



Defensa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

Estado N°.006

N°	Expediente	Clase de proceso	Partes	Fecha auto	Fecha inicial	Actuación	Cuaderno
1	14012024014	ABORDAJE	MN LOS MENORES Y MN LYA	29/01/2026	30/12/2024	AUTO RESUELVE SOLICITUDES, CORRE TRASLADO DE DICTAMEN Y FIJA FECHA Y HORA PARA AUDIENCIA.	3

De conformidad con lo previsto en el artículo 295° del Código General del Proceso y el artículo 36° del Decreto Ley 2324 de 1983, se fija el presente Estado de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el día treinta (30) de enero de dos mil veintiséis (2026) a las 8:00 AM y permanecerá fijado hasta la fecha de la primera audiencia, el cual puede ser visible al público ingresando a la página web de DIMAR, en el enlace; <https://www.dimar.mil.co/node/5775>

CPS SAITH ESTEVAN OROZCO PALACIO

Secretario Sustanciador de la Sección Jurídica
Capitanía de Puerto de Santa Marta

Capitanía de Puerto de Santa Marta - CP04

Dirección Carrera 2 No. 27-38, Santa Marta
Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670
Línea Nacional 018000416870 - Bogotá (+57) 601 7954400
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co - @DimarColombia

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Santa Marta, D.T.C. e H., 29 de enero de 2026

Asunto: Auto resuelve solicitudes, corre traslado de dictamen pericial y fija fecha.

Referencia: Investigación jurisdiccional N° 14012024014.

EL SUSCRITO CAPITÁN DE PUERTO DE SANTA MARTA

En uso de las atribuciones legales conferidas, en especial las previstas en el Decreto 5057 de 2009 y en el Decreto Ley 2324 de 1984, y con fundamento en el procedimiento especial establecido en los artículos 25 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho, en el marco de la investigación jurisdiccional N° 14012024014, procede a resolver las solicitudes que se encuentran en el expediente las cuales son el memorial remitido a través de correo electrónico de fecha 24 de noviembre de 2025, suscrito por el Doctor Enrique Alfredo Goenaga Sánchez, en calidad de apoderado del capitán, armador y empresa a la cual se encuentra afiliada la nave **LYA** de bandera colombiana y el memorial remitido a través de correo electrónico de fecha 26 de diciembre de 2025, suscrito por el Doctor Ricardo José Pineda Lopesierra, en calidad de apoderado del armador y de la empresa a la cual se encuentra afiliada la nave **LOS MENORES** de bandera colombiana, conforme a las siguientes consideraciones.

- 1. MEMORIAL REMITIDO A TRAVÉS DE CORREO ELECTRÓNICO DE FECHA 24 DE NOVIEMBRE DE 2025, SUSCRITO POR EL APODERADO DEL CAPITÁN, ARMADOR Y EMPRESA A LA CUAL SE ENCUENTRA REGISTRADA LA NAVE LYA DE BANDERA COLOMBIANA.**

1.1. ANTECEDENTES

En primera audiencia del 19 de febrero de 2025, esta capitanía fijó garantía a cargo del capitán, propietario y armador de la nave **LYA** de bandera colombiana, por la suma de **QUINIENTOS MILLONES DE PESOS MONEDA CORRIENTE (500.000.000)**, con el fin de responder por eventuales daños, perjuicios y costas del proceso, en consecuencia, de lo anterior, no se les autorizó zarpe a menos que hayan constituido mencionada garantía.

Posteriormente, el doctor Enrique Alfredo Goenaga Sánchez, en calidad de apoderado del capitán, armador y empresa a la cual se encuentra registrada la nave **LYA** de bandera colombiana, presentó memorial solicitando el levantamiento inmediato de la caución, aduciendo, en lo esencial, que la nave involucrada es de bandera colombiana, de operación local en la jurisdicción, que no se encuentra sometida a un esquema material de autorización de zarpe en los términos que hacen operativa la caución del artículo 72

del Decreto Ley 2324 de 1984, y que la medida, por su cuantía y efectos, deviene desproporcionada y restrictiva del ejercicio lícito de la actividad marítima.

1.2. CONSIDERACIONES

Para decidir, este Despacho parte de la interpretación teleológica, sistemática y finalista del artículo 72 del decreto ley 2324 de 1984, en cuanto regula la caución dentro de las investigaciones jurisdiccionales por siniestro marítimo como una garantía procesal de naturaleza instrumental, cuyo eje operativo se encuentra vinculado a la potestad de autorizar o condicionar el zarpe cuando exista un riesgo real de que la nave (buque) o artefacto naval abandone la jurisdicción o el territorio, con afectación directa de la eficacia del trámite, de la comparecencia y de la eventual satisfacción de las resultas del proceso, en ese sentido, la norma consagra de manera expresa que a las naves sometidas a investigación *"no se les autorizará el zarpe a menos que hayan constituido garantías suficientes"*.

