bocana cuando llegaba de Pianguita de recoger unos pasajeros sufrí una torcedura en un tobillo por lo cual acudí al puesto de salud, esto me obligó a que me inmovilizaran el tobillo como no podía montarme a la lancha*

*im*

*en esas condiciones envió a mi hijo con unos pasajeros que me pidieron que les hiciera un viaje expreso hasta Buenaventura, el personal eran siete (7) turistas, me cuenta mi hijo que alrededor de las 10:30 de la mañana cuando navegaba a la altura de isla cangrejo se le apagó uno de los motores, entonces paró la lancha y procedió a encenderlo nuevamente, al momento de jalar la cuerda del motor este se prendió, los pasajeros al ver las llamas se lanzaron al agua, sin tener en cuenta que estaban en una zona un poco profunda, jeison mi hijo procedió a arrojar el tanque de combustible, al mar al levantar el tanque cayó un poco de combustible a la carpa, en ese momento los pasajeros empezaron a gritar que se ahogaban dos muchachas y mi hijo se lanzó al agua y las rescató llevando a las personas nuevamente a la lancha cuando (sic) regresaba por la última persona este ya no estaba se había desaparecido, en este instante llegó una unidad de guarda costa la cual, los rescató y remolcó al bote hasta la isla naval." (Cursiva fuera del texto)*

Así mismo, mediante protesta presentada por el Teniente de Corbeta DIEGO ALBERTO COLÓN TORRES, Comandante Operativo ARC "BP 431", se estableció acerca de lo ocurrido el día del siniestro:

*"(...) durante el desarrollo de operaciones de visita y registro en la bahía interior de Buenaventura, siendo las 1035R en posición LAT 03° 51' 56.5" N, LONG 77° 06' 83.5" W se encontró la M/N "VICTORIA 10" de Matrícula CP-01-1812-A en llamas y el personal de pasajeros y tripulantes en condición de naufragos, se procedió a efectuar el apoyo al personal rescatando a 09 naufragos; la embarcación navegaba bajo el mando del patrón jeison Quiñónez sin documentos de identificación (...)*

*(...) Durante la maniobra de rescate se encontraron las siguientes novedades:*

- La embarcación navegaba con el personal de pasajeros sin los respectivos chalecos salvavidas puestos. Los chalecos se encontraron guardados en la lancha.*
- El patrón del bote no tenía carnet de patrón y es diferente al autorizado en el zarpe No. CP1-1123-N expedido por la Capitanía de Puerto de Buenaventura; la motonave navegaba al mando de Jeison Quiñónez sin documento de identidad, y el patrón autorizado en el zarpe es el señor Teodoro Quiñónez Solís C.C. 14'470.077 de Buenaventura y carnet de patrón No. CP-01-1246, dicho señor es el padre del anterior.*
- La embarcación Navegaba sin ningún tipo de comunicación. Lo cual atenta contra la seguridad del personal de pasajeros. (...)" (Cursiva y subraya fuera del texto)*

Posteriormente, el hijo del capitán de la nave, el señor JEISON QUIÑÓNEZ ALBORNOZ, quien se encontraba al mando el día del siniestro, en audiencia del 22 de septiembre de 2005 señaló:

*"Yo salí de la Bocana normal, cuando venía a la altura de Isla Cangrejo se me apagó el motor, al yo bombear el motor lo prendí de nuevo y cuando lo prendí en el promedio de 5 minutos se produjo la explosión. Cuando se produjo la explosión yo corrí a botar una caneca de gasolina, al botar la caneca de gasolina las chispas de la gasolina cayeron en la carpa y se incendió un pedazo de la carpa. En el momento los turistas se tiraron al agua y de ahí yo al*

*ver que dos muchachas estaban cansadas me tiré a socorrerlas, cuando en el promedio de unos 20 minutos llegó Guardacostas y nos rescató (...)"* (Cursiva fuera del texto)

De otra parte, de acuerdo al informe rendido por el perito JUAN CARLOS CIFUENTES MONTEALEGRE, obrante del folio 42 al 44 del expediente, se estableció lo siguiente:

*"1. El siniestro marítimo fue aproximadamente a las 10:35 de la mañana, acuerdo circunstancias de tiempo, el cielo estaba descubierto con un mar calmado, no se presentaba lluvias al igual que el tránsito de lanchas dentro de la bahía de Buenaventura era normal por las condiciones excelentes, en cuanto al modo el motorista no estaba capacitado para realizar dicha actividad, no contaba con el permiso expedido por CPI, y el lugar donde se produjo fue en LAT 03 51 56.5 N LONG 77 06 83.5W altura de limones.*

*2. Conducta técnica y náutica de las personas involucradas, no tiene la licencia que es expedida por CPI, para realizar este tipo de maniobras, en donde lo que transporta es vidas humanas y es de mucha responsabilidad.*

