

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
DIRECCION GENERAL MARITIMA**

NOTIFICACIÓN POR ESTADO NO 38 /2025

REFERENCIA: INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL POR SINIESTRO MARÍTIMO DE NAUFRAGIO. RADICADO 15012023003.

PARTES: ARMADOR, AGENCIA MARÍTIMA, TRIPULACION DE LA MN VOYAGER II Y DEMÁS INTERESADOS.

AUTO: CON FECHA CATORCE (14) DE OCTUBRE DE 2025- MEDIANTE EL CUAL EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA NIEGA LA SOLICITUD DE DESVINCULACION DE LA AGENCIA MARITIMA **CARIB GLOBAL AGENCY**.

EL PRESENTE ESTADO SE FIJA HOY DIECISÉIS (16) DE OCTUBRE DOS MIL VEINTICINCO (2025) A LAS 08:00 HORAS Y SE DESFIJA EL MISMO DIA, A LAS 18:00 HORAS.


AS13 MIRENSIU GRAU ALCALÁ
Secretaria Sustanciadora Sección Jurídica CP05.

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Capitanía de Puerto de Cartagena

Cartagena de Indias D., T., y C., 14 de octubre de 2025

Referencia: Solicitud de Desvinculación - Agencia Marítima

Radicado: Investigación Jurisdiccional Siniestro Marítimo No. 15012023-003
MN SEAVOGER.

ASUNTO

Habiéndose efectuado verificación y control a la presente investigación jurisdiccional No. 15012023-003 que se adelanta ante esta Capitanía de Puerto, resulta evidente continuando con el desarrollo de la misma atendiendo lo dispuesto en el artículo 8 del Código General del Proceso, y teniendo en cuenta que el Juez, como encargado de la dirección del proceso judicial, tiene el deber de actuar con celeridad y diligencia acatando lo dispuesto en el artículo 228 de la Constitución Política y el artículo 4 de la Ley Estatutaria de Administración de Justicia, respetando rigurosamente lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, para esta clase de investigaciones, y demás normas concordantes.

En consecuencia, el suscrito Capitán de Puerto (E) procederá a pronunciarse respecto al memorial formulado por el abogado Rodrigo Vicente Martinez Hernandez quien ostenta la calidad de apoderado de la agencia marítima Carib Global Agency S.A.S identificada con Nit. 901.345.990-6, consiste en *solicitud de desvinculación* de la agencia marítima de la presente investigación jurisdiccional.

ANTECEDENTES

1. Con fecha 28 de noviembre de 2024 el abogado Rodrigo Vicente Martinez Hernandez quien ostenta la calidad de apoderado de la agencia marítima Carib Global Agency S.A.S identificada con NIT. 901.345.990-6, presenta solicitud de *desvinculación* de la agencia marítima de la presente investigación jurisdiccional.
2. Con auto del 18 de marzo de 2025 se corrió traslado a los apoderados del contenido del escrito de solicitud desvinculación formulado por el abogado Martinez Rodriguez, con el propósito que ejercieran sus derechos constitucionales de defensa y contradicción, siguiendo así con el principio de bilateralidad que debe regir en todo proceso judicial.
3. Durante el traslado se recibieron memoriales suscritos por los señores abogados Néstor Alejandro Atehortúa, Francisco De Castro, y una solicitud de insistencia respecto a lo solicitado por parte del abogado Martinez Rodriguez.

Identificador: abc2 P8Nz cFmI Fnk9 +Ony QhDX QWw=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el uso de la firma electrónica.

SINTESIS DEL MEMORIAL DE SOLICITUD DE DESVINCULACION

" (...)

El 18 de enero del presente año a eso de las 8:45, subió a bordo de la nave para realizar una inspección el PORT STATE CONTROL OFFICER, capitán OMAR RODGERS, inspección que terminó a las 12:58 del mismo día, sin encontrar ninguna novedad ni reportar ninguna anomalía que pudiera afectar la navegabilidad de la motonave como consta en el informe de inspección el cual se encuentra aportado en este proceso.

El mismo 18 de enero, luego de realizadas las debidas operaciones e inspecciones, es autorizado por las autoridades correspondientes, el zarpe de la nave, la cual zarpo a las 22:58 del mismo día.