Sobre esa base, la caución no puede ser entendida como sanción anticipada, ni como mecanismo de inhabilitación económica de la operación, ni como medida de presión ajena a la finalidad del procedimiento jurisdiccional, su legitimidad descansa en la relación de adecuación entre el fin que persigue y el medio que despliega, **preservar la efectividad del trámite ante un supuesto verificable de salida, desplazamiento o desvinculación material que torne ilusorio el ejercicio jurisdiccional**, de ahí que su uso resulte particularmente congruente cuando la dinámica de operación de la nave implica movilidad que excede la jurisdicción, con posibilidad cierta de salida inminente, mientras que en escenarios de operación local y sujeción territorial estable, su imposición exige una motivación reforzada que demuestre, con apoyo en hechos concretos, la idoneidad y necesidad de la carga, evitando su desnaturalización.

1.3. NATURALEZA JURÍDICA Y PRESUPUESTO DE PROCEDENCIA DE LA CAUCIÓN EN EL DECRETO LEY 2324 DE 1984

La caución en investigaciones jurisdiccionales por siniestro marítimo constituye un instituto de garantía, estructurado para operar como condición de eficacia de la autorización de zarpe en tanto punto de control jurisdiccional, ello se desprende, de una parte, del mandato según el cual a las naves sometidas a investigación *"no se les autorizará el zarpe a menos que hayan constituido garantías suficientes"*; y, de otra, de la previsión conforme a la cual, en la primera audiencia, el Capitán de Puerto fija la garantía *"especialmente para los buques o naves... a los cuales sólo se les autorizará el zarpe cuando hayan constituido garantía suficiente"*.

De tales enunciados normativos se infiere una consecuencia jurídica determinante, la caución no opera en el vacío ni como obligación autónoma desligada del presupuesto funcional que la hace inteligible, su presupuesto de aplicación es la existencia de un escenario real de autorización de zarpe como acto que habilita la salida de la nave de una jurisdicción, cuya negación, restricción o condicionamiento tenga aptitud efectiva para tutelar el proceso.

Cuando ese elemento es inexistente, irrelevante o no es funcional en el caso concreto, la caución pierde su anclaje normativo y se desnaturaliza, mutando de garantía instrumental a restricción material de la actividad, sin habilitación expresa para erigirse en carga preventiva general.





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento depende de la verificación de los datos de identificación. Identificador: K9coo/Tsa oI4v Zimg Qs7r +iZq zUc=

1.4. ALCANCE JURÍDICO DEL ZARPE COMO PRESUPUESTO FUNCIONAL DE LA GARANTÍA EN LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL

En el ordenamiento marítimo colombiano, el zarpe se proyecta con una doble dimensión jurídicamente relevante, por una parte, designa el hecho náutico material consistente en la maniobra de desamarre y salida efectiva del buque o nave desde un muelle, fondeadero o instalación portuaria, esto es, el tránsito desde la situación de permanencia o atraque hacia el desplazamiento operativo, esa comprensión física del fenómeno se refleja en las definiciones reglamentarias que describen el cambio de muelle como una operación que implica el zarpe o el suelte de amarras, lo que permite identificar el zarpe como el acto de separación real del punto de atraque y el inicio del movimiento de navegación. (Dirección General Marítima. (s. f.). *Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC) 1: Definiciones* (art. 1.1.1, definiciones dispuestas en el REMAC 3).

Así mismo, para efectos de precisar su significado, el término zarpe se define como:

“Autorización oficial expedida a una nave por parte de las autoridades de un puerto para que pueda salir luego de la carga o descarga de mercancías o pasajeros, o al finalizar la operación por la cual arribó, previa verificación del cumplimiento de los requisitos documentales y de condiciones de seguridad”¹ (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

Por otra parte, y con trascendencia decisiva las investigaciones jurisdiccionales por siniestros marítimos, el zarpe se manifiesta como una categoría de control y autorización administrativa, en cuanto su realización, en los eventos previstos por la Autoridad Marítima, se supedita a la verificación de requisitos técnicos, documentales y operacionales, y a la expedición de un acto que habilita la salida de una nave o artefacto naval, esa competencia de regulación, autorización y control se encuentra anclada en la función legal asignada a la Autoridad Marítima respecto del arribo, atraque, fondeo y zarpe de las naves, lo que dota al zarpe de un contenido jurídico que excede la mera maniobra y lo convierte en un punto de decisión estatal en materia de seguridad de la navegación y control del tráfico.

En desarrollo de esa dimensión, la normativa administrativa ha estructurado el zarpe como un trámite de verificación, en el que la solicitud debe acompañarse de documentos propios de la nave y de la tripulación, y cuya autorización se expide con una vigencia determinada según el tipo de tráfico, canalizando así el zarpe como un permiso temporal de salida sujeto a condiciones de tiempo y cumplimiento.

Esa construcción del zarpe como acto que habilita la salida de la nave o artefacto naval explica su papel dentro de los postulados que gobiernan las medidas de garantía en la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo.

