

97

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



---

Bogotá, D.C., 12 DIC 2018

Referencia: 21012014001  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 27 de septiembre de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Tumaco, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "FRANLUIS" con matrícula MC-01-0408 de bandera colombiana, ocurrido el 4 de mayo de 2014, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Mediante acta de protesta del 7 de mayo de 2014 suscrita por el señor LUIS HUMBERTO QUIÑONEZ QUIÑONEZ en calidad de Capitán de la nave "FRANLUIS", puso en conocimiento a la Autoridad Marítima la ocurrencia del siniestro marítimo de varada o avería de la motonave "FRANLUIS", razón por la cual el día 15 de julio de 2014 decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto Tumaco el día 27 de septiembre de 2017 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual se abstuvo de declarar responsable del siniestro marítimo de avería al señor LUIS HUMBERTO QUIÑONEZ QUIÑONEZ, en calidad de Capitán de la nave "FRANLUIS".

De igual forma declaró responsable al señor LUIS HUMBERTO QUIÑONEZ QUIÑONEZ en calidad de Capitán de la nave "FRANLUIS" por violación a normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción de tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a dos millones doscientos trece mil ciento cincuenta y uno pesos m/cte (\$2.213.151.), pagaderos en forma solidaria con el señor CIRILO BALAREZO GUEVARA en calidad de Propietario y la Agencia Marítima ARAMARW, de la citada nave.

3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Tumaco 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.

## ANÁLISIS TÉCNICO

En el informe de la inspección técnica suscrito por el señor LUIS RODRÍGO AGUDELO, rendido el día 14 de mayo de 2014, (folios 19 al 20), señaló lo siguiente:

"(...)

*Trabajo realizado: se realizó cambio total del eje por uno nuevo en Acero Monel de 4. Durante la inspección se verifica el eje nuevo, su instalación y se realiza prueba de máquinas con embrague adelante y embrague atrás con su motor cummis KT19 de 490HP, trabajando el eje sin novedad. (...)"* (Cursiva fuera del texto)

En el informe de inspección suscrito por el señor RAFAEL ANTONIO CASTRO CHÁVES Oficial Supervisor Estado Rector del Puerto, rendido el 8 de mayo de 2014 (folios 15 al 19), señaló lo siguiente:

"(...)

### CONCLUSIONES

*Como posibles causas que motivaron la ruptura del eje de la cola podrían ser:*

- a) que durante la travesía la hélice hubiera tropezado con algún objeto que pudiera causar daño a la misma y romper el eje- inspeccionar el estado de la hélice.*
- b) mala alineación del eje de la cola*
- c) revisar el estado de los cojinetes soportes del eje de la cola*
- d) revisar el apriete de los pernos del anclaje del motor propulsor*
- e) revisar el estado en que se encuentra el amortiguador de vibraciones*
- f) por fatiga del material, la embarcación fue construida en el año 1991*

*(...)"* (Cursiva fuera del texto)

## 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 Tumaco para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

28

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 Tumaco, 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 sobre la existencia del siniestro marítimo de avería de la motonave "FRANLUIS" declarado en primera instancia, por lo tanto se realizará el siguiente análisis:

El Decreto Ley 2324 de 1984<sup>1</sup>, contempla como accidentes o siniestros marítimos:

*"(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."* (Cursiva fuera de texto)

A su vez, la norma en cita establece<sup>2</sup>:

*"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia."* (Cursiva fuera de texto)

Relacionado a lo anterior, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado mediante Resolución MSC.255 (84) adoptada en 16 de mayo de 2008, en el capítulo 2 se establecen las siguientes definiciones:

*"2.9 Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:*

- 1. la muerte o las lesiones graves de una persona;*
- 2. la pérdida de una persona que estuviera a bordo;*
- 3. la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;*
- 4. **los daños materiales graves sufridos por un buque;***
- 5. la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;*
- 6. daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o*
- 7. daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques. (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto)*

En igual sentido, la Organización Marítima Internacional en la citada Resolución define los siniestros graves de la siguiente manera:

*[Firma manuscrita]*

<sup>1</sup>Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 26

<sup>2</sup>Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

- "4.3 Siniestro grave: aquel que sin reunir las características del "siniestro muy grave" entraña:*
- 1. Un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan;*
  - 2. Averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o*
  - 3. Contaminación (independientemente de la magnitud); y/o*
  - 4. Una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra". (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto)*

A la luz de lo dispuesto por la Organización Marítima Internacional, y conforme lo probado en el expediente el Despacho concluye con meridiana claridad que el siniestro marítimo ocurrido a la motonave "FRANLUIS" el día 4 de mayo de 2014, fue el de daños materiales graves sufridos por un buque, por lo tanto se modificará el primer artículo del fallo proferido en primera instancia realizando dicha precisión.