Con el zarpe de la motonave, y luego de su salida del puerto, y ya atravesada la boya de mar, cesan las funciones del agenciamiento marítimo, pues no quedaron deudas pendientes ni con la empresa suministradora de combustibles, ni con las autoridades, ni con ninguna otra empresa que le haya prestado servicios a la M/V.

(...)

En todo momento la Agencia Marítima CARIB GLOBAL AGENCY, ha estado presta a colaborar en el esclarecimiento de los hechos, aportando no solo la información que tiene respecto del caso, sino también aportando la documentación que le ha sido requerida, pero ya en este momento es poco o nada lo que puede seguir aportando en el mismo, pues no siendo armador de la M/V, sino un agente marítimo, nominado para prestar los servicios de agenciamiento marítimo, conforme a la legislación Colombiana, a la MN que así lo requiera, en este caso fue, en su momento, a la siniestrada, y su responsabilidad, se limita a lo que la ley Colombiana, considera. Esta se realiza por solicitud de la compañía de la MV a la que agencia, la presentación de documentación, tramites, consecución de suministros, coordinación logística, en los casos en los que la nave así lo requiera, y todo lo que realiza lo hace por cuenta y riesgo de la Nave a la que agencia, y no es el responsable de cualquier decisión que se tome con respecto a la misma, y sus funciones y responsabilidad solidaria terminan con el zarpe de la misma y máxime cuando haya pasado la boya de mar.

CONSIDERACIONES:

La solidaridad de un agente marítimo en Colombia está relacionada con sus responsabilidades y obligaciones legales en la prestación de servicios a armadores, propietarios de buques y otras partes interesadas en las operaciones marítimas. Sin embargo, es importante distinguir los límites de esta solidaridad en el marco legal y contractual del país.

Comienzo de la solidaridad:





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento es la misma que la del original. Identificador: abc2 P8Nz cFml Fnk9 +Ony QhDX QWw=

La solidaridad de un agente marítimo comienza cuando asume sus funciones y obligaciones en representación del armador o propietario del buque. Esto puede incluir la gestión de trámites portuarios, la coordinación de carga y descarga, la gestión de documentos necesarios para la operación del buque, y otras gestiones relacionadas con la escala del buque en puerto. La solidaridad puede extenderse a los actos que realiza el agente en nombre del armador, lo que implica que, en ciertos casos, el agente puede ser solidariamente responsable por obligaciones derivadas de su actuación.

Fin de la solidaridad:

La solidaridad de un agente marítimo puede finalizar cuando se completan todas las operaciones asociadas al buque y se cierran formalmente las responsabilidades del agente.

Esto ocurre cuando el buque sale del puerto y se cumplen las obligaciones administrativas y económicas derivadas de la escala portuaria. También puede extinguirse cuando se prueba que el agente actuó dentro de los límites de su contrato y que cualquier incumplimiento o deuda corresponde al armador o a otra parte.

(...)

La última decisión sobre la navegabilidad y zarpe de una motonave recae exclusivamente en el capitán del buque, quien actúa como máxima autoridad a bordo, conforme lo establecen los artículos 1440 a 1456 del Código de Comercio Colombiano, el Convenio SOLAS y el Convenio STCW de la OMI. Esta responsabilidad incluye la verificación final de las condiciones de seguridad, tripulación, carga y estado técnico del buque antes de zarpar, así como la decisión de abandonar o no la nave en caso de siniestro.

La Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 22 de septiembre de 2000 (Exp. 5649), reiteró que:

"El capitán es la única autoridad facultada para tomar decisiones técnicas y operativas durante la navegación, incluyendo el zarpe y el abandono de la nave, no pudiendo delegar dichas funciones ni trasladar su responsabilidad a terceros".

Por tanto, cualquier intento de trasladar esa carga decisoria al agente marítimo carece de fundamento jurídico.

*No existe prueba que justifique mantener vinculada a la agencia
La responsabilidad solidaria del agente no es automática (...)"*

SINTESIS DE LOS MEMORIALES SUSCRITOS POR LOS APODERADOS

- **Doctor NÉSTOR ALEJANDRO ATEHORTÚA**
" (...)