Si el derecho positivo configura el zarpe como la puerta de salida susceptible de control por la autoridad, entonces las garantías asociadas al proceso adquieren naturaleza estrictamente instrumental, no se justifican por sí mismas, sino por su aptitud para asegurar la efectividad del trámite frente al riesgo de salida, por ello, la propia norma fija una relación de dependencia entre el zarpe y la garantía, al prohibir la autorización de

¹ Dirección General Marítima (DIMAR). Zarpe. Glosario. <https://www.dimar.mil.co/glosario?page=22>

salida sin la constitución previa de garantías suficientes, en términos literales “(...) *no se les autorizará el zarpe a menos que hayan constituido garantías suficientes* (...)” (Cursiva fuera del texto original).

Desde esta perspectiva, el zarpe opera como el supuesto de hecho funcional que activa la necesidad de garantía, cuando el caso presenta un escenario real de salida cuyo control resulta determinante para evitar la frustración del proceso, la exigencia de garantía conserva coherencia normativa y teleológica, en cambio, cuando la figura del zarpe carece de operatividad como punto eficaz de control cautelar en el caso concreto, la garantía deja de comportarse como instrumento anudado a la autorización de salida y corre el riesgo de convertirse en una carga autónoma que desborda su finalidad, lo cual compromete el postulado de legalidad estricta y exige un juicio reforzado de proporcionalidad.

1.5. ANÁLISIS DEL CASO CONCRETO

Del memorial remitido a través de correo electrónico de fecha 24 de noviembre de 2025, suscrito por el Doctor Enrique Alfredo Goenaga Sánchez, se desprende, como supuesto fáctico relevante, que la nave vinculada al expediente es de bandera colombiana y desarrolla operación local en la jurisdicción de esta capitanía, en esa medida, el riesgo jurídico que justifica de ordinario la caución del artículo 72 *ibídem* se reduce de modo sustancial, en cuanto el fundamento de la caución se edifica sobre la eventual salida del de la jurisdicción marítima que pueda frustrar comparecencias, diligencias y eficacia del trámite por ausencia sobreviniente de los sujetos procesales o de la propia nave o artefacto naval.

Así, si el núcleo teleológico del pluricitado artículo 72 es condicionar el zarpe para evitar que la investigación quede desprovista de eficacia práctica, la imposición y mantenimiento de la caución exige que se identifique, con concreción, un riesgo procesal real y actual, ligado a un evento de desplazamiento relevante que haga operativa la herramienta, en ausencia de ese nexo causal, la exigencia de caución deja de comportarse como garantía y se aproxima a una carga económica previa, de intensidad restrictiva, que no encuentra respaldo suficiente en la finalidad normativa que la justifica.

Por ende, la insistencia del solicitante en la inescindibilidad funcional entre caución y autorización de zarpe no se aprecia como mera discrepancia argumentativa, sino como cuestionamiento de legalidad material, **mantener una caución bajo la forma de condición impositiva, cuando la figura del zarpe no cumple en el caso el papel de puerta de salida jurisdiccional, conduce a un resultado que la norma no persigue y que afecta la racionalidad de la medida frente a su finalidad.**

1.6. PROPORCIONALIDAD, FINALIDAD PROCESAL Y PRESERVACIÓN DE LOS INTERESES DE LAS PARTES

Aun admitiendo, en abstracto, la posibilidad de fijar caución en escenarios de operación local, su mantenimiento exige un examen estricto de idoneidad, necesidad y equilibrio, conforme a la finalidad procesal que le asigna el artículo 72, en el expediente, el solicitante ha expuesto un impacto intenso en el ejercicio de la actividad económica lícita y en la continuidad operacional de la nave, sin que se advierta, con el mismo grado de intensidad, un riesgo procesal equivalente que torne indispensable mantener la carga.





Identificador: K9oo /Tsa oi4v Zjmg Qs7r +Zzq zUc=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento no depende de la validez de este documento electrónico.

En particular, cuando la nave opera localmente y permanece sujeta a un entorno de control, inspección y vigilancia propios de la Autoridad Marítima en su jurisdicción, la motivación de una caución debe demostrar por qué esas condiciones no bastan para asegurar la comparecencia y la eficacia del trámite, y por qué no resulta viable reconducir la protección del proceso mediante alternativas menos gravosas, de no hacerlo, la medida se torna desproporcionada por exceso, en tanto desplaza su esencia de garantía instrumental y termina produciendo efectos sustanciales adversos, lo cual es incompatible con el carácter jurisdiccional del trámite y con el principio de legalidad en materia de restricciones.

En ese orden, levantar la caución no implica desproteger a quien eventualmente alegue perjuicios; implica reconducir el instituto a su función típica y evitar que se convierta en una barrera económica previa que exceda la finalidad cautelar que la norma define.

1.7. ESTUDIO DE LA SOLICITUD DE LEVANTAMIENTO DE LA GARANTÍA Y CONTROL DE LEGALIDAD DEL AUTO QUE LA IMPUSO

Si bien la caución fue fijada en primera audiencia del 19 de febrero de 2025, este Despacho conserva el deber permanente de asegurar que sus determinaciones se mantengan conformes a derecho durante el curso del proceso, en especial cuando la permanencia de una medida accesorio evidencia, a la luz del examen funcional de la norma y de las circunstancias acreditadas, un déficit de adecuación normativa o una afectación desproporcionada.

