

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



232010104316  
Ed.

Bogotá, D.C., 17 SET. 2014

**REFERENCIA**

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Recurso de Apelación  
Número de expediente: 14012006-006  
Sujetos Procesales: Armador motonave "SABROSOO"  
Capitán motonave "SABROSOO"  
Clase de Siniestro: Naufragio  
Apelante: Doctor JOSÉ DE LOS SANTOS CHACIN LÓPEZ - apoderado especial del armador de la motonave "SABROSOO".

**OBJETO A DECIDIR**

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación, interpuesto por el Doctor JOSÉ DE LOS SANTOS CHACIN LÓPEZ, apoderado especial del señor ERNESTO MENDOZA ALTAHONA, armador de la motonave "SABROSOO", en contra de la sentencia del 15 de marzo de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de naufragio de la nave "SABROSOO", ocurrido el 02 de julio de 2006, previos los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. El día 05 de julio de 2006, se recibió acta de protesta suscrita por el señor ERNESTO MENDOZA ALTAHONA, armador de la motonave "SABROSOO", informando sobre el siniestro marítimo de naufragio sufrido el 02 de julio de la misma anualidad.
2. Mediante auto de apertura de investigación del 10 de julio de 2006, el Capitán de Puerto de Santa Marta inició la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de "naufragio" de la motonave SABROSSO, decretando la práctica de unas pruebas y fijando fecha para la celebración de la primera audiencia.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recaudadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió sentencia del 15 de marzo de 2010, a través de la cual declaró responsable a los señores CRISTOFER ANTONIO JARABA y ERNESTO MENDOZA ALTAHONA, capitán y

armador, respectivamente, de la nave SABROSOO, por el siniestro marítimo de naufragio ocurrido el día 05 de julio de 2006.

Igualmente, declaró que el avalúo de los daños por el hundimiento y reposición de la nave SABROSOO, asciende a ciento cuarenta y cinco millones ciento cuarenta y cinco mil novecientos veinte pesos (\$145.145.920) y la reposición de los artículos personales de los pasajeros es por un valor de treinta y ocho millones novecientos treinta y un mil pesos (\$38.931.000).

Así mismo, declaró responsable por violación a las normas de la Marina Mercante al señor CRISTOFER ANTONIO JARABA, a quien sancionó con la suspensión de la licencia de navegación por un término de cuatro meses, y al señor ERNESTO MENDOZA ALTAHONA, imponiéndole a título de sanción, una multa de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

4. Dentro del término legal, se recibió el recurso de reposición en subsidio de apelación, presentado por el Doctor JOSÉ DE LOS SANTOS CHACIN LÓPEZ, en representación del señor ERNESTO MENDOZA ALTAHONA, armador de la nave SABROSOO, en contra de la decisión del 15 de marzo de 2010.
5. Mediante decisión del 25 de mayo de 2010, el señor Capitán de Puerto de Santa Marta, confirmó en todas sus partes la sentencia recurrida y concedió el recurso de apelación ante el señor Director General Marítimo.

#### 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 investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

#### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con las pruebas obrantes en el expediente, las condiciones de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos objeto de investigación, fueron los siguientes:

*"El día 01 de julio de 2006, el señor ERNESTO MENDOZA ALTAHONA contrató la nave de nombre SABROSOO, para ser utilizada el día 02 de julio de la misma anualidad, en las actividades de paseo y disfrute en el desfile de balleneras que se llevaría a cabo en el marco de las fiestas del mar entre las playas de Santa Marta y Rodadero.*

A las 0900R del día 02 de julio, llegó el señor MENDOZA (arrendatario) con tres compañeros a la marina COSTA MAR, para retirar la nave y ésta fue llevada a las playas frente al edificio Cascada donde se recogieron 25 personas, desde donde partieron a las playas de Bello Horizonte, pero se devolvieron a rodadero a buscar una planta eléctrica y unos bafles y retomaron el viaje hasta las playas de Bello Horizonte.

Más tarde, siendo las 1430R se encontraban en las playas de Inca Inca y a las 1445R salieron con destino a la bahía de Santa Marta, estando ahí subieron una papayera compuesta por diez (10) personas con las que dieron vueltas en la bahía hasta las 1650R.

Aproximadamente a las 1830R se dispusieron a regresar a la marina a fin de entregar el bote arrendado, estando a la altura de la playa LIPE en línea diagonal a la playa del Batallón Córdoba, uno de los motores de la nave detuvo la marcha y no encendía, tras realizar varios intentos fallidos por parte del motorista, levantó el motor averiado y continuo con un solo motor hasta Playa del hoyo que era la más próxima

Cuando se dirigía a orillarse se apago el segundo motor y los pasajeros al parecer se aglomeraron en la popa de la nave, por lo que la nave se volcó al recibir un fuerte oleaje".