CARIB GLOBAL AGENCY S.A.S. cumplió su función como agente marítimo durante la escala de la motonave SEA VOYAGER II en el puerto de Cartagena, y

que su intervención terminó legalmente al momento del zarpe autorizado, según lo establecido en el ordenamiento marítimo nacional.

De acuerdo con el inciso segundo Artículo 1448 del Decreto 410 de 1971 (en adelante Código de Comercio):

"La nave se considerará en viaje desde el momento en que el capitán obtenga de la respectiva capitanía de puerto el permiso de zarpe hasta su arribo al próximo puerto."

desde el instante en que se otorgó el permiso de zarpe, la motonave SEA VOYAGER II dejó de estar bajo la gestión directa del agente marítimo y pasó a encontrarse bajo la responsabilidad exclusiva del capitán y del armador, conforme al Artículo 1501 del Código de Comercio, que le atribuye al capitán funciones de conducción, dirección técnica y seguridad del buque durante el viaje.

Creemos que el agente marítimo no debe responde por decisiones técnicas u operacionales del buque una vez este ha zarpado y se encuentra en viaje marítimo, salvo que exista prueba clara de negligencia directa durante su gestión previa.

Aunque el término para emitir el fallo final ante la Capitanía de Puerto venció hace meses (art. 50 del Decreto 2324/84), la falta de decisión no puede traducirse en una permanencia indefinida e injustificada de CARIB en el proceso, especialmente cuando **no** se han presentado pruebas que la vinculen con actos u omisiones determinantes del siniestro."

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Teniendo en cuenta el tema centro de análisis, se hace ineludible referirnos a lo señalado en el **artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984**, que define los siniestros marítimos, así:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece: *"Se consideran accidentes o **siniestros marítimos** los definidos como tales por la ley, por los tratados 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 y artefactos navales a instalaciones portuarias(...)"*. (Cursiva y negrita fuera del texto original).

Habiéndose identificado el concepto correspondiente a siniestro marítimo, a la luz del **Decreto Ley 2324 de 1984**, (norma especial que define su significado, y procedimiento determinado para adelantar las investigaciones jurisdiccionales que se inicien por este asunto), es vital tener en cuenta la **competencia** que despliega la **Autoridad Marítima Nacional** respecto a los siniestros marítimos, así:

El Decreto Ley 2324 de 1984 es la norma especial por la cual la Autoridad Marítima Nacional tiene la **competencia jurisdiccional para adelantar las investigaciones ocasionadas por accidentes o siniestros marítimos**. Dentro de este contexto, DIMAR no solo cumple una función de seguridad en el mar, sino que sus facultades y



Identificador: abC2 P8Nz cFml Fnk9 +OnY QhDX QWw=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por la presencia de este código de barras.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de verificación.

Documento firmado digitalmente

Identificador: abc2 P8Nz cFmI Fnk9 +Ony QhDX QWw=

obligaciones se extienden a administrar justicia en todos aquellos infortunios que sobrevengan a la navegación.

Al respecto la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indico lo siguiente:

“- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen debido a un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación n es sólo determinar las normas trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc).” (Cursiva subraya y negrita fuera del texto).

Por su parte, el artículo 116 constitucional consagra lo siguiente respecto la excepción de funciones jurisdiccionales en cabeza de autoridades administrativas:

“Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas. Sin embargo, no les será permitido adelantar la instrucción de sumarios ni juzgar delitos” (Cursiva y negrita fuera del texto).

Al respecto, en la citada consulta del Consejo de Estado del año 2004 también se indicó lo siguiente respecto a las facultades jurisdiccionales de DIMAR:

“Bajo estos presupuestos, las providencias sobre responsabilidad civil extracontractual que se emitan por la autoridad marítima sobre siniestros o accidentes marítimos son extrañas al control de la jurisdicción contencioso-administrativa, en la medida en que son sentencias proferidas en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el legislador a una autoridad administrativa.

(...)