En el presente asunto, la teleología del artículo 72, la ausencia de un presupuesto operativo suficiente ligado a la autorización de zarpe como punto eficaz de control cautelar, y la condición de operación local de la nave dentro de esta jurisdicción, conducen a acoger la solicitud y, en consecuencia, se procederá a revocar el auto que impuso la caución, dejando sin efectos la obligación de constituir la condición vinculada a la operación en el marco de esta actuación jurisdiccional.

2. MEMORIAL REMITIDO A TRAVÉS DE CORREO ELECTRÓNICO DE FECHA DE FECHA 26 DE DICIEMBRE DE 2025, SUSCRITO POR EL APODERADO DEL ARMADOR Y DE LA EMPRESA A LA CUAL SE ENCUENTRA AFILIADA LA NAVE LOS MENORES DE BANDERA COLOMBIANA.

2.1. ANTECEDENTES

El apoderado del señor **LUIS ALBERTO MARTÍNEZ SUÁREZ**, realizó la solicitud para que se inscriba la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo en el certificado de libertad y tradición o folio de matrícula de la nave **LYA**, matrícula CP-05-2981-B.

El solicitante sostiene, en síntesis, que la matrícula es un registro público y debe reflejar afectaciones jurídicas; que el artículo 1441 del código de comercio permite inscribir litigios y medidas que limiten la libre disposición; que los artículos 590 y 591 del código general del proceso exigen la inscripción de demandas y medidas cautelares sobre bienes sujetos a registro; que el artículo 11 de la ley 2133 de 2021 obliga a registrar decisiones judiciales o administrativas que afecten la nave; y que, por analogía, existiría habilitación para la inscripción como medida cautelar con apoyo en el artículo 37 del decreto ley 2324 de 1984 y el artículo 590 literal b del Código General del Proceso.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la siguiente clave: K900 / Tsa oiaV Zimg Qs7r +Zq zUc=

2.2. CONSIDERACIONES

Previo a decidir se hace necesario realizar las precisiones normativas en ese sentido se tiene que el numeral 9° del artículo 5, del Decreto Ley 2324 de 1984, regula como función de la Autoridad Marítima Nacional la de: “9° Regular, efectuar y controlar la inscripción, registro, inspección, clasificación, matrícula y patente de las naves y artefactos navales”.

Asimismo, el artículo 4° de la Ley 1579 de 2012 (Estatuto de Registro de Instrumentos Públicos), establece cuales son los actos, títulos y documentos sujetos a registro, los cuales se destacan:

“Están sujetos a registro:

a) *Todo acto, contrato, decisión contenido en escritura pública, providencia judicial, administrativa o arbitral que implique constitución, declaración, aclaración, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, **medida cautelar**, traslación o extinción del dominio u otro derecho real principal o accesorio sobre bienes inmuebles;*

b) *Las escrituras públicas, providencias judiciales, arbitrales o administrativas que dispongan la cancelación de las anteriores inscripciones y la caducidad administrativa en los casos de ley;*

c) *Los testamentos abiertos y cerrados, así como su revocatoria o reforma de conformidad con la ley.*

(Parágrafo DEROGADO por la Ley 2220 de 2022)

Parágrafo 2°:El Gobierno Nacional reglamentará el Registro Central de Testamentos cuyo procedimiento e inscripciones corresponde a las Oficinas de Registro de Instrumentos Públicos” (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

En virtud de que las naves y artefactos navales son bienes muebles susceptibles de registro, le son aplicables las disposiciones contenidas en la citada norma.

Aunado a lo anterior, el artículo 1441² del Código de Comercio, establece que en cada Capitanía de Puerto se llevará un libro de matrícula, en el cual se deben registrar los actos que tengan por objeto derechos reales sobre las naves y los embargos y litigios relacionados con éstas.

² Artículo 1441. Libro de matrícula y protocolización de documentos sobre naves

En cada capitanía de puerto se llevará un libro de matrícula, en el cual se registrarán, además, los actos que tengan por objeto derechos reales sobre las naves y los embargos y litigios relacionados con éstas.

También se llevará el protocolo, conforme al Título IV del Decreto-Ley 960 de 1970, en el que se incorporarán todos los documentos y actuaciones relativos al dominio y demás derechos reales sobre las naves.

El certificado de matrícula con la inserción de la totalidad de esta, acreditará la nacionalidad de la nave.

El Decreto Único Reglamentario del sector Defensa, en su artículo 2.4.3.1.13, complementa lo anterior así:

"(...)

Artículo 2.4.3.1.13. Libro de Matrícula. Libro de Matrícula de que trata el artículo 1441 del Código de Comercio, se llevará por el sistema de hojas individuales para cada nave que figure en el registro, en cuyo caso se denominará **Folio de Matrícula de Naves**.

Este folio se abrirá cuando la nave se presente por primera vez a la capitanía de Puerto, sea por construcción nueva en el país, o **por arribo procedente del exterior para ser incorporada a la Marina Mercante Nacional**, y se cerrará, únicamente, cuando la nave sea desguazada o vendida al exterior.