*3. Posibles causas el motor 40 HP, no contaba con los capuchones de las bobinas de alta, que es la encargada de proteger la chispa que produce el motor. Al ser operado y de no tener dichos capuchones se escapa la chispa y hace contacto con cualquier fuga de combustible que tenga el motor y al producir contacto con este produce incendio; es de recabar que el motor de 75 HP, no presentaba dos de los tres capuchones que maneja dicho motor, esta novedad es producida no por el incendio si no por descuido del operador de dichos motores. (...)"* (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto)

Conforme a las anteriores pruebas, el Capitán de Puerto de Buenaventura declaró responsables por el siniestro marítimo de incendio al capitán y a la persona que estaba operando la nave el día de los hechos. Al respecto y dentro del grado jurisdiccional de consulta, este Despacho encuentra pertinente realizar el análisis de los siguientes elementos normativos y probatorios determinantes para la declaratoria de responsabilidad.

La Corte Suprema de Justicia y la doctrina consideran a la navegación marítima como una actividad peligrosa, por lo cual, en aplicación del artículo 2356 del Código Civil y su desarrollo jurisprudencial, el análisis probatorio que debe hacer el juez en procura de atribuir la responsabilidad del hecho dañoso, cambia radicalmente. Cuando la regla general en los regímenes de responsabilidad es probar la culpa del agente, en presencia de actividades peligrosas, como en el presente caso, se presume la culpa de aquel y sólo podrá exonerarse probando la existencia de eximentes de responsabilidad.

La Corte ha dispuesto expresamente:

*"(...) la fuente positiva de esta teoría se localiza en el artículo 2356 del Código Civil, cuyo texto permite presumir la culpa en el autor del daño que a su vez genera la actividad peligrosa, sin que ello implique modificar la concepción subjetiva de la responsabilidad, pues aún dentro del ejercicio de la actividad peligrosa ésta se sigue conformando por los*

*elementos que inicialmente se identificaron, pero con una variación en la carga probatoria, porque demostrado el ejercicio de la actividad peligrosa ocasionante del daño, la culpa entra a presumirse en el victimario.*" (Cursiva y subraya fuera del texto).

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece cuales eventos se consideran siniestros marítimos. De forma similar, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos de la Organización Marítima Internacional, Resolución A.849 (20), aprobada el 27 de noviembre de 1997, aplicable al momento de los hechos, establece en el numeral 4º como siniestro marítimo, entre otros, el evento que ha tenido como resultado "la muerte o las lesiones graves de una persona", por lo cual, es procedente acoger dicha definición al presente caso, teniendo en cuenta que pese no haberlo establecido el Capitán de Puerto en el fallo de primera instancia, también ocurrió el siniestro de muerte de una persona con ocasión de la operación de la nave.

Lo anterior se sustenta en las declaraciones realizadas en audiencia del 22 de septiembre de 2005, donde efectivamente concuerdan en señalar que uno de los pasajeros se ahogó posterior a haberse lanzado al mar por la explosión de uno de los motores de la nave.

Adicionalmente, obra a folio 38 del expediente el "informe técnico de necropsia médico legal No. 2005P-060401-00301" del señor GILBERTO ANDRÉS ZÚNIGA AGUIRRE, quien se encontraba a bordo de la nave el día de los hechos, donde se determinó como causa de la muerte: SUMERSIÓN.

Conforme a las anteriores consideraciones, se puede establecer:

- En la presente investigación se configuraron los siniestros marítimos de incendio y muerte de una persona con ocasión a la operación de un buque, de acuerdo a las pruebas practicadas y allegadas en el desarrollo de la investigación.
- En el informe pericial se estableció expresamente que uno de los motores de la nave no contaba con los "capuchones de las bobinas de alta", lo que ocasionó la chispa causante de la explosión a bordo. Igualmente, la nave no tenía equipos de comunicación y los pasajeros no llevaban puestos los chalecos salvavidas.
- El señor TEODORO QUIÑÓNEZ SOLIS, al ser el capitán de la nave autorizado en el documento de zarpe, era quien tenía a su cargo la obligaciones establecidas por la normatividad marítima como jefe supremo encargado de la dirección y control de la nave.
- Por lo tanto, haber encomendado a su hijo para reemplazarlo como motorista fue una conducta negligente e imprudente teniendo en cuenta que era una persona no idónea, menor de edad, sin licencia de navegación, que a su vez escogió como ayudante a bordo a otro menor de edad. Adicionalmente, en aplicación del artículo 2347 del Código Civil, el señor TEODORO QUIÑÓNEZ SOLIS también es responsable solidariamente por el hecho ajeno, en este caso, los daños ocasionados por su hijo.

- De otra parte, JEISON QUIÑÓNEZ ALBORNOZ, menor de edad para la época de los hechos, es responsable de los dos siniestros, al ser quien tenía el control y dirección de la actividad peligrosa de la navegación al momento del siniestro.
- Finalmente, es claro que no existe ninguna prueba tendiente a demostrar que existió alguna circunstancia de causa extraña imprevisible e irresistible que exonere de responsabilidad a las personas involucradas.