Lo anterior teniendo en cuenta, lo dispuesto en el artículo 1514 del Código de Comercio, a su tenor:

*ARTÍCULO 1514. <CONCEPTO DE AVERÍAS>. Son averías:*

- 1) Todos los daños que sufra la nave durante la navegación o en puerto, o las mercancías desde el embarque hasta su desembarque, y*
- 2) Todos los gastos extraordinarios e imprevistos que deban efectuarse en beneficio de la nave o de la carga, conjunta o separadamente. (Cursiva y subrayado fuera del texto)*

De la definición se puede concluir que, la "avería" no es considerado como un siniestro marítimo, en consecuencia el Despacho lo tendrá en cuenta en la parte resolutive de este proveído.

Así mismo, se procederá a realizar un análisis sobre la responsabilidad en éste, para lo cual se citaran algunas pruebas obrantes en el expediente, así:

- Mediante oficio No. 21201400227-MD-DIMAR-CP11 de fecha de 28 de noviembre de 2014, el cual remite a la Capitanía de Puerto de Buenaventura el despacho comisorio No. 009/2014-CP11 del 28 de noviembre de 2014, en cual solicita que se realice audiencia pública requerida dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de la motonave "FRANLUIS", a los señores LUIS HUMBERTO QUÍÑONEZ y CIRILO BALAREZO en calidad de Capitán y Propietario, respectivamente, de la citada nave.
- El 7 de enero de 2015, se constituye el despacho en audiencia pública con el fin de recibir la declaración de los señores HUMBERTO QUÍÑONEZ y CIRILO BALAREZO en calidad de Capitán y Propietario, respectivamente, de la nave "FRANLUIS". Siendo las 9:30 horas, se deja constancia que no se presentaron a la misma las personas citadas, ni manifestaron excusa razonable por su no asistencia.

De acuerdo a lo anterior, se puede concluir que los señores HUMBERTO QUÍÑONEZ y CIRILO BALAREZO en calidad de Capitán y Propietario, respectivamente, de la nave "FRANLUIS", no se presentaron ante la Autoridad Marítima a rendir su declaración, así mismo se permite inferir es que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fueron los daños materiales graves sufridos por la

motonave "FRANLUIS" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

Asimismo, se puede colegir del acta de protesta allegada al expediente el día 7 de mayo del 2014, por parte del señor LUIS HUMBERTO QUIÑONEZ QUIÑONEZ, en calidad de Capitán de la nave "FRANLUIS", que la citada motonave zarpó del muelle de servibuques- Buenaventura con destino a Bocas de Satinga (NR) - Buenaventura, cuando iban a la altura de la Isla Gorgona se partió el eje propulsor de la máquina, ocasionando que la nave quedara a la deriva.

De la misma manera 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<sup>3</sup>.

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<sup>4</sup>.

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.

Ahora bien, al referirse sobre las causas que pudieron haber originado el presente siniestro, se tiene que no obra en el expediente prueba alguna de que el mismo se haya originado por uno de los casos señalados anteriormente.

Así las cosas, conforme a las pruebas obrantes en la investigación el Despacho se permite concluir que las circunstancias que rodearon el siniestro marítimo de daños materiales sufridos por la motonave "FRANLUIS" fueron como consecuencia de la no realización de las verificaciones pre zarpe, pues el hecho que la nave contara con los certificados vigentes no excluye al Capitán de cerciorarse de las condiciones que se encuentre la nave antes de hacerse al mar tal y como lo establece el numeral 1 del artículo 1501 del Código de Comercio. Por lo tanto el Despacho procederá a declarar la responsabilidad civil al señor LUIS HUMBERTO QUIÑONEZ QUIÑONEZ

<sup>3</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

<sup>4</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

en la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales sufridos por la motonave "FRANLUIS".

Así mismo, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se puede imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, se evidencia que en el asunto objeto de análisis se comprobó la vulneración de normas de Marina Mercante establecida en el numeral 3 del artículo 1502 del Código de Comercio.

*ARTÍCULO 1502. <PROHIBICIONES AL CAPITÁN>. Prohíbese al capitán:*

*(...)*

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

*(...) (Cursiva fuera del texto)*

Asimismo, obra en el expediente solicitud realizada por el Intendente EDGAR S. CHAMORRO, Comandante Estación de Policía Olaya Herrera (Nr.) (folio 3), en el cual le pide la colaboración por escrito al Propietario de la nave, para transportar a un personal que estaba represado en la población de Bocas de Satinga, por motivo del Paro Agrario, aun cuando él conocía que el cupo de la nave estaba completo, razón por la cual presentaba un sobrecupo de 17 personas.