El Folio de Matrícula Naviera constará de cinco secciones o columnas, donde se anotarán las distintas operaciones jurídicas o materiales registrables, según el Código de Comercio, así:

La primera columna, para inscribir los títulos que conllevan modos de adquisición, precisando el acto, contrato o providencia.

La segunda columna, para inscribir gravámenes, hipotecas y prendas.

La tercera columna, para la anotación de medidas cautelares: embargos, demandas civiles y prohibiciones que afecten la enajenabilidad.

La cuarta columna, para inscribir títulos de tenencia o administración, constituidos por escritura pública o decisión judicial.

La quinta columna, para la inscripción de títulos que conlleven la llamada Falsa Tradición tales como la enajenación de cosa ajena o la transferencia de derecho incompleto o sin antecedente propio.

El Folio de Matrícula de Naves señalará, además de la Capitanía de Puerto donde se siente la matrícula los siguientes datos: propietario, armador, eslora de registro, manga de registro, puntal de registro, calado máximo, franco-bordo, T.R.B., T.R.N., peso muerto total, letras de llamada, clase de tráfico, número de mástiles, número de bodegas, número de cubiertas, número de entrepuentes, número de máquinas, propulsoras, material del casco, fecha de construcción, clase de propulsión, potencia total y clasificación de servicio.

Efectuada una anotación en el Folio de Matrícula de Naves, la Capitanía de Puerto pondrá una nota o sello en las tres (3) copias de la escritura o documento que el interesado presentará a la inscripción, en las que se anotarán el número del Folio y la columna en que se hizo la inscripción, la descripción somera de la misma y la fecha en que se efectuó.

Una copia se devolverá al interesado, debidamente firmada por el Capitán de Puerto o por el funcionario autorizado por él para firmar, otra copia se incorporará al folder de archivo individual, o Protocolo de cada nave, que ordena llevar el artículo 1441 del Código de Comercio y la tercera se remitirá a la Dirección General Marítima para efecto del certificado de matrícula.



Cuando el Folio correspondiente a una determinada nave se agotare por las inscripciones hechas en cualquiera de sus columnas, se abrirá uno adicional, que formará un solo cuerpo con el anterior, y se pondrán en cada Folio, notas mutuas de referencia.

La tradición del dominio de la nave de que trata el artículo 1445 del Código de Comercio, se entiende cumplida con la inscripción en el Folio de Matrícula de Naves del título de adquisición, que deberá presentarse en tres (3) copias autenticadas, acompañadas de la prueba de la previa entrega de la embarcación al adquirente.

Cumplido lo anterior y cuando se trate de nave matriculada se procederá a cancelar el certificado de matrícula del enajenante y expedición del nuevo certificado de matrícula del adquirente, previo lleno de los requisitos. (...)” (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

Ley 2133 de 2021, “Por medio de la cual se establece el Régimen de Abanderamiento de Naves y Artefactos Navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo”, la cual es aplicable a las personas naturales y jurídicas que, en su calidad de propietarios y/o armadores, registren naves y artefactos navales bajo la bandera colombiana, de acuerdo con lo consagrado en el artículo 11, el cual establece:

“(...

Artículo 11. Actos sujetos a registro sobre naves y artefactos navales. En el registro de naves y artefactos navales se inscribirán los siguientes actos y negocios jurídicos:

- a. Los contratos de construcción, adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos del dominio, las hipotecas, demás gravámenes y embargos.
- b. Los contratos de fletamento a casco desnudo.
- c. Los contratos de arrendamiento financiero.
- d. Las decisiones expedidas por autoridades judiciales y administrativas, que por expresa disposición legal, sean objeto de registro.
- e. Cualquier otro acto o contrato relativo a las naves y artefactos navales cuando la ley exija dicha formalidad.

PARÁGRAFO. Con excepción de las hipotecas, los actos y contratos a que se refieren los literales a), b) y c) del presente artículo no requerirán de escritura pública, siendo suficiente el registro del documento privado contentivo del acto o negocio jurídico celebrado.

Cuando dichos documentos se extiendan en idioma diferente al castellano, se requerirá su traducción efectuada por autoridad o traductor oficial debidamente inscrito ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, así como su debida legalización y apostilla cuando se requiera.



Los actos y documentos que deban ser inscritos en el registro y no cumplan con las formalidades establecidas en el presente artículo, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen y no serán oponibles a terceros. (...)
(Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

2.3. CASO EN CONCRETO

La solicitud pretende que este Despacho ordene la inscripción de la existencia de una investigación jurisdiccional por siniestro marítimo en el folio de matrícula de una nave. Esa petición involucra, de manera concurrente, dos regímenes especiales que cumplen finalidades distintas, por un lado, el régimen de la investigación jurisdiccional a cargo de la Autoridad Marítima, orientado al esclarecimiento de los hechos, a la eventual declaración de culpabilidad y responsabilidad cuando haya lugar, y a la determinación del avalúo de los daños; y, por otro, el régimen especial del registro y matrícula de naves, concebido como mecanismo de publicidad jurídica que produce efectos frente a terceros.

