

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 de mayo de 2026

Referencia: 14012022001

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación presentado en contra del fallo de primera instancia de fecha 26 de marzo de 2024 proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de naufragio de la motonave “SAILY LORENA” identificada con matrícula CP-04-0495-B de bandera colombiana, ocurrido el 02 de enero de 2022, previos lo siguientes:

ANTECEDENTES

1. El 03 de enero de 2022 el Capitán de Puerto de Santa Marta tuvo conocimiento de los hechos relacionados con el naufragio de la motonave “SAILY LORENA”. Por tal razón, el 05 de enero del mismo año se 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 realización de 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 de Santa Marta profirió fallo de primera instancia de fecha 26 de marzo de 2024, declarando responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo al señor LEONARDO ENRIQUE AMADOR PEREZ, en calidad de capitán de motonave “SAILY LORENA” y a la Cooperativa Marítima de Transporte Turístico de Pasajeros del Rodadero – COOMARSERTUR, en calidad de armadora de la mencionada nave.

De igual forma, se resolvió abstenerse de fijar un avalúo de daños con ocasión del siniestro marítimo.

3. El día 04 de abril de 2024, el abogado Rafael Antonio De Luque Fernández, en su condición de apoderado de la Cooperativa Marítima de Transporte Turístico de Pasajeros del Rodadero – COOMARSERTUR y el abogado Andrés Felipe Ávila Peña en calidad de apoderado de los pasajeros a bordo de la motonave “SAILY LORENA” interpusieron recursos de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo de primera instancia.
4. Mediante providencia de fecha 28 de junio de 2024, el Capitán de Puerto de Santa Marta resolvió los recursos de reposición interpuestos, confirmando integralmente el fallo de primera instancia y concediendo los recursos de apelación ante esta Dirección General.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

De los escritos de apelación presentados por los apoderados de las partes, el Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

1. Recurso interpuesto por el apoderado de la Cooperativa Marítima de Transporte Turístico de Pasajeros del Rodadero – COOMARSERTUR.

*“1.En el decisorio de la sentencia que acá se recurre, el Honorable Capitán de Fragata **CÉSAR HUMBERTO GRISALES LÓPEZ**, actuando como Juez de la Republica en ejercicio de las funciones jurisdiccionales otorgadas por el Decreto 2324 de 1984, declaró la responsabilidad solidaria de la **COOPERATIVA MARÍTIMA DE TRANSPORTE TURÍSTICO DE PASAJEROS DEL RODADERO – COOMARSERTUR**, en calidad de ARMADOR de la mencionada nave, por el siniestro marítimo por naufragio de la nave SAYLI LORENA de bandera colombiana, ocurrido el 2 de enero de 2022.*

*2.Para sustentar su decisión, el a quo en la parte motiva del proveído afirmó “... que durante la investigación jurisdiccional se demostró de acuerdo con los testimonios y pruebas que obran en el expediente, que la **COOPERATIVA MARÍTIMA DE TRANSPORTE TURÍSTICOS DE PASAJEROS DEL RODADERO -COOMARSERTUR**, era la persona que se encontraba ejerciendo la explotación comercial de la nave SAYLI LORENA y quien recibía los ingresos económicos que la nave producía al ejercer la actividad marítima de transporte público de pasajeros (venta de tiquetes a los turísticos – designación de la nave a prestar el servicio de transporte); en consecuencia, se probó la condición de la citada cooperativa como armador de la nave SAYLI LOIRENA”*

*3.En adición, en la parte final de la motivación de la sentencia se adereza la tesis antes expuesta, así: “... es responsable el señor Leonardo Enrique Amador Pérez, capitán de la nave SAYLI LORENA en la ocurrencia del siniestro marítimo, al igual que la **COOPERATIVA MARÍTIMA DE TRANSPORTE TURÍSTICO DE PASAJEROS DEL RODADERO – COOMARSERTUR**, esta última en su condición de armador, quien permitió que el capitán de la referida nave zarpará con sobrecupo de pasajeros.*

4.En este punto es menester denotar el yerro jurídico y factico en que incurre el juez de primera instancia, pues da como probado sin estarlo la condición de ARMADOR de COOMARSERTUR, como entraremos a demostrar a continuación:

5.En la tesis prohijada en la sentencia se crea la figura de ARMADOR MATERIAL O DE HECHO que no tiene sustento normativo (no existe en ley, decreto o reglamento alguno) ni jurisprudencia. En esa fatal dirección, el aquo concluye que el acá recurrente hacía explotación comercial de la embarcación SAYLI LORENA, por el mero hecho de expedir los tiquetes a los turísticos y designarles a la nave que a embarcar, por ende podía reputarse ARMADOR de la nave.

6. Es necesario recordar en este recurso que la calidad de armador de un buque o nave corresponde a una estricta definición legal obrante en nuestro código de comercio, que sobre el particular define en su artículo 1473 lo siguiente:

(...)