En virtud de lo anterior, el fallador de primera instancia analiza la situación presentada el día 4 de mayo de 2014 por la nave "FRANLUIS", y procede a imponerle a título de sanción de tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes equivalentes a dos millones doscientos trece mil ciento cincuenta y uno pesos m/cte (\$2.213.151.).

Sin embargo, en la revisión realizada se permite manifestar que el fallador de primera instancia incurrió en un error de digitación, por cuanto el Capitán de Puerto de Tumaco en su artículo cuarto identificó el valor de la multa en cinco salarios mínimos mensuales legales vigentes en letras, y tres salarios mínimos mensuales legales vigentes en números, razón por la cual se procederá a modificar este artículo teniendo en cuenta que la equivalencia en dinero corresponde a tres (3) salarios mínimos mensuales legales.

En virtud de lo anterior, la multa quedara en tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalentes a dos millones doscientos trece mil ciento cincuenta y uno pesos m/cte (\$2.213.151.), conforme al salario mínimo legal mensual vigente a la fecha del fallo de primera instancia.

Finalmente, es claro que en la decisión de primera instancia no se realizó el avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia del siniestro marítimo, hecho 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 o citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

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

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR** el artículo primero de la decisión del 27 de septiembre de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Tumaco, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedará así:

*"Declarar responsable civilmente por la ocurrencia del siniestro marítimo de daños materiales graves sufridos por la motonave "FRANLUIS" de bandera colombiana, al señor LUIS HUMBERTO QUIÑONEZ QUIÑONEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.474.071 de Buenaventura, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído"*

**ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR** el artículo tercero de la decisión del 27 de septiembre de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Tumaco, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedará así:

*"Declarar que como consecuencia de los hechos existió infracción a las normas de Marina Mercante, y en consecuencia declarar responsable al señor LUIS HUMBERTO QUIÑONEZ QUIÑONEZ identificado con cédula de ciudadanía N°. 16.474.071 de Buenaventura en calidad de Capitán de la nave "FRANLUIS" y solidariamente responsables al señor CIRILO BALAREZO identificado con cedula de ciudadanía No. 6.155.446 de Buenaventura en calidad de Propietario y a la Agencia Marítima ARAMARW identificada con NIT 1111746678-9, de la citada nave."*

**ARTÍCULO 3°.- MODIFICAR** el artículo cuarto de la decisión del 27 de septiembre de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Tumaco, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedará así:

*"IMPONER a título de sanción al señor LUIS HUMBERTO QUIÑONEZ QUIÑONEZ identificado con cédula de ciudadanía N°. 16.474.071 de Buenaventura en calidad de Capitán de la nave "FRANLUIS", multa correspondiente a tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes, suma equivalente a dos millones doscientos trece mil ciento cincuenta y uno pesos m/cte (\$2.213.151.), pagadero de forma solidaria con el señor CIRILO BALAREZO identificado con cedula de ciudadanía No. 6.155.446 de Buenaventura en calidad de Propietario y a la Agencia Marítima ARAMARW identificada con NIT 1111746678-9 de la citada nave, suma que deberá ser consignada en la cuenta corriente No. 05000249, del Banco Popular, código rentístico 1212-75, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, a partir del día siguiente de la ejecutoria del presente proveído."*

**ARTÍCULO 4°.- REVOCAR** el artículo quinto de la decisión del 27 de septiembre de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Tumaco con fundamento en la parte considerativa de este proveído

**ARTÍCULO 5°.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 27 de septiembre de 2017, emitida por el Capitán de Puerto de Tumaco con fundamento en la parte considerativa de este proveído

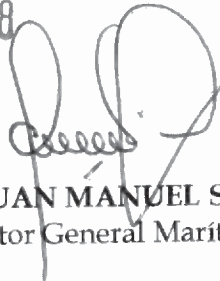
**ARTÍCULO 6°.** NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Tumaco el contenido de la presente decisión al señor LUIS HUMBERTO QUIÑONEZ QUIÑONEZ, en

condición de Capitán de la motonave y al señor CIRILO BALAREZO y a la empresa ARAMARW en calidad de Armador y Agente Marítimo, respectivamente, de la nave "FRANLUIS", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 7°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Tumaco, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 8°.-** Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Tumaco debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 12 DIC 2018



Vicealmirante **JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**  
Director General Marítimo (E)