

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Grupo Legal Marítimo

Estado

Decreto Ley 2324 de 1984

Artículo 295 Código General del Proceso

Investigaciones Jurisdiccionales por Siniestro Marítimo en Apelación

No. Expediente	CP	Siniestro Marítimo	Motonave	Providencia
17012024005	CP7	ABORDAJE	TOURNAMENT Y LA ZUNGUITA	Auto proferido del 19 de junio de 2026 (adjunto), Mediante el cual el Sr. Director General Marítimo (E), resuelve recurso de apelación, en contra del auto de 22 de enero de 2026 proferido por el Capitán de Puerto de San Andres.

Siendo las 08:00 A.M. del día 22 de junio de 2026, se fija el presente estado por el término de un (01) día, y se desfijara a las 5:00 p.m. del mismo día.

AS. SINDY LORENA TAMAYO CASTAÑEDA
Secretaria Sustanciadora

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 19 de junio de 2026

Referencia: 17012024005
Investigación: Jurisdiccional por Sinistro Marítimo – Auto de 22 de enero de 2026

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por la apoderada **Paola Rada Meza**, identificada con cédula de ciudadanía No. 40.987.693 y T.P. 127749 del Consejo Superior de la Judicatura, en representación de los señores **PATRICK KURE, CALVIN HENDRIKS** y las empresas **BLACK FISH** y **GOLDEN ISLAND**, en contra del auto proferido el **22 de enero de 2026** por el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, mediante el cual se resolvió la solicitud de práctica de pruebas, dentro de la Investigación Jurisdiccional No. **17012024005** por siniestro marítimo de abordaje entre la M/N **"TOURNAMENT"** y **LA ZUNGUITA**, previo los siguientes:

I. ANTECEDENTES

1. Mediante información reportada por la estación control de tráfico marítimo de la Capitanía de Puerto de San Andrés isla, se tuvo conocimiento del presunto abordaje ocurrido el 9 de octubre de 2024, en el sector Johnny Cay en los que se vio involucrada la nave **"TOURNAMENT"** de bandera colombiana, identificada con matrícula CP-07-1785, al mando del capitán **PATRICK CURE HERNÁNDEZ**, con la nave **LA ZUNGUITA**, identificada con matrícula CP-07-0790-B.
2. Con ocasión a los hechos, se ordenó dar apertura a la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de abordaje No. 17012024005, posterior a ello, se surtieron las etapas procesales de rigor.
3. Mediante decisión de fecha 22 de enero de 2026, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla, resolvió solicitud de práctica de pruebas dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de Abordaje No. 17012024005.
4. Mediante escrito de 27 de enero de 2026 la apoderada Rada Meza mediante correo electrónico presentó recurso de reposición y en subsidio apelación contra el auto de fecha 22 de enero de 2026, en representación los señores **PATRICK KURE, CALVIN HENDRIKS**, la empresa **BLACK FISH** y la

empresa GOLDEN ISLAND. Solicitando la inclusión i) declaraciones testimoniales, ii) dictamen pericial médico-legal, iii) vinculación de terceros como posibles responsables o interesados, y iv) solicitudes de informes a diversas.

5. Mediante auto de 27 de febrero de 2026, el Capitán de Puerto de San Andrés Isla resolvió el recurso de reposición confirmando en su integridad la decisión del 22 de enero de 2026, y concediendo el recurso de apelación, ordenando la remisión del expediente al juez de alzada.

Descritos los antecedentes, pasa el Despacho a decidir, previo las siguientes

II. CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

La Dirección General Marítima es la autoridad encargada de la ejecución de la política del Gobierno en materia marítima, con objeto de dirección, coordinación y control de las actividades marítimas, en los términos del Decreto Ley 2324 de 1984 y demás normas concordantes.

En ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 27 y 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, la función jurisdiccional en materia de siniestros marítimos recae en los Capitanes de Puerto en primera instancia y en el Director General Marítimo como juzgador de segunda instancia.

Las investigaciones por siniestros marítimos constituyen verdaderos procesos jurisdiccionales, en los cuales se aplica, en primer lugar, el citado Decreto Ley 2324 de 1984 como norma especial y de manera supletoria el Código General del Proceso.