#### ANÁLISIS TÉCNICO

De los informes periciales rendidos por el señor Perito Marítimo JOHN FELIPE ARIAS NIETO, para establecer las circunstancias en que se produjo el siniestro marítimo de naufragio de la motonave SABROSOO, se puede extraer lo siguiente:

*"Que en desarrollo de las actividades que se llevaron a cabo en el transcurso de la tarde del día del siniestro, la nave realizó esfuerzos adicionales en la capacidad de carga, lo cual pudo haber generado cambios en las características normales del diseño y en la estabilidad de la embarcación.*

*Que adicionalmente, los pasajeros mostraron desinterés por su integridad personal, pues no usaban los chalecos salvavidas, lo cual constan en las fotografías anexadas al expediente, en las que también se observa a algunos pasajeros con extremidades por fuera de borda y de pie en la cubierta, actividades para la cual no está diseñada la nave.*

*Que la nave está catalogada para transporte de personal, no para la realización de bailes o festividades, pues éstas someten el material a un esfuerzo no convencional y variable en las diferentes partes de la estructura.*

*Que el desplazamiento se debió realizar con suficiente antelación, para así entregar la nave antes de las 0500R y evitar la navegación con poca visibilidad.*

*Que de acuerdo con la última inspección de motores, éstos no presentaban ningún problema pero debido al sobrepeso al que fue sometida la nave, es muy probable que se hubieran presentado problemas en la refrigeración o que se alteraran sus características normales, lo cual generó las fallas y por último que se apagaran los motores, dando paso al siniestro".*

## ARGUMENTOS DEL APELANTE

El Doctor JOSÉ DE LOS SANTOS CHACIN LÓPEZ, apoderado especial del señor ERNESTO MENDOZA ALTAHONA, sustentó el recurso de apelación con base en los siguientes argumentos:

1. **Caso Fortuito o Fuerza Mayor.**

Afirmó que, el hecho relevante en la investigación es el hundimiento de la nave SABROSOO, por ello, el análisis jurídico para determinar cuál fue la causa que generó el siniestro, no puede girar en torno al sobrecupo, pues en el momento del hundimiento la nave tenía menos que el cupo autorizado.

Que el hundimiento acaeció por el fuerte oleaje que golpeo la lancha en el preciso momento en que se habían apagado los motores, no porque le hubiera ingresado agua, se hubiera pasado la línea de flotación o le hubiera entrado agua a los motores.

Lo anterior revela sin mayor reflexión que fue un hecho fortuito, ajeno a la voluntad de mi defendido o del motorista, imprevisible e irresistible, motivo más que suficiente para exonerarlos de responsabilidad en la ocurrencia del siniestro.

2. **Ruptura del Nexo Causal.**

Conforme a lo arriba descrito, concluyó que no existe responsabilidad del señor Mendoza, ni del motorista o de los pasajeros, pues la causa del hundimiento fue la fuerte ola que en un momento inesperado volteo la nave.

3. **Hecho de la Víctima.**

Finalizó diciendo que, si se observa con detenimiento, la relación existente entre la sociedad MARINA COSTA DEL MAR y el motorista de la nave, se puede percibir de conformidad con las declaraciones que dicha relación nunca se rompió, pues la marina Costa Mar impartía órdenes e instrucciones al motorista, y horas antes, cuando tuvo conocimiento de que había sobrecupo en la nave, no hizo nada al respecto, es decir no dio aviso a las autoridades de la situación que se estaba presentando o por lo menos no se ve prueba documental o testimonial en ese sentido.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Vistos los argumentos expuestos por el Doctor JOSÉ DE LOS SANTOS CHACIN LÓPEZ, en representación del señor ERNESTO MENDOZA ALTAHONA, el Despacho advierte que los dos primeros se encuentran orientados a probar que el siniestro acaeció como resultado de la fuerza mayor o el caso fortuito.

Por ello, encuentra conveniente recordar los conceptos de fuerza mayor y caso fortuito, recogidos en el artículo 90 de la Ley 95 de 1890, actualmente vigentes, así:

*“Se llama fuerza mayor ó caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc”.*

Vale la pena señalar que, tanto el caso fortuito como la fuerza mayor parten de la premisa de que nadie está obligado a lo imposible y que el precitado artículo los define de manera equivalente, al respecto la Corte Suprema de Justicia ha manifestado:

*“Según esa doctrina de la Sala, para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito –fenómenos simétricos en sus efectos–, es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o en forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal o ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido irremediamente a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora<sup>1</sup>”.*

Así pues, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito, se debe verificar la concurrencia de dos factores:

*“A) Que el hecho sea imprevisible, esto es, que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.*

*B) Que el hecho sea irresistible, o sea, que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias<sup>2</sup>”.*

En el caso bajo estudio, la nave SABROSOO se encontraba desarrollando la actividad de transporte marítimo de pasajeros bajo la modalidad de recreación, en virtud de ello, debía cumplir con los requisitos mínimos para la seguridad de la vida humana en el mar, tales como el cumplimiento del número máximo de pasajeros autorizado, que era de 25 personas.

