

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 19 de agosto de 2026

Referencia: 14012023005

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación presentados por las partes procesales debidamente representadas por apoderado, en contra del fallo de primera instancia del 28 de junio de 2024, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la investigación jurisdiccional No. 14012023005 adelantada por siniestro marítimo de naufragio y posterior muerte en la operación de la M/N LA TARTAMUDA, de registro nacional, previos los siguientes:

I. ANTECEDENTES

1. La Capitanía de Puerto de Santa Marta - CP04 mediante auto de 06 de marzo de 2023 señaló la apertura de la investigación jurisdiccional de siniestro marítimo por naufragio y posterior muerte desprendido de la operación de la M/N LA TARTAMUDA. Para el esclarecimiento de los hechos, posterior a ello, se realizó primera audiencia de la que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Practicadas las pruebas y concluida la audiencia inicial, se corrió traslado para alegar de conclusión. Fenecido el término, los intervinientes presentaron sus respectivas alegaciones, dando lugar al Despacho a proferir fallo de primera instancia.
3. Mediante providencia de fecha veintiocho (28) de junio de dos mil veintitrés (2023), la Capitanía de Puerto de Santa Marta - CP04 resolvió declarar responsable al señor **EDWARD AJIR SARMIENTO HERNÁNDEZ**, en calidad de capitán de la motonave **M/N LA TARTAMUDA** como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo investigado.

Así mismo, se dispuso condenar al señor **EDWARD AJIR SARMIENTO HERNÁNDEZ** y, de manera solidaria, a la señora **SARA MERCEDES PALACIO ROYER**, en su condición de armadora de la citada nave, al pago de perjuicios morales subjetivados derivados del siniestro marítimo consistente en el naufragio y la posterior muerte de dos (2) pasajeros a bordo de la motonave, hecho ocurrido el día cinco (05) de marzo de dos mil veintitrés (2023).

Igualmente, el Despacho se abstuvo de reconocer perjuicios materiales en la modalidad de lucro cesante a favor de la señora **INÉS ALICIA MONTOYA SIERRA**.

4. Frente a la decisión, el apoderado de la señora **SARA MERCEDES PALACIO ROYER** en calidad de armadora de la MN LA TARTAMUDA, presentó recurso de reposición y en subsidio de apelación en contra de la sentencia de primera instancia, así mismo el apoderado del señor **CARLOS ALBERTO CARRILLO ORTIZ** y otras víctimas, presentaron recurso de reposición en subsidio de apelación el cual fue resuelto por la Capitanía de Puerto de Santa Marta mediante auto del 26 de septiembre de 2024. Confirmando íntegramente la decisión.

II. ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

i) **Del recurso presentado por el apoderado de la señora SARA MERCEDES PALACIO ROYER**

La recurrente afirma que jamás tuvo la condición de armadora de la M/N LA TARTAMUDA y que, conforme al artículo 1473 del Código de Comercio, tal calidad se reputa en cabeza del propietario inscrito, señor Carlos Alberto Espeleta Sotillo, y como petición única presenta la exoneración de responsabilidad de su prohijada dentro del proceso.

ii) **Recurso de la parte del señor CARLOS CARILLO ORTIZ y otros.**

Responsabilidad de los auxiliares González Montaña y Carranza de la Hoz.

La parte recurrente sostiene que, bajo el régimen objetivo propio de las actividades peligrosas, los auxiliares deben ser declarados responsables por no haber demostrado causa extraña y por haber incumplido sus deberes de seguridad a bordo. Por su parte, el apoderado de dichos investigados se opone, con apoyo en los artículos 1473, 1489 y 1495 del Código de Comercio.

Cancelación de las licencias de navegación.

Solicita la parte recurrente que, además de la condena patrimonial, se imponga a EDWAR JAIR SARMIENTO HERNÁNDEZ y a los auxiliares la sanción de cancelación permanente de sus licencias, conforme a los artículos 79 y 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, por las infracciones a las normas de marina mercante cometidas el día del siniestro.

Lucro cesante a favor de Inés Alicia Montoya Sierra.

Sostiene la recurrente que el parentesco entre INÉS ALICIA MONTOYA SIERRA y la causante GLORIA AMPARO ORTIZ MONTOYA (q.e.p.d.) se encuentra acreditado con el registro civil de nacimiento obrante en el expediente, y que el lucro cesante asciende a \$20.910.000, según la liquidación que se reproduce a continuación:

Concepto	Valor
Salario 2023	\$1.160.000
Salario 2024	\$1.300.000
Media (base mensual)	\$1.230.000
Meses dejados de percibir	17
Total lucro cesante	\$20.910.000

Finalmente, como peticiones presentó las siguientes:

PRIMERA: Que se revoque de forma parcial la sentencia emitida el 28 de junio de 2024 por la Dirección General Marítima - Capitanía de Puerto de Santa Marta, a fin de que se realicen los siguientes reparos concretos a **exponer**:

SEGUNDA: Que se declare la responsabilidad civil, al mismo tiempo, de JHON EDISON GONZÁLEZ MONTANO y DAGOBERTO CARRANZA DE LA HOZ.

