

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
DIRECCION GENERAL MARITIMA
CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA

NOTIFICACIÓN POR ESTADO No. 51 de 2026

REFERENCIA: INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL POR SINIESTRO MARITIMO DE NAUFRAGIO – MOTONAVE SANTAMAR 222. RADICADO No. 15012024-003

PARTES: PROPIETARIO, ARMADOR, TRIPULACIÓN DE LA MOTONAVE SANTAMAR 222 Y DEMÁS INTERESADOS.

AUTO: CON FECHA 25 DE JUNIO DE 2026 PROFERIDO POR EL SEÑOR CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA, MEDIANTE EL CUAL RESUELVE UNA SOLICITUD, Y FIJA FECHA Y HORA PARA CELEBRACIÓN DE AUDIENCIA AL INTERIOR DE LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL No. 15012024-003 QUE TIENE POR OBJETO DAR TRASLADO A LAS PARTES DEL DICTAMEN PERICIAL PRESENTADO POR EL SEÑOR CARLOS EDUARDO MALDONADO ESCOBAR, PERITO MARÍTIMO CLASE A, PARA QUE SOLICITEN LAS ACLARACIONES COMPLEMENTACIONES O FORMULEN OBJECIONES. NOTÍFIQUESE Y CUMPLASE CAPITAN DE NAVIO ALBERTO LUIS BUELVAS SUSAS CAPITAN DE PUERTO DE CARTAGENA

EL PRESENTE ESTADO SE FIJA HOY PRIMERO 01 DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL VEINTISEIS (2026) A LAS 08:00 HORAS Y SE DESFIJA EL MISMO DIA, A LAS 18:00 HORAS.



AS13 MIREN SHUGRAU ALCALÁ
SECRETARIA SUSTANCIADORA
SECCION JURÍDICA CP05

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Cartagena D.T y C., 25 de junio de 2026

Referencia: 15012024003

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Auto

Procede esta instancia a resolver el recurso de reposición y en subsidio apelación contra el auto de fecha 30 de mayo del 2025 aclarado mediante auto de fecha 26 de mayo del 2026, promovido por la apoderada la doctora Deisy Mabel Rincón Rincón.

ANTECEDENTES

Mediante auto de fecha 30 de mayo de 2025 esta Capitanía de Puerto estableció el 05 de junio de 2025 para la celebración de diligencia de audiencia pública con el objeto de dar traslado a las partes del dictamen pericial que presentó el señor Carlos Maldonado Escobar, perito marítimo clase A, para que soliciten aclaraciones, complementaciones o formulen objeciones, asimismo el despacho se pronunciaría en cuanto a los testimonios que estarían pendientes por practicar. Destacándose que, en tal providencia el despacho en virtud del contenido del artículo 34 del Decreto Ley 2324 de 1984, y lo señalado en el Acuerdo PSAA15-10448 de 2015 expedido por el Consejo Superior de la Judicatura, señaló a costa de las partes a prorrata, el valor de los honorarios del mencionado perito, por el correspondiente dictamen pericial, determinándose en tres (03) salarios mínimos mensuales legales vigentes, suma equivalente a cuatro millones doscientos setenta mil quinientos pesos moneda corriente (\$ 4.270.500)

Con fecha 04 de junio de 2025 se recibió en la cuenta institucional investigacionescp05@dimar.mil.co memorial suscrito por la apoderada Deisy Mabel Rincón Rincón consistente en solicitud de aclaración de auto de fecha 30 de mayo de 2025, en lo concerniente al pago de los honorarios del perito, teniéndose como petición única, que se indique con claridad quienes son las partes y quienes conforman la presente investigación jurisdiccional.

Mediante auto de fecha 26 de mayo del 2026, el despacho resolvió la solicitud de aclaración del auto de fecha 30 de mayo del 2025.

A través de escrito presentado en fecha 01 de junio del 2026, la doctora Deisy Mabel Rincón Rincón, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra el auto de fecha 30 de mayo del 2025, en el que se fijó los honorarios del auxiliar de la justicia en los siguientes términos:

“Manifiesta la recurrente el auto del 26 de mayo de 2026, incurre en imprecisiones fácticas y jurídicas al definir quienes integran “la parte” procesal vulnerando el derecho al debido proceso y a la defensa; Pues no tuvo en cuenta el Contrato de

Fletamento a Casco Desnudo suscrito entre las partes el cinco (5) de enero de 2024, para así, individualizar los verdaderos sujetos procesales.