En lo referente a la procedencia del presente recurso, se tiene facto que se encuentra enumerado en el artículo 321 del Código General del Proceso, el cual cita lo siguiente:

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.*
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 rechace de plano.*
10. *Los demás expresamente señalados en este código.*

Efectuado el análisis integral del asunto, procede el despacho a pronunciarse sobre los siguientes aspectos: i) el objeto y los límites de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo de abordaje. ii) la competencia de la Autoridad marítima en materia probatoria. iii) la pertinencia, conducencia y utilidad de las pruebas negadas por la primera instancia.

a) OBJETO Y LÍMITES DE LA INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE.

La investigación jurisdiccional que se adelanta bajo el radicado No. 17012024005 tiene por objeto el esclarecimiento del siniestro marítimo de abordaje ocurrido el 9 de octubre de 2024 entre la M/N TOURNAMENT y M/N LA ZUNGUITA en el sector de Johnny Cay, jurisdicción de San Andrés Isla.

El artículo 43 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece de manera taxativa los hechos que deben acreditarse y verificarse durante la investigación jurisdiccional por siniestros marítimos. Dicho precepto orienta el acervo probatorio hacia la determinación de las circunstancias técnicas y marítimas del accidente, es decir, el lugar y hora del accidente, la visibilidad y condiciones de la navegación, el estado de la nave y los certificados de matrícula y de seguridad, las licencias de navegación, y los demás elementos que resulten pertinentes para esclarecer las causas del siniestro. Todas ellas en relación con la navegación.

Esta configuración normativa revela que la investigación jurisdiccional marítima tiene por eje central los hechos relacionados con la navegación; el abordaje entre naves, las maniobras realizadas, las condiciones de operación y los factores que determinaron el abordaje. La responsabilidad civil extracontractual que se declara en este escenario es aquella directamente derivada del siniestro marítimo y de quienes ejercen la actividad, mas no la responsabilidad que pudiera surgir de hechos posteriores o ajenos a la navegación.

En consecuencia, el presente asunto no ha sido de apertura para la investigación de **siniestro marítimo por muerte**. El lamentable deceso de la señora Nancy Aidé Gómez Miranda (Q.E.P.D.) es un hecho posterior al abordaje que eventualmente generó investigaciones penales. la causa de muerte, la atención hospitalaria y las eventuales fallas asistenciales son asuntos cuya valoración corresponde a las autoridades competentes en otras jurisdicciones, no a esta Autoridad en el marco de la presente investigación jurisdiccional.

b) COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD EN MATERIA PROBATORIA Y EL ESTÁNDAR DE PERTINENCIA, CONDOCENCIA Y UTILIDAD.

El artículo 42 del Decreto Ley 2324 de 1984 dispone que las pruebas se apreciarán de acuerdo con las reglas de la sana crítica y que el Capitán de Puerto podrá decretar de oficio las que considere convenientes para el esclarecimiento de los hechos, siempre que la investigación no se haya cerrado. Esta facultad no es una habilitación irrestricta, como bien lo identificó la capitanía de Puerto de San Andrés, las pruebas que se decreten deben estar orientadas **exclusivamente al esclarecimiento de los hechos propios del siniestro marítimo** sometidos a investigación.

El artículo 168 del Código General del Proceso, aplicable subsidiariamente, faculta al juez para rechazar de plano las pruebas ilícitas, las notoriamente impertinentes, las inconducentes y las manifiestamente superfluas o inútiles. En armonía con los artículos 169 y 173 del mismo estatuto, el juez conserva plena libertad para determinar qué pruebas resultan idóneas para la verificación de los hechos relacionados con las alegaciones de las partes.

Ahora bien, la apoderada recurrente argumenta que el auto de 22 de enero de 2026 incurrió en falsa motivación al encuadrar las pruebas de parte bajo la premisa de la facultad oficiosa del artículo 42, degradando así el derecho probatorio, negar el dictamen médico-legal bajo el argumento de que las historias clínicas son suficientes; negar la vinculación de terceros "en bloque" y abstenerse de librar oficios a entidades cuya información, a su criterio es relevante para la reconstrucción causal del siniestro.

