

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA**

**NOTIFICACIÓN POR ESTADO**

PROCESO : No. 11012012003 – POR SINIESTRO MARÍTIMO  
DE DAÑOS A INSTALACIONES POTUARIAS  
CAUSADOS POR LA MOTONAVE MONTE AZUL.

PARTES : Señor Capitán, Armador, Tripulación, Agente  
Marítimo, Piloto Práctico de la M/N MONTE AZUL;  
señor Representante Legal PILOTOS PRÁCTICOS  
DEL PACÍFICO S.A.S.; señor Representante legal  
TCBUEN S.A., Representante Legal de MAPFRE  
SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.;  
señores APODERADOS JUDICIALES; DEMÁS  
PARTES INTERESADAS.

AUTO : De fecha dieciséis (16) de octubre del año dos mil  
veinte (2020), por medio del cual se resuelve  
solicitud una de nulidad.

Se fija el presente ESTADO, el día DIECINUEVE (19) de OCTUBRE de 2020, siendo las 08:00 horas, en un lugar público de la Secretaría y en la página electrónica de DIMAR.

  
ROBERTO CARLOS GRANADOS DEL CASTILLO  
Asesor Jurídico CP-01

---

Se desfija el presente estado el día \_\_\_\_\_ siendo las  
18:00 horas, después de haber permanecido fijado por el término de ley.

ROBERTO CARLOS GRANADOS DEL CASTILLO  
Asesor Jurídico CP-01

---

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Buenaventura D.E., 16 de octubre de 2020

Referencia: Procede este despacho a pronunciarse sobre el incidente de nulidad presentado por la abogada Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada del capitán, armador y agente marítimo de la motonave Monte Azul, dentro de la investigación jurisdiccional No. 11012012003, adelantada por este despacho con ocasión del siniestro marítimo de daños a instalaciones portuarias ocasionados por la motonave Monte Azul, IMO 9348053.

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Auto

## ARGUMENTOS DE LA SOLICITANTE

Mediante memorial contentivo de incidente de nulidad, remitido a este despacho vía correo electrónico de fecha 02 de octubre de 2020, la apoderada del capitán, armador y agencia marítima de la motonave Monte Azul, IMO 9348053, entre otros argumentos, expuso los siguientes:

### ***“I. OPORTUNIDAD DE LA PRESENTACIÓN DE LA SOLICITUD***

*La presente solicitud resulta oportuna de conformidad con lo establecido en el artículo 134 del Código General del Proceso en razón a que se origina en la sentencia de primera instancia, pues la misma está integrada por la decisión original proferida el 30 de septiembre de 2019 y su adición proferida el 23 de septiembre de 2020. (...).*

*Ahora bien, debe tener en cuenta el Despacho que el presente incidente de nulidad fue presentado el 18 de diciembre de 2019 y que el mismo no ha sido resuelto por el Despacho.*

### ***II. LA SOLICITUD***

*El presente incidente de nulidad tiene por objeto que se declare la nulidad de lo actuado a partir del fallo de primera instancia inclusive, que como se indicó está conformado por la decisión inicial proferida el 30 de septiembre de 2019 y su adición proferida el 23 de septiembre de 2020 y que se ordene renovar la sentencia de primera instancia de conformidad con lo establecido en el artículo 138 del Código General del proceso, con base en la causal de nulidad constitucional de **VULNERACIÓN DEL DEBIDO PROCESO JUDICIAL**, de que trata el artículo 29 de la Constitución Política, y las causales de nulidad previstas en los numerales primero y segundo del artículo 133 del Código General del Proceso. (...).*

### ***III. HECHOS EN QUE SE FUNDAMENTA LA NULIDAD QUE SE ALEGA (...).***

*3.1.1. En el fallo de primera instancia proferido el 30 de septiembre de 2019 en la investigación que nos ocupa, ese Despacho declaró responsables del siniestro marítimo investigado al capitán, piloto práctico, empresa de pilotos y agente marítimo de la **M/N MONTE AZUL**.*

*3.1.2. En dicha providencia adicionalmente se fijó el avalúo de los daños ocasionados con el siniestro en cuantía de \$55.242.000,00 que corresponde a la suma en la que el perito designado por la Capitanía de Puerto tasó los daños causados en el incidente y dado que **TCBUEN** no suministró evidencias que dieran cuenta del daño causado. (...).*