En este orden de ideas, es jurídicamente válido concluir que las providencias proferidas sobre estos asuntos, en opinión de la Sala, prestan mérito ejecutivo respecto de los perjuicios causados por el siniestro, dada su naturaleza judicial, aunque la norma vigente no lo mencione expresamente. Igualmente, hacen tránsito a cosa juzgada.” (Cursiva fuera del texto).

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda., Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez, Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No.

521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición fue acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

Así pues, las providencias de la Autoridad Marítima Nacional han propendido por la aplicación del principio de seguridad jurídica en la actividad jurisdiccional, viéndose reflejado en la emisión de fallos declarativos en concreto, contentivos de declaraciones de responsabilidad por el **sinistro marítimo**, determinación de avalúo de los daños y la imposición de multas por violación a las normas de la marina mercante, cuando haya lugar (Artículo 48, Decreto Ley 2324 de 1984).

De otra parte, es importante indicar que las investigaciones jurisdiccionales por siniestros marítimos gozan de autonomía e independencia frente a otras jurisdicciones, dado el objeto y la naturaleza de los asuntos a dirimir, el orden territorial de sus competencias y las funciones previamente atribuidas por la ley.

Dentro del análisis cronológico legal que constata las atribuciones jurisdiccionales de la Autoridad Marítima Nacional, se debe indicar que las nuevas tendencias del derecho procesal, Ley 1564 de 2012 *"Por medio de la cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones"*, ha fortalecido la connotación de las autoridades administrativas en este sentido, ya sea que, de manera directa o desplazada de los jueces civiles ordinarios, ejecuten funciones jurisdiccionales.

Por lo demás, se concluye que la Autoridad Marítima Nacional a través de las Capitanías de Puerto en primera instancia, y la Dirección General Marítima en segunda o en trámite de consulta, **conocen sobre los siniestros marítimos que hayan lesionado o puesto en peligro la seguridad en la navegación, el medio marino y la vida humana en el mar**, así mismo sobre las controversias de carácter particular que se generen con ocasión a ellos, (artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984).

ASUNTO SUJETO A ESTUDIO

Previo de decidir de fondo la solicitud de desvinculación formulada por el abogado Rodrigo Martínez Rodríguez, es preciso realizar un estudio en cuanto a las partes que conforman un proceso.

En el ámbito del derecho procesal, las partes son los sujetos que intervienen en un proceso judicial, ya sea reclamando (demandante) o frente a quien se reclama (demandado) la satisfacción de una pretensión.

Tipos de Partes

Parte Material o Sustancial: Son los titulares de la relación jurídica sustancial, es decir, aquellos directamente involucrados en la situación que da origen al proceso. Por ejemplo, el comprador y el vendedor en un contrato de compraventa.





Identificador: abc2 P8Nz cFmI Fnk9 +Ony QhDX QWw=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante la firma electrónica.

Parte Formal o Procesal: Son quienes ejercen el derecho de acción y de contradicción en el proceso, es decir, el demandante y el demandado.

Capacidad Procesal: La capacidad procesal se refiere a la aptitud de una persona para actuar en un proceso judicial. En general, se requiere ser mayor de 18 años y tener el libre ejercicio de los derechos civiles.

Representación de Incapaces

Las personas que no tienen capacidad procesal deben ser representadas o asistidas en juicio por un representante legal, como un tutor o curador.

Representación de Personas Jurídicas

Las personas jurídicas actúan en juicio a través de sus representantes legales, según lo establecido en la ley, sus estatutos o contratos.

Litisconsorcio

El **litisconsorcio** se refiere a la existencia de una pluralidad de partes en la posición de demandantes o demandados. Puede ser:

Necesario: Cuando la naturaleza de la relación jurídica sustancial exige la participación de todos los involucrados en el proceso.

Facultativo: Cuando las partes pueden demandar o ser demandadas conjuntamente o por separado.

Representación Procesal

Las partes pueden actuar en juicio por sí mismas o a través de un representante procesal, como un abogado.

En el mismo sentido, es importantísimo remitirnos a la norma especial que regula el **procedimiento especial** para adelantar las investigaciones por **sinistro marítimo**, como es el caso que hoy nos ocupa, guardando íntima relación con el tema concreto bajo estudio. En ese orden, tenemos que el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984, es muy claro, en cuanto a los presupuestos que debe cumplir todo auto de apertura de investigación por siniestro.