El Despacho ha examinado con detenimiento dichos argumentos y considera que, si bien la doctrina procesal y la jurisprudencia civil tienen razón al advertir que la utilidad de la prueba se define al fallar y no al decretar, dicha regla general no es absoluta: procede el rechazo cuando la prueba está dirigida a demostrar hechos que escapan materialmente al objeto de la investigación o que corresponden al ámbito de competencia de otras autoridades. Tal es, precisamente, el caso de las pruebas negadas en el auto recurrido.

c) DEL DICTAMEN PERICIAL MÉDICO-LEGAL

La apoderada solicitó la práctica de un dictamen médico-legal en modalidad documental, con objeto delimitado a: i) causalidad clínica del fallecimiento, ii) determinación del daño atribuible al siniestro vs el evento médico posterior, y iii) la hipótesis de ruptura del nexo causal.

En primer lugar, conviene precisar que los artículos 39, 40 y 41 del Decreto Ley 2324 de 1984 regulan los peritajes admisibles en las investigaciones jurisdiccionales marítimas, enmarcándolos dentro del dominio técnico: el perito naval, el Tribunal de Capitanes y los peritos especializados en aspectos de la navegación. El dictamen solicitado no versa sobre aspectos náuticos o de seguridad marítima; versa sobre la atención médica dispensada a las víctimas en tierra firme, sobre las causas clínicas del fallecimiento y sobre posibles fallas

asistenciales. Se trata, en estricto rigor, de una pericia médico-forense que excede la competencia técnica de esta autoridad.

En segundo lugar, la primera instancia razonó válidamente al señalar que la existencia de historias clínicas certificadas y debidamente allegadas al proceso constituye el medio documental idóneo para acreditar los efectos materiales del siniestro sobre las víctimas. La apoderada argumenta que una historia clínica es un documento y no un peritaje, y que ambos medios son epistemológicamente distintos.

Para el caso concreto la pericia médico-legal que se pretende practicar tiene como objeto determinar si hubo falla médica que rompió el nexo causal, lo cual supone extender el análisis técnico de esta investigación hacia la responsabilidad médica, situación que escapa palmariamente de este proceso jurisdiccional.

En tercer lugar, la tesis de ruptura del nexo causal por falla asistencial no es un argumento que pueda prosperar en sede de la investigación jurisdiccional marítima, por cuanto i) DIMAR no tiene competencia para evaluar ni declarar la responsabilidad médica ii) la declaratoria de responsabilidad en esta sede se circunscribe al siniestro marítimo de abordaje; y iii) la hipótesis de causalidad alternativa que pretende construir la defensa escapa de la esfera jurisdiccional de esta Autoridad.

d) DE LA VINCULACIÓN DE TERCEROS

La apoderada recurrente sostiene que la vinculación de terceros, Gobernación del Archipiélago, Fontur, Coralina, Mincit, E.S.E. Hospital Clarence Lynd Newball y La Previsora S.A. fue negada "en bloque" sin la motivación caso por caso exigida por el procedimiento.

Este Despacho reconoce que, en efecto, el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984 prevé que en el escrito de los interesados se pida la vinculación de otras personas como posibles responsables o interesados y este mecanismo tiene por finalidad garantizar el contradictorio y depurar los sujetos procesales. Sin embargo, el estándar de decisión para la vinculación no equivale a una vinculación indiscriminada, pues se exige un juicio mínimo de pertinencia al siniestro marítimo a investigar.

e) DE LAS DECLARACIONES TESTIMONIALES NEGADAS Y LAS SOLICITUDES DE INFORMES

En lo atinente a la negativa de las declaraciones de Sara Carmona Gómez y Esdras García Brown, la primera instancia consideró que estas personas no aportan de manera directa al esclarecimiento técnico del abordaje ni a la determinación de la responsabilidad derivada de la maniobra náutica. La apoderada no explicó con suficiencia en su recurso de apelación de qué manera el

testimonio de estas personas contribuiría específicamente al esclarecimiento de las circunstancias del abordaje entre las M/N Tournament y Zunguita.

III. DE LA REPRESENTACIÓN SIMULTÁNEA DE INTERESES CONTRAPUESTOS POR PARTE DE LA APODERADA

El Despacho no puede pasar por alto una irregularidad que ha sido advertida en el curso de la actuación y que compromete la validez y transparencia del contradictorio.

De la revisión del expediente se evidencia que la doctora Paola Rada Meza, ostenta simultáneamente la representación de los señores **PATRICK KURE** y **CALVIN HENDRIKS**, así como de las empresas **BLACK FISH** y **GOLDEN ISLAND** vinculados a la nave **TOURNAMENT**, y ha asumido igualmente la representación de los intereses relacionados con la nave **LA ZUNGUITA**, que es precisamente la motonave con la que se produjo el abordaje materia de esta investigación.