A su vez indica la existencia de Inconsistencia en la propiedad de la nave y del Armador al momento del siniestro. El auto del 26 de mayo de 2026 concluye correctamente en base en las anotaciones del 31 de enero y 2 de febrero de 2023 contenidas del Certificado de Tradición, que el propietario legítimo de la draga "SANTAMAR 222" con Matrícula MC05-691, es la sociedad CONTRUCCIONES ESTRUCTURAS MARITIMAS S.A.S. NIT 901.214.335-1. Sin embargo, el certificado de Matrícula allegado al expediente y emitido en el 2016, que aún figura como propietaria a nombre de una de mis representadas: ESTRUCTURAS SUBMARINAS GLOBAL DREDGING S.A.S., sociedad que transfirió el 100% de su derecho por dación en pago a CONTRUCCIONES ESTRUCTURAS MARITIMAS S.A.S. y que para la fecha del siniestro que nos ocupa, ostentaba la calidad de empresa Armadora/Fletante de la Draga "SANTAMAR 222". Por lo que se concluye que compañía Armadora de la Draga "SANTAMAR 222" es ESTRUCTURAS SUBMARINAS GLOBAL DREDGING S.A.S. toda vez que la autoridad marítima nunca perfeccionó el cabio de Armador y Propietario.

De igual manera, manifiesta inconsistencias el contrato de Fletamento a Casco Desnudo: En la casilla 16 del contrato, la sociedad ESTRUCTURAS SUBMARINAS GLOBAL DREDGIN S.A.S. declara ser la dueña de la Draga," mientras se tramita el cambio de dominio" ante la autoridad. No obstante y según el Certificado de Tradición, desde el 31 de enero y 2 de febrero de 2023, la propiedad del 100% de la draga ya había sido transferida en dación de pago y posterior aporte social a CONTRUCCIONES ESTRUCTURAS MARITIMAS S.A.S, lo cual el despacho lo aclaró en el auto incoado, pero lo que el Despacho debe aclarar, es, si desde febrero de 2023 a abril del 2024, la sociedad ESTRUCTURAS SUBMARINAS GLOBAL DREDGING S.A.S., había realizado la no declaración de Armador de la draga "SANTAMAR 222" por cuanto para esa fecha ya había fenecido la titularidad de la propiedad, pero no la de Armador.

Por su parte hace reparos en el Carácter de la Tripulación. El artículo primero del auto incoado, agrupa al capitán y tripulación de manera indeterminada dentro de la misma "parte". Sin embargo, la Cláusula Décima Tercera del contrato de fletamento estipula taxativamente que "tanto el Capitán como la tripulación son dependientes directos y exclusivos del FLETADOR, (TERRITORIO MARITIMO PROYECTOS Y SERVICIOS S.A.S.), bajo sus órdenes directas y con exclusión total del fletante, por ende, procesalmente no constituyen una categoría independiente, sino que se encontraban bajo dependencia del FLETADOR.

La Calidad de Armador de TERRITORIO MARITIMO. La Capitanía de Puerto de Cartagena basó si dicho en una comunicación de CONTECAR del (18) de diciembre de 2024, para aducir que TERRITORIO MARITIMO PROYECTOS Y SERVICIOS S.A.S., explotaba comercialmente la nave.

Inexistencia de la Declaración de Armador. El artículo 1474 del Código de comercio, obliga a quien asuma la explotación del buque a hacer la "Declaración de armador en la capitanía de puerto de matrícula". Por lo que se considera que el documento presentado por un tercero (CONTECAR) no puede sustituir el registro formal del armador ante la Autoridad Marítima, ni trasladar las responsabilidades legales y pecuniarias del siniestro a una empresa diferente, por lo que para la suscrita la empresa armadora es la que está descrita en el certificado de matrícula

y la que indica el Contrato de Fletamento a Casco Desnudo, la sociedad ESTRUCTURAS SUBMARINAS GLOBAL DREDGING S.A.S.