En ese contexto, el principio de especialidad exige mantener cada institución dentro de su ámbito propio, la investigación no se convierte, por su sola existencia, en una anotación que deba incorporarse al folio; y el folio no se transforma en un medio de divulgación general de actuaciones.

En primer lugar, el folio de matrícula no admite anotaciones por simple conveniencia o por interés de publicidad, solo se anotan actos, títulos o decisiones que la norma prevé como susceptibles de ser incorporados en ese folio.

El Decreto Único Reglamentario del sector Defensa, al describir la estructura del Folio de Matrícula de Naves, define expresamente qué se anota en el espacio destinado a medidas cautelares, en los siguientes términos:

"(...) La tercera columna, para la anotación de medidas cautelares, embargos, demandas civiles y prohibiciones que afecten la enajenabilidad (...)" (Cursiva fuera del texto original).

De esta regla se sigue que la finalidad de esa columna es reflejar medidas concretas que restrinjan jurídicamente la posibilidad de disponer del bien, por consiguiente, la sola existencia de una investigación jurisdiccional en curso no encaja en esa categoría, no es un embargo, no es una demanda civil inscrita, ni es una prohibición de enajenar.

En consecuencia, no existe un lugar normativo dentro del folio para anotar, como hecho autónomo, la existencia del trámite.

En segundo lugar, la Ley 2133 de 2021 impone un límite preciso cuando se trata de registrar decisiones de autoridades judiciales o administrativas relacionadas con naves o artefactos navales, el artículo 11 establece que en el registro se inscriben, entre otros, las decisiones expedidas por autoridades judiciales y administrativas, que por expresa disposición legal, sean objeto de registro.

Lo anterior significa que no cualquier decisión, ni cualquier actuación, ni cualquier etapa del proceso puede llevarse al folio, para que una determinación de una autoridad se inscriba, debe existir una norma que expresamente ordene o permita esa inscripción. En ese orden, la apertura o el desarrollo de una investigación jurisdiccional no equivale, por





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento es la misma que la del original. Identificador: K9oo /Tsa oiaV Zijng Qs7r +iZq zUo=

sí solo, a una decisión que deba inscribirse, ni existe una norma que disponga que la simple existencia de la investigación deba figurar en el folio como anotación independiente, aun si dentro del trámite se llegaren a adoptar medidas o decisiones que afecten la nave, solo podrían anotarse aquellas que, por su naturaleza, correspondan a las clases previstas en el folio y cuenten con una disposición legal que permita su inscripción.

En tercer lugar, la función del Capitán de Puerto dentro de la investigación jurisdiccional no autoriza a imponer, por vía indirecta, una carga pública sobre la nave al margen de las categorías previstas por el ordenamiento.

Ordenar la inscripción de la existencia de la investigación, sin que exista una providencia que decrete una medida concreta de las previstas en el folio, tendría un efecto práctico claro, advertir a terceros y, con ello, afectar la libre negociación de la nave y su acceso al crédito.

Ese impacto frente a terceros no puede producirse mediante una anotación que no está contemplada por la norma, el principio de legalidad exige que toda afectación pública de esta naturaleza se apoye en una disposición expresa y en una decisión concreta que la ordene; de lo contrario, el registro terminaría cumpliendo una función distinta a la que le asigna el ordenamiento.

En cuarto lugar, las normas generales invocadas por el solicitante no desplazan el régimen especial aplicable a naves y artefactos navales, El sistema de matrícula cuenta con reglas propias sobre qué se inscribe, cómo se inscribe y con base en qué documentos o decisiones se hace la anotación, por ello, no es jurídicamente válido introducir, por analogía o por extensión, una anotación no prevista, consistente en registrar la simple existencia de una investigación jurisdiccional.

En consecuencia, la prevalencia del régimen especial de matrícula de naves conduce a estas determinaciones, el folio de matrícula solo permite anotar actos y decisiones expresamente previstos, y dentro de la columna de medidas cautelares únicamente caben embargos, demandas civiles y prohibiciones que afecten la enajenabilidad; la Ley 2133 de 2021 restringe el registro de decisiones de autoridad a aquellos casos en los que exista una disposición legal expresa; y el Capitán de Puerto no puede ordenar anotaciones con efectos frente a terceros por fuera de esas reglas.

Por estas razones, este Despacho no puede acceder a la inscripción solicitada, porque la petición recae sobre la mera existencia del trámite, sin que exista una medida concreta de las previstas en el folio, ni una norma que disponga la anotación de la investigación como hecho autónomo, razón por la cual será negada la solicitud.