Pues conforme a lo vertido por el señor CRISTOFER ANTONIO JARABA BOLAÑO, capitán de la nave SABROSOO, la nave excedió la capacidad de carga, así:

*“(…) El día domingo tipo 0900R llegó el señor Mendoza a la marina con 3 compañeros más y llevaron unas cervezas, bolsas de comida y hielo (...) el señor Mendoza me indicó para recoger el resto del personal que se encontraba en el muelle frente a la cascada y recogimos 25 personas, de ahí volvimos rumbo a las playas de Bello Horizonte y luego volvimos a Rodadero otra vez al mismo muelle frente al cascada para montar una planta eléctrica, unos baffles y un dvd (...) después el arrendatario se bajo a comprar un ron y cuando volvió me comentó de una papayera (...) subió 10 personas de la papayera y nos quedamos haciendo recorrido en la bahía con ellos a bordo por 20 minutos (...)”*

La anterior versión, encuentra respaldo en las fotografías obrantes a folios 56 a 58 y 72 a 85, donde se observa que la nave excedió el número de pasajeros que tenía autorizado, que había una papayera a bordo y que había elementos tales como baffles y planta, que pudieron exigir de la nave un esfuerzo superior al normal.

Al respecto, es de anotar que luego de verificar los informes periciales rendidos por el señor Perito Marítimo JOHN FELIPE ARIAS NIETO, el sentenciador de primera instancia concluyó que la causa del siniestro, fue el exceso en la capacidad de carga a que estuvo sometida la nave SABROSOO el día de los hechos (sobre cupo, 2 baffles, planta eléctrica, dos neveras), lo que generó que la nave

<sup>1</sup> Sala de Casación Civil, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo, 26 de julio de 2005. Exp: 050013103011-1998 6569-02.

<sup>2</sup> Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, pág. 50-51.

pasara la línea de flotación de seguridad y con ello que le entrara agua a los motores, lo que posteriormente ocasionó problemas en la refrigeración y que éstos finalmente se apagaran.

Aunado a ello, las características de la nave imposibilitaban el transporte de carga en su parte superior, por lo que la ubicación de la planta eléctrica y los bafles en dicho lugar, pudo alterar su centro de gravedad y con ello vulnerar la estabilidad de la nave.

Por lo anterior, este Despacho respalda la posición del a quo y en virtud de ello desestima los argumentos del recurrente, pues el siniestro era un resultado perfectamente previsible, debido a que se expuso la nave a esfuerzos superiores a los normales, que se hubiera podido evitar con el cumplimiento de las normas básicas de seguridad marítima, tales como llevar a bordo sólo el número de pasajeros autorizados en el certificado nacional de seguridad y utilizar la nave únicamente para la actividad autorizada de acuerdo con sus características.

Más adelante, el recurrente aseguró que él no era el armador de la nave, toda vez que el motorista nunca rompió la relación con la Marina Costa Mar, pues ésta siempre le estuvo impartiendo órdenes e instrucciones.

Al respecto, es preciso recordar la siguiente normatividad:

*“Código de Comercio, Libro V.  
Título XI. Del arrendamiento de las naves.*

*Artículo 1678. Habrá arrendamiento cuando una de las partes se obliga a entregar a la otra a cambio de un precio, el uso y goce de una nave, por tiempo determinado.*

*Artículo 1682. El arrendatario tendrá la calidad de armador y, como tal, los derechos y obligaciones de éste”.*

De las normas antes citadas se concluye que, en el caso bajo examen se llevo a cabo un contrato de arrendamiento, pues la sociedad comercial Marina Costa Mar, identificada con NIT 802.007.314-9, entregó el uso y gozo de la nave SABROSOO al señor ERNESTO MENDOZA ALTAHONA, quien se comprometió a entregar en contraprestación la suma de un millón seiscientos mil pesos m/c (\$1.600.000).