Indebida configuración de parte. Al estar mal identificado el armador, se está vinculando erróneamente a un sujeto procesal (Construcciones Estructuras Marítimas S.A.S), que no tiene legitimación en la causa por pasiva, obligándolo solidariamente al pago de unos honorarios periciales que no le corresponden y que no es parte dentro de esta investigación.”

Con base en los anteriores argumentos el recurrente solicita modificar el artículo primero del pago de los honorarios periciales, de acuerdo al contrato de fletamento existente, que es ley para las partes (Art. 1602 C. Civil) y ordenar 1) vincular únicamente a los sujetos con relación jurídica y material vigente al momento de ocurrido el siniestro en 2024, 2) Que el cobro de los honorarios del perito CARLOS EDUARDO MALDONADO ESCOBAR, sea dividido en partes iguales entre FLETANTE Y FLETADOR. (50%) cada uno. 3) Excluir a la compañía CONTRUCCIONES ESTRUCTURAS MARITIMAS S.A.S. identificada con NIT. 901.214.335-1 y exonerarla de la orden de pago de honorarios y de cualquier responsabilidad solidaria por cuanto no ostentaba la calidad de Armador para el momento de los hechos. 4) Aclarar, que compañía realizó la declaración de Armador para la época de los hechos, según la Matricula de la nave y el contrato de fletamento anexo y por último 5) En el evento de negar el recurso, de trámite al recurso de apelación.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

SOBRE LA TEMPORALIDAD

El recurso fue presentado el 01 de junio de 2026, dentro del término de tres (3) días contados desde la notificación del 28 de mayo de 2026, por lo que se encuentra en tiempo

SOBRE DECLARACION DE ARMADOR.

La recurrente argumenta que ninguna empresa realizó la declaración formal de armador ante esta Autoridad Marítima y que, por tanto, dicha calidad debe recaer en quien figura en la matrícula.

Este argumento no es de recibo, puesto que la omisión en la declaración de armador no puede beneficiar a quien tenía la obligación de realizarla. Ya que la misma iría en contravía del principio “*nadie puede sacar provecho de su propia culpa*”, dado que pretender lo contrario significaría que la culpa, la imprudencia o la negligencia serían objetos jurídicamente protegidos, lo cual resulta a todas luces absurdo y contrario a los fundamentos esenciales de un Estado de derecho.

Ahora bien, para el presente caso, si bien la sociedad Estructuras Submarinas Global Dredging S.A.S., al suscribir el Contrato de Fletamento a Casco Desnudo el 5 de enero de 2024, manifestó ser “dueña de la draga mientras se tramita el cambio de dominio”, propiedad que presuntamente ya había sido transferida desde el 2023 como consta en el certificado de Libertad y tradición, dicho aseveración será evaluada en la sentencia, al momento de establecer las responsabilidades a las que haya lugar.

Adicionalmente, es importante indicar, que la comunicación por parte de la sociedad CONTECAR de fecha 18 de diciembre de 2024 constituye un indicio de que la empresa Territorio Marítimo Proyectos y Servicios S.A.S. ejercía la explotación comercial de la nave para la época de los hechos, sin embargo; como ya se dijo dicha situación que

tendrá que ser evaluada a profundidad en la etapa procesal correspondiente con el material probatorio recopilado dentro del proceso.

LA SOLICITUD DE VINCULAR ÚNICAMENTE A LOS SUJETOS CON RELACIÓN JURÍDICA, MATERIAL

La recurrente sostiene que Estructuras Submarinas Global Dredging S.A.S. debe ser reconocida como armadora y excluir de la investigación Construcciones Estructuras Marítimas S.A.S, por figurar la primera en el certificado de matrícula de 2016. Sin embargo, este despacho no comparte dicha posición por las siguientes razones:

El artículo 1473¹ del Código de Comercio establece una **presunción legal** —no absoluta— en favor del propietario registrado. Esta presunción admite prueba en contrario, y en el presente caso las pruebas demuestran que mediante escritura pública No. 133 del 26 de enero de 2023, protocolizada ante la Notaría Segunda de Cartagena y registrada el 31 de enero de 2023, se realizó **dación en pago del 100% de la nave SANTAMAR 222 a JOSÉ MANUEL SOUTO CERQUEIRA**, quien a su vez la aportó a Construcciones Estructuras Marítimas S.A.S. mediante escritura No. 159 del 31 de enero de 2023, registrada el 2 de febrero de 2023.