7. El mismo estatuto define las atribuciones del armador en su artículo 1477, así:

(...)

8. De los anteriores referentes normativos, se puede concluir que la calidad de armador se adquiere cuando:

- a. Se explota comercialmente la nave.*
- b. Se perciben la totalidad de las utilidades que produce la embarcación.*
- c. Se apareja y pertrecha la nave.*
- d. Existe subordinación del capitán.*

9. Si descendemos al sub lite, se evidencia la ausencia probatoria que sustente la calidad con que artificialmente fue condenada mi entidad poderdante, porque no existe medio de convicción alguno que pruebe que el recurrente de forma material reuniera las características referidas en el numeral anterior. Dicho de otra forma, no se podía inferir por la mera venta de un tiquete o la guía para abordar la embarcación, que la cooperativa ejerciera poder jerárquico sobre el capitán, que hubiese equipado la nave, se encargara del combustible, lubricantes y demás pertrechos necesarios para la navegación que se emprendía, y que fuese ella y no el propietario (condenado en la sentencia) quien percibía las utilidades de la travesía.

(...)

11. Pero si lo anterior no fuese suficiente argumento para derruir la tesis que sostiene la odiosa sentencia, basta con revisar la prueba documental del CERTIFICADO DE MATRÍCULA de la embarcación SAYLI LORENA que obra en el proceso, en donde claramente se acredita que el ARMADOR al momento del siniestro no era otro que su propietario: LEONARDO ENRIQUE AMADOR PÉREZ, quien a su vez era el capitán al momento del suceso.

12. A pesar de lo antes dicho, el a quo en la sentencia ignora por completo el certificado de matrícula que se erigió como prueba conducente de quien era el armador de la nave (certificado de matrícula) y prefirió construir una inferencia débil para sustentar la calidad jurídica con que fue condenada mi cliente.

13. Finalizo este recurso advirtiendo que COOMARSERTUR no explota comercialmente ninguna de las embarcaciones adscritas a la cooperativa (con excepción de la MN SABOR ISLEÑO), restringiendo su actividad a la prestación de soporte administrativo y logístico para la operación de transporte marítimo: venta de tiquetes, despacho, contable y jurídico. Son los propietarios de las embarcaciones los que perciben la utilidad de la operación de las mismas, se encargan de suministrar los insumos necesarios para la operación y contratan a cuenta propia los capitanes y tripulaciones correspondientes. Como contraprestación a lo anterior, cada propietario paga un cargo fijo que se fija consensualmente entre los miembros de la cooperativa.

(...)

SOLICITUD

1. REVOCAR parcialmente la sentencia DEL 26 DE ABRIL DE 2024 PROFERIDA EN LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL No. 14012022001 MN SAILY LORENA, en el aparte en donde se declara la responsabilidad de la COOPERATIVA MARÍTIMA DE TRANSPORTE TURÍSTICO DE PASAJEROS DEL RODADERO – COOMARSERTUR, en calidad de ARMADOR de la mencionada nave, por el siniestro marítimo por naufragio de la nave SAYLI LORENA de bandera colombiana, ocurrido el día 2 de enero de 2022, por las razones que se expusieron en este recurso.

* En consecuencia de lo anterior, se proceda a la modificación de la sentencia en donde quede expreso que el único responsable es el señor EONARDO ENRIQUE AMADOR PÉREZ, quien para el momento del siniestro reunía las calidades de PROPIETARIO, ARMADOR y CAPITÁN de la MN SAILY LORENA.

2. Recurso interpuesto por el apoderado de los pasajeros a bordo de la motonave “SAILY LORENA”

“TÍTULO II: DE LA AUSENCIA DE VALORACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE PRUEBA QUE ACREDITAN LA OCURRENCIA DE LOS PERJUICIOS MATERIALES E INMATERIALES”

Capítulo 1: De la responsabilidad del transportador y el armador en el siniestro En este punto resulta evidente y quedó plenamente demostrado en el proceso adelantado ante la Capitanía del Puerto de Santa Marta, que el señor LEONARDO ENRIQUE AMADOR PÉREZ y la COOPERATIVA MARÍTIMA DE TRANSPORTE TURÍSTICO DE PASAJEROS DEL RODADERO – COOMERSARTUR, son responsables directos del accidente ocurrido el pasado 02 de enero del 2022.

La declaratoria de responsabilidad no exige mayor pronunciamiento en cuanto a que se acreditó la culpa de los mencionados en la ocurrencia de los hechos, sin embargo, las consecuencias de dicho incumplimiento sí merecen toda la atención. Igualmente, tiene importancia lo dicho en el fallo CSJ SC, 26 nov. 1999, rad. n° 5220, en el que se expuso: (...), cuando el daño tiene origen en una actividad susceptible de ser considerada como peligrosa, la jurisprudencia, con apoyo en el artículo

2356 del Código Civil, (G.J. Tomo L. pág. 439), igualmente ha implantado un régimen conceptual y probatorio cuya misión no es otra que la de favorecer a las víctimas de ciertos accidentes en que el hombre, utilizando en sus propias labores fuerzas de las que no puede tener siempre absoluto control y que por lo tanto son aptas para romper el equilibrio antes existente, de hecho ha colocado a los demás asociados bajo el riesgo inminente de recibir lesión. (...)