*Sin embargo, en virtud de una declaratoria de nulidad de lo actuado a partir de la fijación en lista de la solicitud de adición a que nos hemos venido refiriendo, inclusive, la Capitanía de Puerto finalmente resuelve la mencionada solicitud de adición el 23 de septiembre de 2020. En esta oportunidad el despacho decidió adicionar dos artículos al fallo inicialmente proferido el 30 de septiembre de 2019, los artículos octavo y noveno, en el sentido de i) condenar al capitán, piloto práctico, empresa de practicafe, armador y agente marítimo a favor de la sociedad **MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.**, por la suma de \$55.242.000,00 en virtud del derecho de subrogación consagrado en el artículo 1096 del Código de Comercio, con*



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica mediante el código QR y el código de verificación en línea: <https://servicios.dgmar.mil.co/SE-tramitesonlinea>

**fundamento en el pago de la póliza No. 1501212000743 y ii) no condenar en costas ni agencias en derecho.(...).**

3.1.5. Al adicionar la Capitanía de Puerto la sentencia en la forma solicitada por la compañía de seguros vulneró de manera manifiesta y fulminante el marco de exclusivas competencias que le asigna la ley, como autoridad administrativa revestida de facultad jurisdiccional para actuar en este tipo de investigaciones. En efecto, se configura con dicha actuación claramente la causal primera de nulidad consagrada en el artículo 133 del Código General del Proceso porque al acceder a la petición de adición de la sentencia en la forma solicitada por **MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.**, se está desconociendo que las Capitanías de Puerto en ejercicio de la potestad jurisdiccional excepcional<sup>1</sup>, en primera instancia, tienen competencias **determinadas** asignadas por la Ley, y establecidas claramente en el artículo 48 del Decreto 2324 de 1984, y que se contraen única y exclusivamente a las siguientes: (i) **“hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar”**; y a (ii) **“determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo”**. (...).

3.1.8. Resalto además que se establece en el punto anterior no es otra cosa que los presupuestos para la operatividad de la subrogación (así opere esta de pleno derecho) pues el ejercicio de la acción de recobro contra los terceros supuestamente responsables del daño por parte de la aseguradora **necesariamente implica este examen que a todas luces es de naturaleza contractual y que por tanto escapa a las competencias excepcionales que la Ley consagró en función jurisdiccional a la Autoridad Marítima en el marco de las investigaciones aludidas.** (...).

3.1.13. De otro lado, el Despacho omitió valorar que de conformidad con el numeral 4 del artículo 37 del Decreto 2324 de 1984 a la primera audiencia de trámite podrá **“asistir también toda persona** que tenga interés en el juicio”, bien “porque la decisión pueda afectarlo”, o bien “porque pretenda reclamar **posteriormente** a los presuntos responsables **indemnización de perjuicios o semejantes**”. A dichos terceros la ley los autoriza entonces a **“(...) intervenir en la investigación”** con una única petición **RESTRINGIDA y RESERVADA**, esto es, mediante una **INTERVENCIÓN ADHESIVA y/o de COADYUVANTE 9** sin que sea posible reconocerles la calidad procesal de PARTE y/o alguna otra que la faculte para reclamar pretensiones autónomas.

3.1.14. Más aún. La autoridad marítima no puede tampoco estudiar o reconocer el fenómeno de la subrogación legal tantas veces mencionado a lo largo de la adición de la sentencia de primera instancia y en el artículo octavo de la parte resolutive, porque el tercero interviniente **“no interviene para hacer valer un derecho suyo, en posición autónoma, sino simplemente para apoyar las razones de un derecho ajeno.** (...). El interviniente adhesivo, que **tiene interés propio en la causa ajena**, toma partido en ella porque sabe que la derrota de la parte que coadyuva viene a representarle indirectamente un perjuicio que así se pretende evitar, entra a ser sujeto del proceso **y adquiere, por tanto, legitimación para actuar en él así no sea independiente o autónoma, sino subordinada a la de su coadyuvado, debido a su carácter de parte accesoria.** Esta legitimación habilita al coadyuvante para ejercer en el proceso todos los actos que tienda a una colaboración con la parte principal a la cual adhiere, la que también, actúa, excepto los actos que conduzcan a determinar entre ellos posiciones contrarias en la relación procesal.”<sup>10</sup> (Negrillas y subrayado, por fuera del texto doctrinal).