El hecho de que el certificado de matrícula de 2016 no haya sido actualizado constituye una omisión atribuible a las propias partes. En consecuencia, resulta indispensable la comparecencia de todos los investigados, con el propósito de establecer de manera clara y precisa quién figuraba como propietario y armador de la nave **Santa Mar 222** para la fecha en que ocurrieron los hechos.

Lo anterior cobra especial relevancia si se tiene en cuenta que el contrato de fletamento suscrito el 5 de enero de 2024 señala como propietario y/o fletante de la nave a la sociedad **Estructuras Submarinas Global Dredging S.A.S.**, situación que resulta contradictoria con lo consignado en los libros de registro, en los cuales se da cuenta de una transferencia de propiedad ocurrida en el año 2023.

Ante esta inconsistencia documental, el Despacho considera pertinente continuar el proceso con todos los sujetos procesales vinculados, a efectos de determinar con certeza quién ostentaba la calidad de propietario y armador al momento del siniestro, y así poder establecer las eventuales responsabilidades civiles derivadas del mismo.

SOBRE EL CONTRATO DE FLETAMENTO A CASCO DESNUDO Y LA TRIPULACIÓN

La Cláusula Décima Tercera del contrato de fletamento establece que el capitán y la tripulación son dependientes directos del Fletador (Territorio Marítimo). Si bien esta estipulación es válida entre las partes conforme al artículo 1602 del Código Civil, no es oponible a esta Autoridad Marítima en el marco de una investigación jurisdiccional de naturaleza pública, en la cual la determinación de los sujetos procesales y la distribución de las cargas probatorias y pecuniarias se rige por normas de orden público, que no pueden ser desplazadas por acuerdos contractuales privados.

¹ **ARTÍCULO 1473. <DEFINICIÓN DE ARMADOR>.** 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.

La investigación jurisdiccional recae sobre, el capitán, la tripulación, el propietario y el armador como una unidad de responsabilidad marítima, sin perjuicio de las acciones de repetición que entre las partes puedan ejercerse conforme al contrato de fletamento.

RESPECTO A LA SOLICITUD A EXCLUSIÓN DE CONSTRUCCIONES ESTRUCTURAS MARÍTIMAS S.A.S.

Este Despacho reconoce que Construcciones Estructuras Marítimas S.A.S. en el año 2023 registro la Escritura Pública No.159 de fecha 31 de enero del 2023, mediante la cual, el señor JOSÉ MANUEL SOUTO CERQUEIRA, identificado con CC 396.612 aporta a la sociedad denominada CONSTRUCCIONES ESTRUCTURAS MARÍTIMAS, identificada con Nit 901.214.335-1, la motonave denominada “SANTAMAR 222”, matrícula No. MC-05-691, situación que amerita su continuidad dentro de la presente investigación jurisdiccional, dado que sus derechos pueden verse afectados con las decisiones que se tomen el transcurso de la presente actuación. Así las cosas, su solicitud de exclusión no está llamada a prospera.

EN RELACION A LOS HONORARIOS DEL PERITO

En relación a este punto, el despacho fue ha sido muy claro y enfático tanto en el auto de fecha 26 de mayo del 2026, como en lo argumentos arriba expuestos, indicando que el capitán, la tripulación, el propietario y el armador constituyen una unidad procesal, por lo cual tiene la obligación sufragar los gastos y honorarios que se causen con ocasión de la práctica de las diligencias y pruebas, tal y como está estipulado en el artículo 34 del decreto Ley 2324 de 1984.

Así las cosas, no es admisible para este despacho la solicitud diferir el pago de los honorarios únicamente entre las sociedades **ESTRUCTURAS SUBMARINAS GLOBAL DREDGING SAS y TERRITORIO MARITIMO PROYECTOS y SERVICIOS, SAS**, cuando es más que evidente que la sociedad **CONSTRUCCIONES ESTRUCTURAS MARITIMAS S.A.S**, es parte fundamental de la investigación y por ende tiene el deber de contribuir al pago de los honorarios, de igual manera que las sociedades anteriormente citadas. En ese orden de ideas, dicho argumento tampoco estará llamado a prosperar.