Capítulo 2: Respetto del daño

El daño, conforme lo ha señalado Juan Carlos Henao es definido como "Daño es toda afrenta a los intereses lícitos de una persona, trátase de derechos pecuniarios o de no pecuniarios, de derechos individuales o de colectivos, que se presenta como lesión definitiva de un derecho o como alteración de su goce pacífico y que, gracias a la posibilidad de accionar judicialmente, es objeto de reparación si los otros requisitos de la responsabilidad civil -imputación y fundamento del deber de reparar- se encuentran reunidos"¹ El daño propiamente dicho puede ser considerado como la afectación patrimonial o extrapatrimonial, antijurídica que sufre una persona en su vida, bienes y honra, o dicho de otro modo cuando del daño se desprende una lesión a un interés jurídicamente tutelado y que en consecuencia debe ser reparado o compensado de algún modo. En este punto, otra consideración que reviste especial importancia, es la atinente a los requisitos para que el daño tenga el carácter de ser indemnizable. La doctrina ha considerado que solo será indemnizable cuando resulte ser cierto, subsistente, personal y hubiese afectado un interés lícito. De ahí que para su reconocimiento es necesario la acreditación de dichos elementos.

(...)

Respetto del Daño Emergente: Resulta que en el caso examinado el daño material ocasionado a mis defendidos, se enmarca dentro de la tipología conocida como daño emergente, ello debido a la pérdida de los elementos materiales (equipos celulares y dinero) que sufrieron aquellos, con ocasión de los hechos y circunstancias ampliamente conocidas. Vale destacar de igual forma el pronunciamiento jurisprudencial, por medio del cual la Corte Suprema de Justicia y refiriéndose al concepto de daño emergente señala: "(...) "el daño emergente abarca la pérdida misma de elementos patrimoniales, los desembolsos que hayan sido menester o que en el futuro sean necesarios y el advenimiento del pasivo, causados por los hechos de los cuales trata de deducirse la responsabilidad; en tanto que el lucro cesante, cual lo indica la expresión, está constituido por todas las ganancias ciertas que han dejado de percibirse o que se recibirían luego, con el mismo fundamento de hecho", como ha sido el criterio de esta Corporación (Se subraya. Sentencia del 29 de septiembre de 1978)" (CSJ, SC del 28 de junio de 2000, Rad. N.º 5348).

De lo anterior, y en cuanto al daño emergente, vale decir que se presenta cuando un bien económico, sea dinero, bienes o servicios, sale del patrimonio de la víctima. Esto es, un egreso o desembolso, pasado o futuro del patrimonio de la víctima.

De manera que el daño emergente ocasionado a mis defendidos se materializa al momento de que aquellos sufrieron la pérdida de sus equipos celulares y del dinero en efectivo, como bien lo señalaron y acreditaron a través de la prueba testimonial recaudada, en efecto, vale decir que la acreditación de la propiedad de los bienes muebles se acredita con la posesión y en este punto vale destacar que la tenencia de mis poderdantes sobre los equipos celulares se demostró a través de la testimonial en la que acreditaron las circunstancias de modo, tiempo y lugar.

De hecho, la capitania del puerto debe analizar al detalle las declaraciones de mis defendidos en lo que respecta a la propiedad de los equipos celulares y el dinero en efectivo. En ese sentido vale que se tenga en consideración lo que la experiencia y las reglas de la sana crítica, de manera objetiva indica acerca de la propiedad de los equipos celulares y es que toda persona es propietario de un equipo celular.

Particularmente y a pesar de su incorporación al expediente, la capitania ignora las pruebas de la atención médica de FRANCY ELENA ARANDA y TALIA LIZETH APONTE, quienes requirieron asistencia medida por los hechos ocurridos, tal y como lo demuestra la documental allegada y la que da cuenta del diagnóstico médico originado por el naufragio. De hecho, FRANCY ELENA ARANDA A, como consecuencia de la ingesta de agua de mar tuvo que ser llevada al servicio de urgencias de la Clínica La Milagrosa el día 3 de enero de 2022 dado el cuadro clínico de diarrea y gastroenteritis de presunto origen infeccioso, según consta en la fórmula médica ambulatoria PBS aportada.

Respetto del Daño Moral: Por otra parte, y en cuanto al reconocimiento de los perjuicios morales causados a mis defendidos con ocasión de los hechos ocurridos. El despacho señala en cuanto

aquello que: "no se probaron los hechos esenciales para la valoración de los perjuicios morales, lo cual implica que exista una incertidumbre fáctica en el expediente por este concepto."