3.1.15. De lo anterior se concluye que la Autoridad Marítima carece de jurisdicción para asumir, avocar estudio, discutir, pronunciarse, dirimir, o resolver sobre tales cuestiones ajenas a su competencia, que es excepcional en materia judicial. Sobre el particular, en lo concerniente al ámbito jurisdiccional y de competencia de las capitanías de puerto y de la Dirección General Marítima, la Honorable Corte Constitucional ha establecido en sentencia C- 212 de 1994 que sus decisiones, en cuanto se refiere a sus competencias con respecto a siniestros y accidentes marítimos, son **JURISDICCIONALES**. Adicionalmente, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Honorable Consejo de Estado en este sentido ha conceptuado que: (...).

3.1.16. La Capitanía de Puerto resolvió adicionar la sentencia proferida el 30 de septiembre de 2019, cuando no fue a la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. - TCBUEN S.A., sino su coadyuvante, quien elevo la petición aditiva, y cuando dicho acto procesal está exclusivamente reservado a ella. El Despacho no ha debido acceder a una solicitud aditiva, porque ningún sujeto procesal principal solicitó adicionar nada de dicha providencia judicial. Es por lo anterior que el Despacho incurrió en **NULIDAD OBJETIVA**.

### **3.2. En relación con proceder la Capitanía de puerto en contra de providencia ejecutoriada del superior jerárquico.**

3.2.1. De otro lado, la nulidad ahora solicitada se configura también por la vía de la causal segunda del artículo 133 del Código General del Proceso porque la providencia objeto de reproche, al acceder a la adición solicitada por la aseguradora, desconoce no solo el marco de la facultad judicial prevista para tal actuación (pues no es posible cambiar lo decidido en la sentencia inicialmente proferida), sino que además va en clara contradicción del pronunciamiento de la Dirección General Marítima del 28 de junio de 2019 al resolver el recurso de apelación en contra del auto de fecha 24 de marzo de 2017 en la investigación que nos ocupa. (...).

3.2.3. No obstante lo anterior, en el auto ahora censurado al resolver sobre la solicitud de adición se concedió a la aseguradora una pretensión propia e independiente de la parte a la que coadyuva, además favoreciéndola en una cifra que desconoce lo que encontró probado el Despacho sobre el alcance de los perjuicios en su sentencia original. (...).

#### **IV. PRUEBAS**

Solicito al que se decreten y practiquen como pruebas del presente incidente de nulidad la totalidad del expediente de la referencia”.

### **ARGUMENTOS ESGRIMIDOS POR LAS PARTES AL TRASLADO DEL INCIDENTE DE NULIDAD**

Dentro de la oportunidad procesal, el apoderado de Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A., mediante memorial GEA-DPC-LMB/JVG-356-20, de fecha 09 de octubre de 2020, remitido vía correo electrónico de la misma fecha, entre otras cosas, expuso lo siguiente:

#### **“C. Mención preliminar sobre la improcedencia de la solicitud de nulidad**

Lo primero que se debe resaltar es que la pretensión de nulidad alegada por la apoderada del capitán, del armador y el agente marítimo de la nave “Monte Azul”, no se ajusta a los principios orientadores del sistema de nulidades, en la medida en que desconoce que las nulidades procesales tienen una naturaleza restringida, residual y necesariamente fundada. En el presente caso no se cumple con ninguno de los mencionados requisitos. (...).

En este asunto es más que evidente que la solicitud de nulidad se trata en realidad de una dilación innecesaria e injustificada del trámite de la investigación de la referencia, pues la protección del supuestamente vulnerado derecho al debido proceso se puede ejercer — como efectivamente lo hizo— a través de los recursos de reposición y apelación que consagran los artículos 52 y siguientes del Decreto-Ley 2324 de 1984 contra la sentencia de primera instancia.

Así, al existir mecanismos de protección al debido proceso —que en cualquier caso no ha sido vulnerado— diferentes a la nulidad, la petición de anulación se torna improcedente. (...).