TERCERA: Que se declare, al mismo tiempo, y de forma solidaria, la responsabilidad civil del establecimiento comercial FLOTA TECHO VERDE.

CUARTA: Que se reconozca el daño material por concepto de lucro cesante a favor de Inés Alicia Montoya.

Como consecuencia de estas declaraciones que se proceda a:

QUINTA: Que se condene, de forma solidaria, a EDWAR JAIR SARMIENTO HERNANDEZ, JHON EDISON GONZÁLEZ MONTANO, SARA MERCEDES PALACIO ROYER, DAGOBERTO CARRANZA DE LA HOZ y FLOTA TECHO VERDE al pago de los daños materiales e inmateriales ocasionados a las víctimas.

SEXTA: Que se imponga la sanción de cancelación de las licencias, de forma permanente, de JHON EDISON GONZÁLEZ MONTAÑO, DAGOBERTO CARRANZA DE LA HOZ Y EDWAR JAIR SARMIENTO HERNÁNDEZ.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARITIMO

Habiendo citado los argumentos expuestos en los recursos presentados por los apoderados de las partes, se observa que los escritos fueron allegados dentro del término legal, así las cosas, procede el Despacho a pronunciarse de la siguiente manera:

Respecto de siniestros marítimos, la Organización Marítima Internacional - OMI, esto en referencia a los antecedentes normativos de carácter internacional concernientes a siniestros, ha presentado definiciones que han sido acogidas por la legislación colombiana.

Sea del caso indicar que mediante la Ley 8 de 1980 se aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar el cual ha sido incorporado mediante Resolución 0603 de 30 de septiembre 2020 al Reglamento Marítimo Colombiano – REMAC parte 4 las definiciones de las “Actividades marítimas” atendiendo el siniestro así:

El siniestro es el evento en el que se da como resultado:

- 1) La muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
- 2) La pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
- 3) La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o

- 4) Daños materiales graves sufridos por un buque; o
5) La varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o
6) Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
7) Daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.

I. De la competencia del Director General Marítimo

En descenso al caso concreto sea oportuno señalar, que la Autoridad Marítima tiene la competencia para investigar los siniestros marítimos que ocurran en su jurisdicción, de acuerdo con lo reglado en los artículos 26 y 27 del Decreto 2324 de 1984.

ARTÍCULO 26. Accidentes o siniestros marítimos. *Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto 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.*

ARTÍCULO 27. Competencia. *Para la investigación y fallo de áreas de jurisdicción establecida por el artículo 2º del presente Decreto, serán competentes el respectivo Capitán de Puerto en Primera Instancia y el Director General Marítimo y Portuario en Segunda.*

Así mismo, en su artículo 35 del mismo Decreto se reafirma la competencia que inicia en la respectiva Capitanía de Puerto para conocer de los accidentes o siniestros que se presenten dentro de la respectiva jurisdicción.

ARTÍCULO 35. *Todo accidente o siniestro marítimo será investigado y fallado por la Capitanía de Puerto respectiva, de oficio o mediante protesta presentada por el Capitán o Capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucrados en el siniestro o accidente o por demanda presentada por persona interesada. La investigación deberá iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda. El expediente deberá ser foliado y radicado en los libros de la capitanía de puerto.*

En consecuencia, este Despacho es competente para desatar los recursos de apelación interpuestos por las partes procesales así.

i) Frente al recurso presentado por la señora SARA MERCEDES PALACIO ROYER

En cuanto a lo discurrido por el apoderado de la recurrente, en efecto, el artículo 1473 del Código de Comercio establece que, y se cita

“llámase 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”

En el plenario, el certificado de matrícula (con fecha de 20/06/2014), el certificado de libertad y tradición y el dictamen pericial coinciden en señalar como propietario y armador al señor CARLOS ALBERTO ESPELETA SOTILLO, sin embargo, se devela la suscripción y venta de la motonave a distintos propietarios desde el año 2018 (FL. 381-386 C2).

Tal prueba evidencia como armadora a la señora SARA MERCEDES PALACIO ROYER, persona natural que percibe las utilidades que produce la motonave, y en efecto tiene el deber de soportar las responsabilidades que le afectan, por lo que es estricto rigor, la defensa se considera imprecisa y está llamada a no prosperar.

En consecuencia, se confirmará la solidaridad de la señora SARA MERCEDES PALACIO ROYER, en el pago de los perjuicios declarados precisando que su fundamento es la condición de armadora.

ii) Frente al recurso presentado por el apoderado del señor CARLOS CARILLO ORTIZ y otros.

Responsabilidad de los auxiliares González Montañó y Carranza de la Hoz.