3. RESPECTO DEL DICTAMEN PERICIAL DE AVALÚO DE DAÑOS REMITIDO POR EL EL APODERADO DEL ARMADOR Y DE LA EMPRESA A LA CUAL SE ENCUENTRA AFILIADA LA NAVE LOS MENORES DE BANDERA COLOMBIANA. (FOLIOS 208 AL 225)

Obra a folios 208 a 225 del expediente un documento titulado "*Informe de inspección*", el cual fue remitido por correo electrónico el 27 de enero de 2025 por el Doctor Ricardo José Pineda Lopesierra, quien actúa como apoderado del armador y de la empresa a la que se encuentra registrada la nave **LOS MENORES** de bandera colombiana.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la siguiente clave: K9oo /Tsa oi4v Zjmg Qs7r +IZq zUc=

En la primera audiencia celebrada el 19 de febrero de 2025, se concedió un término de quince (15) días para la presentación de dicho dictamen. No obstante, se deja constancia de que el documento ya había sido aportado con anterioridad, esto es, desde su remisión del 27 de enero de 2025.

Así mismo, no se vislumbra que el mencionado correo electrónico del 27 de enero de 2025, haya sido con copia simultánea a los demás apoderados y partes dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo, obviando el deber que le asiste al profesional del derecho en atención a lo establecido en la Ley 2213 de 2022.

Ahora bien, respecto del documento este Despacho prevé lo siguiente:

El artículo 227 del Código General del Proceso, establece:

*“(...) Artículo 227. **Dictamen aportado por una de las parte.** La parte que pretenda valerse de un dictamen pericial **deberá aportarlo en la respectiva oportunidad para pedir pruebas. Cuando el término previsto sea insuficiente para aportar el dictamen, la parte interesada podrá anunciarlo en el escrito respectivo y deberá aportarlo dentro del término que el juez conceda, que en ningún caso podrá ser inferior a diez (10) días.** En este evento el juez hará los requerimientos pertinentes a las partes y terceros que deban colaborar con la práctica de la prueba.*

El dictamen deberá ser emitido por institución o profesional especializado (...)”
(Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

De igual forma el artículo 228 del Código General del Proceso, dicta:

*“(...) Artículo 228. **Contradicción del dictamen.** La parte contra la cual se aduzca un dictamen pericial **podrá solicitar la comparecencia del perito a la audiencia, aportar otro o realizar ambas actuaciones.** Estas deberán realizarse dentro del término de traslado del escrito con el cual haya sido aportado **o, en su defecto, dentro de los tres (3) días siguientes a la notificación de la providencia que lo ponga en conocimiento.** En virtud de la anterior solicitud, o si el juez lo considera necesario, **citará al perito a la respectiva audiencia, en la cual el juez y las partes podrán interrogarlo bajo juramento acerca de su idoneidad e imparcialidad y sobre el contenido del dictamen.** La contraparte de quien haya aportado el dictamen podrá formular preguntas asertivas e insinuentes. Las partes tendrán derecho, si lo consideran necesario, a interrogar nuevamente al perito, en el orden establecido para el testimonio. Si el perito citado no asiste a la audiencia, el dictamen no tendrá valor.*

Si se excusa al perito, antes de su intervención en la audiencia, por fuerza mayor o caso fortuito, el juez recaudará las demás pruebas y suspenderá la audiencia para continuarla en nueva fecha y hora que señalará antes de cerrarla, en la cual se interrogará al experto y se surtirán las etapas del proceso pendientes. El perito solo podrá excusarse una vez.

Las justificaciones que por las mismas causas sean presentadas dentro de los tres (3) días siguientes a la audiencia, solo autorizan el decreto de la prueba en segunda

instancia, si ya se hubiere proferido sentencia. Si el proceso fuera de única instancia, se fijará por una sola vez nueva fecha y hora para realizar el interrogatorio del perito.

En ningún caso habrá lugar a trámite especial de objeción del dictamen por error grave.

PARÁGRAFO. En los procesos de filiación, interdicción por discapacidad mental absoluta e inhabilitación por discapacidad mental relativa, el dictamen podrá rendirse por escrito.

En estos casos, se correrá traslado del dictamen por tres (3) días, término dentro del cual se podrá solicitar la aclaración, complementación o la práctica de uno nuevo, a costa del interesado, mediante solicitud debidamente motivada. Si se pide un nuevo dictamen deberán precisarse los errores que se estiman presentes en el primer dictamen (...) (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

En ese contexto normativo y fáctico, este Despacho advierte que, aunque el “Informe de inspección” obra materialmente en el expediente desde el 27 de enero de 2025, tal incorporación no equivale, por sí sola, a su puesta en conocimiento procesal de las demás partes, en la medida en que no se acreditó su remisión simultánea a los demás sujetos procesales, exigencia que cobra particular relevancia bajo el régimen de actuaciones y comunicaciones judiciales mediadas por tecnologías de la información, conforme a la Ley 2213 de 2022, y que se conecta directamente con las garantías de contradicción, igualdad de armas y debido proceso.

Así, para efectos de asegurar la eficacia de los artículos 227 y 228 del Código General del Proceso, y de impedir que la omisión de la carga de traslado genere indefensión o restrinja el ejercicio oportuno de la contradicción del dictamen, este Despacho determina que la presente providencia es la que formalmente pone en conocimiento de las partes el referido dictamen pericial aportado por una de ellas.