Previo a exponer los argumentos que nos llevan a estar en desacuerdo con lo aseverado por el despacho en este punto, vale recordar lo que por daño moral la Corte Suprema de Justicia ha precisado: "Pero también puede ocurrir que las consecuencias de la conducta dañosa se materialicen en el ámbito puramente extrapatrimonial del afectado, lo que acontece cuando la incidencia se produce en derechos o intereses desprovistos de significación económica, como los sentimientos, las satisfacciones personales y las relaciones con los demás y/o con el entorno mismo."

La congoja y tristeza producida a raíz del siniestro marítimo ocurrido, resulta innegable en atención a las declaraciones rendidas por los pasajeros, para el despacho no resulta dable pasar por alto, el efecto negativo producido por un siniestro en altamar y la impresión y afectación psicológica que aquello naturalmente produce en un ser humano que no está habituado a recorrer trayectos en altamar.

El despacho menciona la recepción de los testimonios del señor Jorge Enrique Méndez Guzmán, Néstor Armando Aponte Ríos, Francy Elena Aranda Aranda. Sin embargo, no valora el contenido de dichas declaraciones ni de las circunstancias de modo, tiempo y lugar que aquellas acreditan. Por esta razón solicito al despacho valorar debidamente los testimonios rendidos y los que evidentemente dan cuenta de la impresión negativa y el daño producido por los lamentables hechos ocurridos a bordo de la nave SAILY LORENA.

Especial importancia reviste destacar el lamentable fallecimiento de la mascota de la hija del señor MÉNDEZ GUZMÁN y la congoja que aquello le produjo, vale recordar que la ley 1774 de 2016 en su artículo 1° les ha otorgado la calidad de seres sintientes a los animales, garantizando con ello la protección y propensión del bienestar de las mascotas. Negar el impacto emocional negativo que la pérdida de la mascota produjo sobre la hija del señor Méndez Guzmán, resulta a todas luces en un desconocimiento de las consecuencias negativas del naufragio al que injustamente se vieron sometidos mis defendidos por la negligencia probada del señor LEONARDO ENRIQUE AMADOR PÉREZ en su condición de propietario y capitán del boté SAILY LORENA y la COOPERATIVA MARÍTIMA DE TRANSPORTE TURÍSTICO DE PASAJEROS DEL RODADERO- COOMARSERTUR.

Capítulo 3: Ausencia de valoración de los medios de prueba que acreditan la ocurrencia del daño emergente y perjuicios morales.

De hecho, los testimonios rendidos en la audiencia de pruebas practicada, dan cuenta de cuáles fueron las pertenencias perdidas con ocasión del siniestro marítimo por el naufragio de la embarcación SAILY LORENA y las que concuerdan con las señaladas en el escrito de demanda.

Como se mencionó en términos anteriores la responsabilidad del transportista y el armador resultó debidamente demostrada en el caso examinado, sin embargo y a pesar de la declaratoria de responsabilidad de estos últimos, la capitanía se abstiene de reconocer en favor de mis defendidos, los perjuicios materiales en la modalidad de daño emergente y los perjuicios morales, aduciendo entre otras consideraciones, que: "no se aportaron los respectivos soportes, es decir, las pruebas documentales que acrediten la propiedad de los pasajeros sobre los referidos celulares".

El fallador omitió realizar una valoración de las pruebas testimoniales recaudadas, así como del interrogatorio de parte incorporado a través de las audiencias adelantadas ante la capitanía, este punto adquiere especial importancia, en consideración a que la prueba testimonial en el caso examinado resulta de una relevancia significativa, porque en contraste de los elementos de prueba materiales arrimados al proceso, resultaban en el medio probatorio idóneo para acreditar la ocurrencia de los daños acaecidos sobre la persona y bienes de mis defendidos.

La capitanía del puerto, omitió efectuar un análisis de las declaraciones obtenidas a través de los testimonios rendidos, así como valorar las declaraciones efectuadas por los testigos en cuanto a las circunstancias de modo, tiempo y lugar del siniestro ocurrido, de manera que la ausencia de valoración de dichas declaraciones en cuanto al daño causado resultó en un desconocimiento de un elemento de prueba válidamente incorporado al plenario.

El motivo principal de inconformidad con la decisión adoptada por la Capitanía del Puerto, se debe a la ausencia de la valoración probatoria de las declaraciones rendidas por el señor Jorge Enrique Méndez Guzmán, así como de los demás pasajeros de la embarcación y quienes se vieron afectados

en sus efectos personales y pertenencias, así como la afectación derivada de la congoja, tristeza y afectación personal en lo que respecta a los perjuicios morales.