La presente pretensión no está llamada a prosperar, por las siguientes razones que aquí se exponen:

Los artículos 1495 y siguientes del Código de Comercio señalan al capitán de la nave como jefe del gobierno y dirección de la nave. Los auxiliares González Montañó y Carranza de la Hoz, como tripulación subordinada que actúa bajo las órdenes del capitán, no ostentan frente a terceros el poder autónomo de dirección que sirve de fundamento a la imputación de responsabilidad por la actividad peligrosa.

Luego entonces, en el régimen de las actividades peligrosas, la responsabilidad recae sobre el guardián de la actividad condición que aquí corresponde al capitán y solidariamente a la armadora en cuanto a responsabilidades civiles, no a quienes se limitan a ejecutar instrucciones. El recurrente confunde, además, la noción de tripulación con la de capitán, siendo que el Código de Comercio distingue con claridad sus ámbitos funcionales y de responsabilidad.

Por otra parte, no obra en el expediente elemento probatorio que acredite una acción u omisión autónoma de los auxiliares, causalmente determinante del siniestro y escindible de la dirección náutica del capitán. Por el contrario, según se reseña en el propio recurso, las declaraciones de los familiares de las víctimas dan cuenta de un comportamiento

adecuado de dichos investigados al momento del siniestro. Por lo expuesto, se confirmará la decisión de la Capitanía de Puerto de Santa Marta de no declarar la responsabilidad de los auxiliares.

De la cancelación de las licencias de navegación por las infracciones a las normas de marina mercante cometidas el día del siniestro

La acción jurisdiccional por siniestro marítimo, que aquí se decide, tiene por objeto declarar la responsabilidad y definir los daños causados como consecuencia del hecho. La cancelación de licencias, en cambio, es una sanción propia de la potestad administrativa sancionatoria de la autoridad marítima cuyo ejercicio debe surtir de manera independiente y constar en un acto administrativo, sin que pueda mezclarse con las decisiones adoptadas en ejercicio de la función jurisdiccional.

Por tanto, la Capitanía de Santa Marta no incurrió en defecto al abstenerse de imponer dicha sanción en el fallo jurisdiccional, toda vez que se adelantó en esa Capitanía de Puerto el procedimiento administrativo sancionatorio No. 14022024043 de forma separada a la presente investigación adelantada con ocasión del siniestro marítimo acaecido.

Del lucro cesante a favor de Inés Alicia Montoya Sierra.

Sobre dicha pretensión se advierte lo siguiente: Sobre el parentesco. El Capitán de Puerto negó el reconocimiento del perjuicio por no encontrarse debidamente probado el parentesco al momento del fallo. Sin embargo, se advierte probado dentro del plenario la relación filial a folio 241 C2. A pesar de ello, aun cuando la demostración del vínculo reposa dentro del plenario, la pretensión indemnizatoria no prosperaría, por las consideraciones que se pasan a describir.

Conforme a la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, citada por el apoderado de la recurrente el lucro cesante debe ser cierto, real y tangible, y no meramente hipotético o eventual. En el plenario, el perjuicio reclamado carece de tal certeza. De una parte, la pensión de sobreviviente que percibía la causante (\$3.100.000) es una prestación de carácter personal que se extingue con su muerte y no constituye un ingreso que, dejado de percibir, pueda proyectarse de manera cierta hacia el patrimonio de su ascendiente como lucro cesante. De otra, el ingreso por la actividad comercial (\$1.940.000) se soporta únicamente en una certificación de registro mercantil, sin prueba objetiva del monto efectivamente aportado por la causante para el sostenimiento de su madre, y la dependencia económica se apoya esencialmente en declaraciones de los propios familiares, interesados en las resultas del proceso.

En consecuencia, se confirmará la negativa del reconocimiento del perjuicio material por lucro cesante a favor de Inés Alicia Montoya Sierra.

Así las cosas, resulta propio de esta instancia confirmar el fallo dictado por el *A Quo* en cuanto a la determinación de responsabilidades objetivas dentro del asunto.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. - CONFIRMAR en su integridad el fallo de primera instancia de fecha 28 de junio de 2024, confirmado mediante decisión del 26 de septiembre de 2024, por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente la presente decisión al señor **EDWARD AJIR SARMIENTO HERNÁNDEZ** en su calidad de capitán de la nave y a la señora **SARA MERCEDES PALACIO ROYER** en su condición de armadora de la nave, a sus apoderados y al señor **CARLOS CARIILLO ORTIZ** en calidad de víctima y demás partes, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 62 del Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia con el artículo 8º de la Ley 2213 de 2022.

ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para el cumplimiento de lo resuelto.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



Contralmirante **HERMANN RICARDO LEÓN RINCÓN**.
Director General Marítimo

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el uso de la tecnología de firma digital. Identificador: r/d2_1g2P SVCS y0rw x66t i+e0 +sQ=