Teniendo en cuenta que, en el contrato en cita no se hizo ninguna estipulación contraria, el señor ERNESTO MENDOZA ALTAHONA (arrendatario), desde el momento en que le fue entregada la nave SABROSOO, asumió como armador, ello quiere decir que, durante el término de vigencia del contrato, tenía las obligaciones de que trata el artículo 1478 del Código de Comercio, abajo transcritas:

*“Artículo 1478. Son obligaciones del armador:*

*1.- Pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave en ejercicio de sus atribuciones legales.*

*2.- Responder civilmente por las deudas del capitán, del práctico o de la tripulación.*

*3.- Cumplir los contratos lícitos que la agencia marítima o el capitán celebre en beneficio de la nave o de la expedición”.*

Al respecto, el recurrente aseguró que el señor CRISTOFER ANTONIO JARABA BOLAÑO, capitán de la nave SABROSOO, no fue designado por él, no obstante, del contenido de la de la versión libre rendida por el señor MENDOZA ALTAHONA, el 28 de septiembre de 2006, se concluye que impartió instrucciones y ordenes al capitán, así:

*"(...) Se tiro la lancha al agua con las personas que mencione anteriormente, salimos de la playa que queda aledaña al conjunto residencial COSTA AZUL y le dijimos a CRISTIFER que nos diera un paseo por las playas del Zuana, porque teníamos que esperar a las demás personas (...) como a las 11:30 horas le dijimos a CRISTOFER que se dirigiera al muelle ANCORA para recoger el resto del personal, (...) al rato nos llamaron por teléfono y le dije a CRISTIFER que recogiéramos a la gente (...) se subió la amplificación, 18 personas y la planta, como había tanta congestión y había que organizar lo de la amplificación le dijimos a CRISTOFER que nos dirigiéramos a una playa sola y esta era INCA INCA (...) Preguntado. Que le dijo usted al motorista cuando le dio la orden de subir los integrantes de la tambora. Contestado: No objeto nada, cogió la lancha y la acerco a la playa y se subieron los 5 integrantes de la tambora y nos pusimos en frente de la gobernación del Magdalena hasta la hora en que ellos se bajaron (...)"*

Del texto anteriormente transcrito, se infiere que el señor ERNESTO MENDOZA ALTAHONA, asumió las facultades y atribuciones que tenía en su posición de armador, conforme a lo establecido en el numeral 4° del artículo 1477 del Código de Comercio, abajo transcrito:

*"Artículo 1477. Son atribuciones del armador.*

*4.- Impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje".*

En consecuencia, este Despacho concluye que no le asiste razón al recurrente cuando manifiesta que el naufragio de la nave SABROSOO, acaeció por culpa exclusiva de la víctima, porque según su dicho, la marina Costa Mar era quien debía tomar acciones por el sobrecupo que tenía la nave, pues como quedo demostrado en líneas anteriores el señor ERNESTO MENDOZA ALTAHONA era quien fungía como armador.

Para finalizar, este Despacho considera necesario hacer la siguiente precisión, relacionada con la sanción impuesta por violación a las normas de Marina Mercante:

De conformidad con el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, *"salvo disposición especial en contrario, la facultad que tienen las autoridades administrativas para imponer sanciones caducara a los tres años de producido el acto que pueda ocasionarlas"*.

De igual manera, la naturaleza de las decisiones que toman las Capitanías de Puerto y la Dirección General Marítima, a través de la cual se establece la responsabilidad por siniestros marítimos tiene naturaleza jurisdiccional<sup>3</sup>, sin embargo, si con ocasión del siniestro se comprueba que hubo violación a las normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas, se deberán imponer las sanciones y multas a que hubiere lugar, no obstante, la potestad que tiene la Capitanía de Puerto para sancionar caducará a los tres años contados desde el día en que se produjo la violación a las normas, tal como lo preceptúa el artículo 38 antes citado.

<sup>3</sup> Sentencia del 26 de octubre de 2000, Consejo de Estado - sección primera, (expediente N° 5844).

En el caso bajo examen, los hechos ocurrieron el día 02 de julio de 2006 y la sentencia de primera instancia fue proferida el día 15 de marzo de 2010, es decir, más de tres años después de la ocurrencia de los hechos.

Así pues, queda probado que operó el fenómeno de la caducidad respecto de la violación a normas de Marina Mercante que se cometieron con ocasión del siniestro marítimo de naufragio de la nave SABROSOO y en consecuencia el Despacho revocará los artículos tercero y cuarto de la decisión apelada.

En merito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo

### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- REVOCAR** los artículos tercero y cuarto de la decisión del 15 de mayo de 2010, proferida por el señor Capitán de Puerto de Santa Marta, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

**ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR** los artículos restantes de la decisión del 15 de mayo de 2010, proferida por el señor Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo con los argumentos expuestos en la parte considerativa del presente proveído.

**ARTÍCULO 3º.-NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al Doctor JOSÉ DE LOS SANTOS CHACIN LÓPEZ, identificado con Cedula de Ciudadanía N° 17.095.305 y Tarjeta Profesional N° 9.655 del C. S. de la J. apoderado especial del señor ERNESTO ANTONIO MENDOZA ALTAHONA, armador de la motonave "SABROSOO", al señor CRISTOFER ANTONIO JARABA BOLAÑO, identificado con cedula de ciudadanía N° 7.629.546 y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

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

Notifíquese y cúmplase.

17 SEI. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ  
Director General Marítimo