Vale decir que del interrogatorio rendido por el señor JORGE ENRIQUE MÉNDEZ GUZMÁN, y el que fuera incorporado al proceso, el día 16 de febrero del 2022 de conformidad con el registro de grabación de la audiencia celebrada en aquel día, se puede obtener el relato de las circunstancias de modo, tiempo y lugar, así como la descripción de la pérdida de los bienes materiales (equipos celular y dinero en efectivo) que tenían en su poder los pasajeros de la embarcación al momento del naufragio, así como el relato de la congoja, tristeza y afectación producida con ocasión del lamentable suceso que se debió como claramente se demostró en el cartulario; por el sobrecupo de la embarcación por la anuencia del señor **LEONARDO ENRIQUE AMADOR PÉREZ** en su condición de propietario y capitán del boté **SAILY LORENA** y la **COOPERATIVA MARÍTIMA DE TRANSPORTE TURÍSTICO DE PASAJEROS DEL RODADERO- COOMARSERTUR**.

De igual forma y de la declaración rendida por los pasajeros afectados y las que fueran válidamente recepcionados en audiencia, se puede confirmar la afectación de tipo material e inmaterial sufrida por mis poderdantes, los cuales la capitania del puerto no valoró debidamente, desconociendo la validez de la prueba testimonial incorporada en audiencia y de la que se puede extraer válidamente la afectación de tipo material e inmaterial sufrida por los pasajeros de la embarcación. En este punto, vale destacar que a través de la prueba testimonial se puede válidamente concluir los daños materiales producidos por el naufragio, así como la afectación, tristeza y congoja que el hecho produjo sobre la persona de los pasajeros. De la prueba testimonial de cada uno de los pasajeros afectados, se puede obtener la mención del perjuicio moral ocurrido, y la mención de la pérdida o extravío del teléfono celular de cada uno de los pasajeros.

El despacho omite tener en consideración la afectación psicológica producida en el fuero interno de los pasajeros a bordo de la nave SAILY LORENA, omite valorar los testimonios y declaraciones rendidas y los que dan cuenta de la afectación producida por el naufragio de dicha embarcación.

En conclusión y revisados los alcances del fallo objeto de reproche, se vislumbra que a todas luces la decisión de la capitania del puerto, resulta ser absolutamente injusta en consideración a los intereses de mis defendidos. Toda vez que no ordena siquiera el reconocimiento y pago del valor de los tickets de transporte. Salta a la vista que a pesar de las pruebas documentales y las testimoniales que dan cuenta de los hechos y circunstancias narrados en el escrito de demanda y ratificados a su vez por el informe pericial y su ampliación en la audiencia prevista para esos términos, que el fallo no termina reparando el daño causado sobre la persona y bienes de mis representados. Sino que en su lugar resultan siendo sometidos por una decisión que, si bien reconoce la responsabilidad civil de los causantes directos del naufragio, no compensa el daño que aquello produjo y en su lugar termina siendo favorable tan solo para los causantes directos y responsables del naufragio e ignora los daños patrimoniales y extrapatrimoniales que ese hecho produjo.

TÍTULO III: SOLICITUDES

PRETENSIÓN PRINCIPAL: Que se revoque en su integridad el ARTICULO 2. De la Sentencia del 26 de marzo de 2024, proferida dentro de la Investigación Jurisdiccional N° 14012022001 y en consecuencia se declare la existencia del daño producido sobre mis defendidos y se condene al pago de los perjuicios materiales en la modalidad de daño emergente y perjuicios inmateriales en la modalidad de daños morales de conformidad con lo pedido en el escrito de demanda.

PRETENSIÓN SUBSIDIARIA: Que se declare la existencia del daño producido.”

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiéndose extractado los argumentos expuestos en los recursos de apelación y teniendo en cuenta que estos fueron presentados dentro del término legal establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho procede a resolver en los siguientes términos:

Inicialmente, resulta pertinente realizar el siguiente análisis respecto de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio. Por consiguiente, se trae a colación lo dispuesto en el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, el cual establece que se consideran 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 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.”** (Cursiva y negrita fuera de texto)*

Para efectos del caso objeto de estudio, la doctrina ha definido el naufragio como *“El caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en el altar mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismos queden sobre la superficie de las aguas”*¹ (Cursiva fuera de texto)

En el mismo sentido, se ha precisado que, si bien desde una perspectiva estrictamente legal el naufragio puede asociarse al hundimiento total del buque, desde un enfoque técnico y finalista dicho concepto no se limita a la inmersión completa de la nave, sino que comprende también otros supuestos de pérdida grave derivados de la navegación, que generan la inoperatividad o pérdida funcional de la nave.²

En ese orden de ideas, se puede concluir que en el presente asunto se configuró un siniestro marítimo de naufragio, dado que conforme a la declaración rendida por el capitán de la motonave “SAILY LORENA”, el ingreso de agua a la nave ocasionó la pérdida de la capacidad de maniobra de la misma y posteriormente esta zozobró, quedando la nave flotando.