En consecuencia, a partir de la notificación de este proveído se entiende surtida la puesta en conocimiento del dictamen y, por tanto, es desde este acto procesal que debe contabilizarse el término legal para que la parte contra la cual se aduce ejerza las facultades de contradicción previstas en el artículo 228 *ibídem*, sin que resulte jurídicamente admisible tener por iniciado dicho término con ocasión de una remisión unilateral carente de traslado a los demás intervinientes.

4. FIJA NUEVA FECHA Y HORA

Por último se hace necesario continuar con la práctica de pruebas testimoniales decretadas en la primera audiencia del 19 de febrero de 2025, razón por la cual se escucharán en diligencia de declaración bajo la gravedad de juramento de los señores Teniente de Corbeta Marcos Daniel Molina Llanos, en calidad de Comandante de la Unidad de Reacción Rápida BP-754, de la Estación de Guardacostas Primaria de Santa Marta, de los tripulantes de la nave **LOS MENORES** de bandera colombiana, señores Michael Stiven Álvarez Medina, Stephanie Taylor Arabia, Edgar De Jesús Beleño Vergara, Henry Alfonso Estrada Cervantes, Estivel Segundo Pereira Caballero y Yonathan Andres Guerrero Redondo, pruebas igualmente decretada en el auto de apertura de investigación jurisdiccional del 30 de diciembre de 2024.



Por lo anterior, se debe reiterar las disposiciones del artículo 217 del Código General del Proceso, el cual establece.

“(…) Artículo 217. Citación de los testigos. La parte que haya solicitado el testimonio deberá procurar la comparecencia del testigo. Cuando la declaración de los testigos se decrete de oficio o la parte que solicitó la prueba lo requiera, el secretario los citará por cualquier medio de comunicación expedito e idóneo, dejando constancia de ello en el expediente.

Cuando el testigo fuere dependiente de otra persona, también se comunicará al empleador o superior para los efectos del permiso que este debe darle.

En la citación se prevendrá al testigo y al empleador sobre las consecuencias del desacato (...)” (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

En virtud de lo anterior, este Despacho procederá a decretar fecha y hora para continuar con la primera audiencia dentro de la presente investigación jurisdiccional.

Es de anotar, que la indicada audiencia se adelantará por medios tecnológicos, de conformidad con lo consagrado en los artículos 1° y 2° de la Ley 2213 de 2022.

En mérito de las consideraciones expuestas el Capitán de Puerto de Santa Marta,

RESUELVE

PRIMERO: REVOCAR la medida de caución impuesta en primera audiencia del 19 de febrero de 2025, por los argumentos mencionados en la parte considerativa.

SEGUNDO: NEGAR POR IMPROCEDENTE la medida cautelar solicitada, consistente en la inscripción de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo en el certificado de libertad y tradición o folio de matrícula de la nave **LYA** de bandera colombiana, conforme lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

TERCERO: CORRER TRASLADO a los sujetos procesales del **DICTAMEN PERICIAL** presentado por el doctor Ricardo José Pineda Lopesierra, quien actúa como apoderado del armador y de la empresa a la que se encuentra registrada la nave **LOS MENORES** de bandera colombiana por el término de tres (3) días, en los términos del artículo 228 del Código General del Proceso.

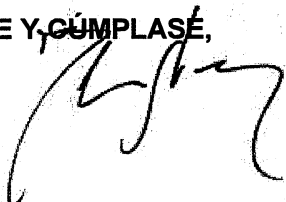
CUARTO: FIJAR el día **10 de febrero del 2026 a las 09:00 a.m.** para continuar la primera audiencia dentro de la investigación jurisdiccional N° 14012024014, la cual se llevará de manera virtual utilizándose los medios tecnológicos, a través de la plataforma Microsoft Teams, que graba en formato de audio y video, por lo cual se informará a las partes, terceros y a sus apoderados, en forma oportuna y previo a la audiencia el link de conexión, mediante los correos electrónicos que obran en el expediente, de conformidad con lo expuesto en esta providencia.



QUINTO: INSTAR a los sujetos procesales a cumplir con los deberes establecidos en el artículo 3 de la Ley 2213 de 2022, especialmente lo referente a realizar sus actuaciones y asistir a las audiencias y diligencias a través de los medios tecnológicos, al envío de todas sus actuaciones a través de medios tecnológicos y canales digitales, realizando el envío de todos los memoriales en formato pdf con copia incorporada al mensaje de datos, al correo institucional investigacionescp04@dimar.mil.co y con remisión simultánea a los correos electrónicos a todos los demás intervinientes procesales.

Así mismo, es deber de los sujetos procesales, en desarrollo de lo previsto en el artículo 78 numeral 5 del Código General del Proceso, comunicar cualquier cambio de dirección o medio electrónico, so pena de que las notificaciones se sigan surtiendo válidamente en la anterior.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



Capitán de Fragata **JULIO CÉSAR MONROY SILVERA**
Capitán de Puerto de Santa Marta



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por el código de verificación y el código de control. Identificador: K900 /Tsa oI4v Zimg Qs7r +IZq zUc=