*"Artículo 36. **Auto inicial.** Dentro del plazo anterior el Capitán de Puerto dictará un auto declarando abierta la investigación, el que contendrá:*

- 1. La relación de las pruebas que en ese momento se considere necesaria para el esclarecimiento de los hechos u la fecha y hora para su práctica.*
- 2. Señalará fecha y hora para la primera audiencia pública la cual deberá celebrarse dentro de los tres (3) días siguientes a la fecha de este auto.*
- 3. Ordenará las notificaciones a que hubiere lugar, en especial a los presuntos responsables.*
- 4. Ordenará al tribunal de Capitanes, si lo hubiere, informar en la primera audiencia cuál es su estimativo sobre el avalúo de los daños, el que servirá de base para fijar las cauciones a que haya lugar. De no designarse Tribunal; el Capitán de Puerto estimará los daños y fijará la caución respectiva en esa oportunidad. El anterior auto se fijará en Estado hasta la fecha de la audiencia y, además*

deberá notificarse personalmente a las siguientes personas, si estuvieron involucradas

en el hecho que se investiga:

- a) Al Capitán del buque o armador o **Agente Marítimo** de la (s) nave (s) o artefacto (s) materia del proceso;
- b) Al práctico o compañía de practicaaje;
- c) Al propietario o encargado de las instalaciones o plataformas; o a los apoderados o representantes de los anteriores mediante el envío por medio de correo..."

En ese orden, tenemos claro que la agencia marítima es un sujeto procesal que hace parte de la investigación, máxime si tenemos en cuenta que ella es quien representa al buque en tierra, tal como lo ha dejado especificado el artículo 1455 del Código de Comercio:

"Agente marítimo de la nave extranjera

El armador de toda nave extranjera que arribe al puerto, debe tener un agente marítimo acreditado en el país.

Los agentes marítimos de las naves serán representantes de sus propietarios o armadores, para todos los efectos legales." (Cursiva fuera del texto)

Por su parte, el artículo 1492 del código de comercio colombiano en sus numerales 4 y 8 establece las razones por las cuales en la presente actuación resulta obligatorio la vinculación al agente marítimo, así:

Artículo 1492. Obligaciones del agente

(...)

4) Representar judicialmente al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada;

8) Responder solidariamente con el armador y el capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan estos en el país
(Cursiva, negrilla y subrayado fuera del texto)

En ese sentido, al aterrizar la normativa antes expuesta y de cara al asunto que estudiamos, concluimos que la agencia marítima **CARIB GLOBAL AGENCY** hasta el presente momento procesal, en que se encuentra investigación jurisdiccional de la referencia, no puede ser desvinculada, toda vez que tiene un gran protagonismo procesal, pues esta; es la obligada por mandato legal asumir la representación judicial buque **SEA VOYAGER**, identificado IMO 7317 de pabellón Tanzania, así como también asumir eventualmente de manera solidaria las posibles daños generadas durante la permanencia de la nave en territorio colombiano.

Sumado a lo anterior, es importante dejar por sentado que la presente investigación aún se encuentra en fase instructiva, siendo necesaria su participación en el marco de la investigación a fin de esclarecer los hechos del siniestro y evitar eventuales fallos inhibitorios por la no concurrencia de las partes hasta la decisión de fondo.



En mérito de lo expuesto, el suscrito Capitán de Puerto (E),

RESUELVE

PRIMERO: No acceder a la solicitud de desvinculación de la agencia marítima **CARIB GLOBAL AGENCY** a la investigación jurisdiccional No. 15012023-003 formulada por el abogado Rodrigo Vicente Martínez Hernández, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta decisión.

SEGUNDO: NOTIFICAR el contenido de la presente decisión al abogado Rodrigo Vicente Martínez Hernández y demás interesados.

Notifíquese y Cúmplase.

Capitán de Corbeta **DIEGO ARMANDO GONZALEZ GUTIERREZ**
Capitán de Puerto de Cartagena (E)