1. Frente a los argumentos del recurso de apelación interpuesto por el apoderado de la Cooperativa Marítima de Transporte Turístico de Pasajeros del Rodadero – COOMARSERTUR

Considerando que el apoderado sostiene como argumento principal que COOMARSERTUR no debía ser declarada responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo debido a que no ostenta la calidad de armadora, este Despacho realizara las siguientes precisiones:

Inicialmente es pertinente indicar que la finalidad de las investigaciones por siniestro marítimo es determinar sobre quién recae la responsabilidad civil extracontractual derivada del accidente. Por consiguiente, es pertinente señalar que con base en el artículo 2356 del Código Civil, se contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro o riesgo, presunción que no se desvirtúa tratando de demostrar diligencia y cuidado, pues debe probarse la ocurrencia de una causa extraña.

¹ Fariña, Francisco (1956) “*Derecho Marítimo Comercial*”, Tomo III- Accidentes Marítimos, Editorial BOSCH, Pág. 302.

² Soberanes Fernández, J. L. S. et al. (2023). Lexicón jurídico. UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Pág. 463.

En ese sentido, se tiene que en este tipo de investigaciones el hecho generador de la responsabilidad se origina en el ejercicio de una actividad peligrosa, como lo es la navegación, razón por la cual puede ser declarado responsable quien se encontraba ejerciendo dicha actividad al momento de la ocurrencia de los hechos.

De tal manera que, en el presente asunto, se tiene que la persona que desplegó la actividad peligrosa era el señor Leonardo Enrique Amador Pérez, en su condición de jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave³. Es por ello que, en consonancia con lo dispuesto en el régimen de responsabilidad civil aplicable en materia de actividades peligrosas, se procederá a declarar responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio, únicamente al capitán de la motonave "SAILY LORENA"

Ahora bien, en el fallo de primera instancia se determinó la responsabilidad de COOMARSERTUR en razón a que permitió que el capitán de la nave zarpara con sobrecupo. No obstante, este Despacho difiere de dicha conclusión, por cuanto la referida cooperativa no se encontraba ejerciendo la actividad peligrosa y, además su actuar no se encuentra como factor determinante de responsabilidad en el presente asunto.

De hecho, obsérvese que en la declaración rendida por el señor Leonardo Enrique Amador, este manifestó que, en su condición de capitán de la nave, el día de los hechos decidió emprender navegación pese a la existencia del sobrecupo, lo cual evidencia una decisión autónoma en su calidad de jefe superior de la nave.

Pese a lo anterior y teniendo en cuenta los reparos de la recurrente frente al análisis realizado por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, en lo referente a que COOMARSERTUR ostenta la calidad de armadora de la motonave "SAILY LORENA" es preciso indicar que conforme a lo dispuesto en el artículo 1473 del Código de Comercio se entenderá como armador:

"(...) la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

*La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, **salvo prueba en contrario.**"* (Cursiva y negrita fuera del texto original)

Que a partir del mencionado artículo este Despacho desestima el argumento de la recurrente en cuanto a qué el certificado de matrícula constituye la única prueba para determinar la calidad de armador de una nave, dado que del contenido del citado artículo se advierte que pese a que se reputa armador la persona que figura en el certificado de matrícula, dicha presunción admite prueba en contrario.

Ahora bien, la apelante también sostiene que las actividades que despliega la cooperativa respecto a la motonave "SAILY LORENA" se reducen a funciones meramente logísticas, siendo el propietario de la nave quien percibe las utilidades de su explotación comercial, asume los costos de operación y contrata directamente a la tripulación.

3 Artículo 1495 del Código de Comercio.

Frente a lo anterior, es pertinente indicar que a partir de lo señalado por el apoderado de la recurrente en los diferentes memoriales allegados al proceso, las actividades ejercidas por COOMARSERTUR no se limitan a un rol meramente administrativo o logístico, en tanto la misma presta el servicio de transporte de pasajeros, lo que implica que ejerce un control efectivo sobre la explotación comercial de la nave, constituyéndose un elemento que, en un principio podría conducir a considerar que ostenta la calidad de armadora de la motonave "SAILY LORENA"

No obstante, del análisis del material probatorio obrante en el expediente no se evidencia prueba suficiente que permita desvirtuar la presunción derivada del certificado de matrícula de la nave. En consecuencia, si bien las actividades desplegadas por la cooperativa podrían indicar una eventual explotación comercial de la nave, en el presente asunto no obra prueba que permita afirmar de manera inequívoca que COOMARSERTUR ostenta la calidad de armadora de la motonave "SAILY LORENA"

2. Recurso interpuesto por el apoderado de los pasajeros a bordo de la motonave "SAILY LORENA"

Considerando que el principal motivo de reparo por parte de los recurrentes frente al fallo de primera instancia está relacionado con la presunta ausencia de valoración de las pruebas que acreditan la ocurrencia de los perjuicios materiales y morales generados a partir del siniestro, este Despacho realizara las siguientes precisiones:

Inicialmente, debe indicarse que la prueba de la existencia del daño es un aspecto diferente a la acreditación de su cuantía, por consiguiente, se trae a colación lo indicado por la Honorable Corte Suprema de Justicia referente al daño:

«...el daño constituye "la columna vertebral de la responsabilidad civil, en concreto de la obligación resarcitoria a cargo de su agente (victimario), sin el cual, de consiguiente, resulta vano, a fuera de impreciso y también hasta especulativo, hablar de reparación, de resarcimiento o de indemnización de perjuicios, ora en la esfera contractual, ora en la extracontractual, habida cuenta que "si no hay perjuicio", como lo puntualiza la doctrina especializada, "...no hay responsabilidad civil" (sent. 4 de abril de 2001, rad. 5502)» (CSJ SC, 27 jun. 2005, rad. 1997 05210-01). 4 (Cursiva fuera del texto)

Ahora bien, en lo que respecta a la existencia y cuantificación del daño, la jurisprudencia de la mencionada Corte también ha señalado:

"(...) Cabe añadir que, en ningún caso, es dable confundir el daño mismo y su comprobación con la indemnización y la prueba de su quantum. Acaecida la vulneración del derecho o del interés protegido de la víctima y acreditada la ocurrencia de tal quebranto, imperioso es reconocer la presencia del daño y, por ende, la satisfacción de este elemento estructural de la responsabilidad, independientemente de que igualmente aparezca o no demostrada su magnitud económica."5 (Cursiva y negrita fuera del texto)

Teniendo claridad de lo anterior y dado que una cosa es la prueba del daño y otra el quantum del perjuicio es importante mencionar que la regla general de la carga de la prueba establecida en el artículo 167 del Código General del Proceso, dispone: "Incumbe

4 Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia SC129-2023 del 09 de junio de 2023. M.P. Luis Alonso Rico Puerta.

5 Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia SC16690-2016 del 17 de noviembre de 2016. M.P. Álvaro Fernando García Restrepo.

a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen”.

Así las cosas, se tiene que los recurrentes alegan la existencia de **perjuicios materiales** en la modalidad de daño emergente, consistentes en la pérdida de unos celulares y sumas de dinero como consecuencia directa del naufragio, los cuales a su juicio ascienden a la suma de veintiséis millones un mil ochocientos pesos (\$26.001.800); sin embargo, a partir de la verificación del expediente se advierte que el apoderado de los pasajeros no aportó prueba alguna que permitiera determinar de manera inequívoca que el avalúo de los daños materiales corresponde a la cifra expuesta, motivo por el cual se confirmará la decisión de primera instancia de negar dichas pretensiones.

En este punto, vale la pena precisar que la prueba del daño emergente comprende la demostración de egresos o erogaciones asumidos por la víctima, o la merma o reducción del valor patrimonial de sus activos.⁶ En ese sentido, es preciso señalar que el cuadro relacionado en el escrito de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, aportado por el apoderado de los pasajeros, mediante el cual se presenta una cotización de los celulares presuntamente perdidos con ocasión del siniestro, no constituye prueba de un detrimento económico real y cierto.

De igual forma, es importante señalar que contrario a lo señalado por el apoderado de los recurrentes, una vez verificadas las declaraciones de los pasajeros, no es posible tener por acreditada la existencia de una disminución patrimonial en sus activos, así como tampoco constituyen plena prueba de la propiedad de los teléfonos ni de su presunta pérdida con ocasión al naufragio objeto de investigación.

Por otro lado, en lo que respecta a la solicitud de reconocimiento de los gastos en los cuales habrían incurrido los recurrentes por concepto de atención médica, tampoco obra en el expediente prueba que acredite dicha erogación, pues si bien se allegaron dos soportes de atención médica, estos no permiten establecer que se haya efectuado algún pago ni permiten determinar el monto de los gastos correspondientes.

En el mismo sentido, no resulta procedente reconocer el pago de los tiquetes de transporte, toda vez que dicha pretensión no fue planteada durante el trámite de la presente investigación y únicamente se mencionó en el recurso objeto de análisis.

En cuanto al **daño moral**, los recurrentes solicitaron su reconocimiento, estimándolo en dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes para cada uno; no obstante, la Capitanía de Puerto de Santa Marta negó dicha pretensión, por cuanto, a partir de las pruebas allegadas, no es posible efectuar una liquidación de dichos perjuicios.

Frente a los reparos de los recurrentes en lo relacionado con el reconocimiento de este tipo de perjuicios, este Despacho considera oportuno iniciar señalando que estos constituyen una modalidad de perjuicios extrapatrimoniales, los cuales se determinan a partir del *arbitrium judicis* y, cuyo resarcimiento tiene como finalidad constituir una forma de satisfacción encaminada a mitigar, paliar o atenuar, en alguna medida, las secuelas o padecimientos que afectan a la víctima.⁷

6 Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia SC-072 -2025 del 27 de marzo de 2025. M.P. Octavio Augusto Tejeiro Duque.
7 Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia SC-072 -2025 del 27 de marzo de 2025. M.P. Octavio Augusto Tejeiro Duque.