En consecuencia, no encontrando este Despacho causal de nulidad en el presente caso, procederá a revocar el artículo primero del fallo de primera instancia, y en su lugar, se declarará responsables de los siniestros marítimos de incendio y muerte de una persona con ocasión de la operación de la nave "VICTORIA 10", a los señores TEODORO QUIÑÓNEZ SOLIS y JEISON QUIÑÓNEZ ALBORNOZ, quienes deberán asumir solidariamente los daños ocasionados.

#### AVALÚO DE LOS DAÑOS

Teniendo en cuenta que no se tuvo conocimiento de la intervención formal de una persona tendiente a reclamar los daños ocasionados con los siniestros marítimos y que tampoco es posible calcularlos, este Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

Lo anterior no obsta, para que si un tercero lo encuentra pertinente, se adelanten las respectivas acciones ante la Jurisdicción Ordinaria, teniendo como base la declaratoria de responsabilidad establecida en el presente fallo.

#### VIOLACIÓN A NORMAS DE MARINA MERCANTE

Con relación a infracciones a la normatividad marítima nacional, conforme a las pruebas recaudadas a lo largo de la investigación, específicamente las declaraciones rendidas en audiencia y el informe pericial, el Capitán de Puerto en primera instancia determinó a los señores TEODORO QUIÑÓNEZ SOLIS y su hijo JEISON QUIÑÓNEZ ALBORNOZ, capitán y operador de la motonave "VICTORIA 10", responsables por violación a normas de la Marina Mercante.

Al respecto, este Despacho encuentra lo siguiente:

- Efectivamente el capitán autorizado en el zarpe infringió el artículo 1501 del Código de Comercio, especialmente al no cerciorarse de las condiciones de navegabilidad de la nave, en concordancia con el artículo 40 numeral 3° del Decreto 1597 de 1988.
- Así mismo, el capitán no cumplió con lo establecido en el artículo 131 del Decreto Ley 2324 de 1984, teniendo en cuenta que permitió que su hijo mejor de edad, sin licencia, operara la nave.

- La nave no tenía equipo de comunicación, infringiendo el artículo 2º de la Resolución No. 520 de 1999 de la Dirección General Marítima.

No obstante lo anterior, es claro que su hijo a la luz del artículo 77 del Decreto Ley 2324 de 1984 y al ser menor de edad al momento de los hechos, no es sujeto sancionable por la Autoridad Marítima, por lo cual, se revocará lo pertinente en la parte resolutive de la presente decisión, siendo sólo responsable administrativamente el señor TEODORO QUIÑÓNEZ SOLIS por violación a normar de la Marina Mercante.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º. REVOCAR** en su totalidad el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura el 19 de marzo de 2008, con fundamento en los argumentos de la parte motiva de la presente decisión.

**ARTÍCULO 2º. DECLARAR** responsables de los siniestros marítimos de incendio y muerte de una persona con ocasión a la operación de la motonave "VICTORIA 10" a los señores TEODORO QUIÑÓNEZ SOLIS y JEISON QUIÑÓNEZ ALBORNOZ, quienes deberán asumir solidariamente los daños ocasionados con los mismos, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

**ARTÍCULO 3º. DECLARAR** responsable por violación a las normas de la marina mercante al señor TEODORO QUIÑÓNEZ SOLIS, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.470.377 de Buenaventura, en calidad de capitán de la motonave "VICTORIA 10", imponiendo a título de sanción suspensión por el término de seis (6) meses de su licencia o documento que lo acredite como gente de mar, a partir de la ejecutoria de la presente providencia.

**ARTÍCULO 4º. NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido del presente fallo al señor TEODORO QUIÑÓNEZ SOLIS, identificado con cédula de ciudadanía No. 14.470.377 de Buenaventura, capitán de la motonave "VICTORIA 10", al señor JEISON QUIÑÓNEZ ALBORNOZ, quien para la fecha del siniestro tenía documento de identificación No. 1.111.745.705 de Buenaventura, a la señora MARÍA NILSA MEDINA DE MONTOYA, identificada con cédula de ciudadanía No. 29.990.370, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.



470

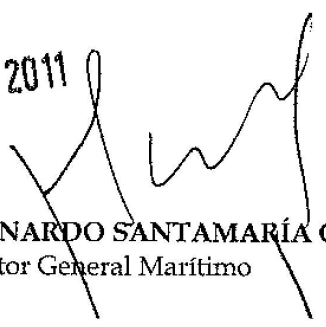
CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE INCENDIO DE LA MOTONAVE "VICTORIA 10", ADELANTADA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA. 9

**ARTÍCULO 5º. DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento a lo resuelto.

**ARTÍCULO 6º. COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Buenaventura, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo con las respectivas constancias, al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase,

4 AGO. 2011



Contraalmirante **LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN**  
Director General Marítimo