EN LO REFERENTE AL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR LA RECURRENTE

Resulta menester indicar que Decreto Ley 2324 de 1984, norma especial que regula esta clase de procedimiento, no estableció criterio alguno respecto a la que autos puede ser apelados, a excepción de los incidentes de nulidad y recusación del capitán de puerto.

En ese orden de ideas, y debido que nos encontramos ante un proceso jurisdiccional por analogía normativa nos remitiremos al CGP, en su artículo 321 el cual establece lo siguiente:

“Artículo 321. Procedencia

Son apelables las sentencias de primera instancia, salvo las que se dicten en equidad.

También son apelables los siguientes autos proferidos en primera instancia:

1. El que rechace la demanda, su reforma o la contestación a cualquiera de ellas.
2. El que niegue la intervención de sucesores procesales o de terceros.

- 
- Identificador: fe3l CmPo ysT5 BoIX 7B6V +JzH ezv=
3. *El que niegue el decreto o la práctica de pruebas.*
 4. *El que niegue total o parcialmente el mandamiento de pago y el que rechace de plano las excepciones de mérito en el proceso ejecutivo.*
 5. *El que rechace de plano un incidente y el que lo resuelva.*
 6. *El que niegue el trámite de una nulidad procesal y el que la resuelva.*
 7. *El que por cualquier causa le ponga fin al proceso.*
 8. *El que resuelva sobre una medida cautelar, o fije el monto de la caución para decretarla, impedirla o levantarla.*
 9. *El que resuelva sobre la oposición a la entrega de bienes, y el que la rechace de plano.*
 10. *Los demás expresamente señalados en este código”.*

Ahora bien, el recurso de apelación fue instituido para que el superior, luego de revisar las determinaciones adoptadas en primera instancia, las revoque o reforme, pero como lo prevén los artículos 320 y 322 del Código General del Proceso- C.G.P.-, sólo podrá interponerse por la parte a quien le haya sido desfavorable la decisión, inmediatamente después de pronunciada en la audiencia, o dentro de los tres (3) días siguientes a su notificación por estado.

De tal forma que es indispensable constatar: 1. Que la providencia sea apelable 2. La legitimación del apelante 3. Que la decisión le cause perjuicio 4. La interposición oportuna 5. Que se haya efectuado la sustentación.

Que, para el presente caso, con solo una lectura rápida del citado artículo se evidencia que ninguno de los supuestos establecido en la norma se configura en la presente, por lo que al no ser un auto de naturaleza apelable este despacho no admitirá el recurso por improcedente.

En mérito de lo expuesto el suscrito capitán de Puerto de Cartagena

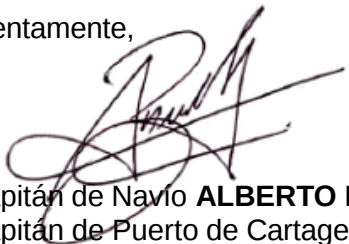
RESUELVE

PRIMERO: CONFIRMAR el contenido del auto del 30 de mayo del 2025, aclarado mediante auto de fecha 26 de mayo del 2026.

SEGUNDO: Rechazar por improcedente la solicitud de recurso de apelación presentada en subsidio de reposición contra el contenido del auto del 30 de mayo del 2025, aclarado mediante auto de fecha 26 de mayo del 2026, por las razones expuestas en la parte motiva de la presente providencia.

TERCERO: Señalar el **28 de agosto del 2026, a las 09:00 horas** para la celebración de la audiencia pública que tiene por objeto dar traslado a las partes del dictamen pericial presentado por el señor CARLOS EDUARDO MALDONADO ESCOBAR, perito marítimo clase A, para que soliciten las aclaraciones complementaciones o formulen objeciones. Asimismo, el despacho se pronunciará en cuanto a las pruebas pendientes por practicar.

Atentamente,



Capitán de Navío **ALBERTO LUIS BUELVAS SUSA**
Capitán de Puerto de Cartagena.