Que conforme a la jurisprudencia de la Corte suprema de Justicia, los daños morales han sido definidos así:

“En relación con el daño moral, entendido en su sentido estricto, esta Corporación ha señalado, con suficiente claridad, que “está circunscrito a la lesión de la esfera sentimental y afectiva del sujeto, ‘que corresponde a la órbita subjetiva, íntima o interna del individuo’ (sentencia de 13 de mayo de 2008), de ordinario explicitado material u objetivamente por el dolor, la pesadumbre, perturbación de ánimo, el sufrimiento espiritual, el pesar, la congoja, aflicción, sufrimiento, pena, angustia, zozobra, desolación, impotencia u otros signos expresivos”, que se concretan “en el menoscabo de los sentimientos, de los afectos de la víctima y, por lo tanto, en el sufrimiento moral, en el dolor que la persona tiene que soportar por cierto evento dañoso”⁸

Ahora bien, el *arbitrium judicis* no supone la realización de interpretaciones especulativas, dado que obedece a un análisis razonado y coherente de los hechos, del daño y de sus eventuales secuelas, lo cual implica que el fallador, es decir, el Capitán de Puerto y el Director General Marítimo en ejercicio de sus funciones jurisdiccionales, conforme a la sana crítica debe valerse de los elementos de convicción que obren en el expediente y tener en cuenta variables como la magnitud del daño, su gravedad y su incidencia en la persona, sin perder de vista criterios de ponderación que eviten que la condena se convierta en una fuente de enriquecimiento.

Teniendo en cuenta lo anterior, se advierte que el apoderado de los recurrentes sostiene que con fundamento en las declaraciones de algunos de sus poderdantes resulta innegable inferir que el siniestro de la motonave “SAILY LORENA” les generó efectos negativos consistentes en una afectación psicológica, impresión y tristeza, así como por la muerte de la mascota de una de las pasajeras, circunstancias que a su juicio se configuran en perjuicios morales que deben ser reconocidos y tasados.

No obstante, una vez valoradas las pruebas obrantes en el expediente, este Despacho encuentra que, si bien es posible que los pasajeros a bordo de la motonave “SAILY LORENA” hayan experimentado alguna afectación al momento del naufragio, en el presente asunto no se puede inferir la existencia de un daño moral que deba ser resarcido, máxime si tenemos en cuenta que el apoderado de los recurrentes pretende trasladar al fallador la carga de tener por acreditados los perjuicios extrapatrimoniales alegados, sin que obren en el plenario elementos probatorios suficientes que lleven a dicha conclusión.

De igual forma, obsérvese que los recurrentes hacen alusión a una afectación psicológica; sin embargo, tampoco obran en el expediente pruebas de carácter psicológico que permitan acreditar dicha circunstancia, la cual contrario a lo expuesto en los argumentos del recurso, no puede ser inferida por este Despacho con fundamento exclusivo de las declaraciones de algunos de los pasajeros. En ese sentido, no basta la mera afirmación genérica del perjuicio, sino que resulta necesario aportar elementos de convicción que permitan al fallador concretar su ocurrencia a efectos de proceder con su eventual tasación.

⁸ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia SC3255-2021 del 04 de agosto de 2021. M.P. Álvaro Fernando García Restrepo.

Finalmente, es importante mencionar que pese a que los recurrentes alegan secuelas emocionales de índole psicológica con ocasión del siniestro, no le es dable al suscrito Director General Marítimo tener por acreditada su existencia, ni mucho menos su magnitud o que estas trasciendan a una reacción momentánea, dado que dichos aspectos requieren valoraciones y soportes especializados, que exceden el dominio de este Despacho, máxime si se tiene en cuenta que no obra en el expediente prueba suficiente que ofrezca certeza sobre lo afirmado en el recurso.

Así las cosas, este Despacho no accederá a las pretensiones propuestas por los apelantes, absteniéndose de fijar avalúo de los daños ocasionados como consecuencia del siniestro marítimo y confirmará el artículo correspondiente en el fallo emitido en primera instancia.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la sentencia de fecha 26 de marzo de 2024, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

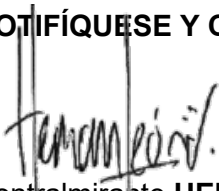
“ARTÍCULO 1. DECLARAR responsable al señor LEONARDO ENRIQUE AMADOR PÉREZ, identificado con la cédula de ciudadanía N° 85.461.190 expedida en Santa Marta, en su condición de capitán de la nave “SAILY LORENA” de bandera colombiana, por el siniestro marítimo por naufragio de la mentada nave, ocurrido el día 2 de enero de 2022, tal como se expone en la parte motiva de esta providencia.”

ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la sentencia de fecha 26 de marzo de 2024 proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente el contenido de la presente decisión a los sujetos procesales, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 62 del Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia con la Ley 2213 de 2022.

ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



Contralmirante **HERMANN AICARDO LEÓN RINCÓN**
Director General Marítimo (E)