#### **D. Consideración preliminar sobre la solicitud de nulidad promovida por el capitán, el armador y el agente marítimo de la M/N “Monte Azul” (...).**

Es así como, y como ya lo ha advertido **MAPFRE** en diversas y reiteradas oportunidades, indistintamente al el nomen iuris con el que intervenga la aseguradora en la presente actuación, es deber de la autoridad marítima asignar la calidad que en derecho corresponda para que en aplicación del principio del iura novit curia, se ajuste la calidad procesal (de ser necesario) en la que interviene **MAPFRE** en esta investigación, pues le corresponde al juez calificar el instituto jurídico que rige el caso, seleccionar las normas que resultan aplicables y subsumidas al caso concreto, y en general hacer prevalecer el derecho sustancial sobre las formas. Todo esto, sin olvidar además que **DIMAR**, en ejercicio de sus funciones jurisdiccionales, puede adoptar las medidas de saneamiento para sanear vicios de procedimiento e integrar el contradictorio en debida forma, según las exigencias del numeral 5 del artículo 42 del CGP. (...).

#### **E. Inexistencia de las causales de nulidad alegadas por la apoderada del capitán, armador y agente marítimo de la M/N “Monte Azul” (...).**

1. Numeral 1° del art. 133 “Cuando el juez actúe en el proceso después de declarar la falta de jurisdicción o de competencia”: (...).

**Oposición de MAPFRE a esta causal de nulidad:** En reiteradas oportunidades se ha manifestado, y así lo reconoció la Capitanía de Puerto en su fallo, que, conforme lo establece el artículo 1096 del Código de Comercio, la subrogación legal del asegurador



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se verifica ingresando a <https://servicios.dimar.mt.co/SE-tramitesentelnea> con el código de verificación: 4864-SM+IN-Q997

opera de pleno derecho, es decir, sin que se requiera de declaración judicial alguna. Sin embargo, la existencia de un contrato de seguro, es precisamente uno de los requisitos para que opere la subrogación legal de la aseguradora, sin que por ello deba entenderse —como lo sugiere la referida apoderada— que la autoridad marítima deba adentrarse a discutir asuntos propios del contrato de seguro. Se trata de una verificación en la legitimación para intervenir en la investigación.

En efecto, en esta investigación jurisdiccional, no se han discutido en ningún momento controversias de orden contractual derivadas del contrato de seguro en virtud del cual se origina la subrogación que legitima a mi representada a ser parte del mismo. Lo único que se ventila en esta investigación es la responsabilidad civil derivada del siniestro objeto de estudio. (...).

De modo que, se disiente de la posición expresada por la apoderada del capitán, del armador, del agente marítimo de la nave "Monte Azul" en cuanto a que la indemnización debida a la aseguradora es un asunto de orden contractual, que implica un análisis exhaustivo del contrato de seguro, **pues esto no es lo que indica la Corte Suprema de Justicia en la jurisprudencia citada por la misma apoderada del capitán, armador y del agente marítimo. La simple comprobación de la existencia de un contrato de seguro no tiene la virtualidad de convertir este escenario en una controversia de orden contractual**, aunado al hecho de que ni **MAPFRE** —y tampoco la referida apoderada— han debatido en el curso de esta investigación controversias de esta naturaleza, sino eminentemente de orden extracontractual. (...).

Así las cosas, teniendo en cuenta la jurisprudencia antes relacionada, y la importancia del precedente horizontal y vertical en este tipo de investigaciones, se observa con claridad que, contrario a lo señalado por la apoderada del Capitán, del Armador, del Agente Marítimo de la nave "Monte Azul", la Capitanía de Puerto de Buenaventura **sí tiene competencia** para pronunciarse respecto la responsabilidad civil que involucra a quienes fueron los causantes del siniestro marítimo y para condenar a los mismos al pago de los perjuicios e indemnizaciones a que haya lugar por los daños causados, **en favor de las partes que resulten involucradas con los hechos materia de investigación**. En esa medida, la autoridad marítima no podría pasar por alto que, **con base en estos mismos hechos, MAPFRE** se subrogó en los derechos de **TCBUEN** para reclamar los perjuicios ante los responsables del daño. (...).