Esta situación configura una representación de intereses contrapuestos, descrita de manera expresa en el artículo 36 de la Ley 1123 de 2007 Código Disciplinario del Abogado, el cual consagra como falta gravísima:

"Asesorar, patrocinar o representar, simultánea o sucesivamente, a personas con intereses contrapuestos en el mismo asunto."

La contravención de esta prohibición no es de carácter meramente formal. En un proceso jurisdiccional como el que nos ocupa, cuyo objeto es precisamente determinar la responsabilidad civil extracontractual de los intervinientes en el abordaje, las partes representadas tienen intereses opuestos: cada una de ellas tiene incentivo para demostrar que la culpa del siniestro recae en la otra. La representación unificada bajo un mismo apoderado anula de facto la contradicción entre las partes, afecta la integridad del acervo probatorio que se construye en esta etapa y puede comprometer la imparcialidad técnica del proceso.

Desde el punto de vista de las consecuencias jurídicas y disciplinarias, la conducta descrita puede dar lugar a:

1. Responsabilidad disciplinaria ante la Comisión Nacional de Disciplina Judicial: Conforme al artículo 36 de la Ley 1123 de 2007, la representación de intereses contrapuestos es falta gravísima que, a título de dolo, acarrea la exclusión del ejercicio de la abogacía, y a título de culpa grave, la suspensión en el ejercicio profesional entre dos y cinco años, de conformidad con el artículo 40 ibídem, en concordancia con el régimen de sanciones previsto en el artículo 38 de la misma ley.

2. Deber de la autoridad marítima de poner en conocimiento la irregularidad: la Dirección General Marítima tiene el deber de compulsar copias a

la Comisión Nacional de Disciplina Judicial para que, en el ámbito de su competencia, adelante la investigación disciplinaria que corresponda, sin perjuicio de las demás actuaciones a que haya lugar.

3. Efectos procesales: Sin perjuicio de lo anterior, y en aras de garantizar la validez y transparencia de la actuación jurisdiccional, se exhorta al Capitán de Puerto de San Andrés Isla para que, una vez devuelto el expediente, requiera a las partes representadas por la doctora Rada Meza para que, de manera individual y diferenciada, designen apoderado distinto para cada una de ellas, de modo que quede garantizado el ejercicio pleno del derecho de contradicción entre sujetos procesales con intereses contrapuestos.

Lo anterior, sin descocer que la mencionada abogada fue exhortada por la Capitanía de Puerto de San Andrés Isla en audiencia de 23 de septiembre de 2025 a revisar su intervención dentro del proceso jurisdiccional a fin de garantizar la transparencia, lealtad procesal y adecuado desarrollo de este. (Fl. 362).

En mérito de lo expuesto, a través de la Capitanía de Puerto de San Andrés se remitirá lo correspondiente a la Comisión Seccional de Disciplina Judicial de Bolívar y San Andrés, para lo de su competencia.

En virtud de lo anterior, el suscrito Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. - CONFIRMAR íntegramente el auto proferido el 22 de enero de 2026 por el Capitán de Puerto de San Andrés, mediante el cual se resolvió la solicitud de práctica de pruebas dentro de la Investigación Jurisdiccional No. 17012024005 por siniestro marítimo de abordaje, por los argumentos expuestos en la parte considerativa de esta providencia.

ARTÍCULO 2º. - NOTIFICAR el contenido de la presente decisión a los sujetos procesales, en cumplimiento de lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los términos del Código General del Proceso para la notificación de autos y la Ley 2213 de 2022.

ARTÍCULO 3º. - DEVOLVER el expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés para el conocimiento de lo resuelto y la continuación del trámite procesal.

ARTÍCULO 4º.- REMITIR a través de la Capitanía de Puerto de San Andrés informe a la Comisión de Disciplina Judicial Bolívar y San Andrés, en el que se relacionen las actuaciones de la apoderada Paola Rada Meza, junto a las correspondientes pruebas documentales y la plena identificación de la citada abogada con cédula de ciudadanía No. 40.987.693 y poseedora de la T.P. 127.749 del Consejo Superior de la Judicatura.

ARTÍCULO 5°.- Contra la presente decisión no procede recurso alguno.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



Contralmirante **HERMANN AICARDO LEÓN RINCÓN**
Director General Marítimo