**2. Numeral 2° del art. 133 "Cuando el juez procede contra providencia ejecutoriada del superior": (...).**

**Oposición a esta causal de nulidad:** Sea lo primero advertir que la calidad en la que actúa **MAPFRE** en la presente investigación, es precisamente como una parte "**interesada**" en defender sus intereses en los términos que indica el numeral 5 artículo 37 del Decreto-Ley 2324 de 1984. Esta norma no asigna un nomen iuris específico para la intervención de los interesados ante la ocurrencia de un siniestro marítimo, simplemente se limita a aceptar la intervención de los "**interesados**" siempre que cumplan con las reglas contenidas en el artículo anterior para que intervengan en una investigación de esta naturaleza. (...).

Lo anterior, simplemente para ejemplificar que existen eventos en los que la calificación jurídica bajo la cual concurren los sujetos al proceso no es una camisa de fuerza en la cual se deban encuadrar todas las posibles situaciones que se presentan en el curso de un proceso, **y que lo que debe primar es el acceso a la administración de justicia, y la efectividad de los derechos sustanciales, según lo establece el art. 12 del CGP**. En esa medida, como se explicará a continuación, es la autoridad marítima debe garantizar la intervención de **MAPFRE** con el propósito de que garantice el correcto ejercicio de los derechos sustanciales de la aseguradora para reclamar hasta el importe de lo pagado a **TCBUEN**. (...).

Es decir que, claramente, **DIMAR** le otorgó a **MAPFRE** la posibilidad de controvertir "**directamente**" un interés "**propio**" que pueda resultar afectado con ocasión del fallo de la autoridad marítima. De modo que, en realidad, la autoridad marítima le asignó los efectos propios de parte a **MAPFRE** pues la envistió con amplias facultades para reclamar los perjuicios que de forma "**directa**" se la causaran y para defender los intereses "**propios**" y no solo de la parte a la que coadyuva como lo indican la apoderada de la contraparte. Dicho de otra manera, **MAPFRE** fue investida por **DIMAR** para reclamar en este escenario los perjuicios que llegaren a ser comprobados en el curso de la investigación y prueba de ello es precisamente el contenido del artículo octavo de la parte resolutive del fallo de primera instancia emitido por la Capitanía de Puerto que incluye una condena en favor de la aseguradora en virtud, precisamente, de la subrogación que la apoderada de la contraparte persiste en negar. (...).



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica a través de la siguiente URL: [https://www.sesena.gov.co/verificar\\_documento](https://www.sesena.gov.co/verificar_documento)

Documento firmado digitalmente

Por último, se cuestiona entonces si en realidad **MAPFRE** “coadyuva” los intereses de **TCBUEN** (como lo indican la apoderada) pues **TCBUEN** exclusivamente dirige todos sus esfuerzos para impedir que los responsables del daño paguen lo debido (esto es, **lo ya pagado por la aseguradora en favor de TCBUEN**) en favor de **MAPFRE**. En verdad, sorprende cómo **TCBUEN**, quien se supone que debe obrar en consonancia con los intereses de su aseguradora, se opone en cada actuación y con todos sus esfuerzos a que la Capitanía de Puerto conceda la indemnización ya pagada al terminal por su propia aseguradora, con argumentos de todo tipo, que en todo caso no están llamados a prosperar. (...).

### **3. Sobre la supuesta solicitud de nulidad del 18 de diciembre de 2019 (...).**

Así las cosas, al haber sido “anulada” la sentencia complementaria del 28 de noviembre de 2020 (pues además en ningún lado de la providencia del 5 de marzo de 2020 se advierte una declaratoria de nulidad de la providencia complementaria), entonces la supuesta solicitud de nulidad del 18 de diciembre de 2019 contra la sentencia del 30 de septiembre de 2019 y su complementación del 28 de noviembre de 2019, carece de objeto, por sustracción de materia, pues lo cierto es que se invalidó la complementación del 28 de noviembre de 2019, precisamente por una solicitud de nulidad promovida por la apoderada del capitán, armador y agente marítimo de la MV “Monte Azul” el 17 de diciembre de 2019.

De conformidad con lo anterior, no existe ninguna solicitud de nulidad pendiente de resolución por parte de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

### **F. Petición**

De conformidad con lo anterior, con el debido respeto solicito al señor Capitán de Puerto de Buenaventura que niegue la solicitud de nulidad presentada por el capitán, armador y agente marítimo de la M/N “Monte Azul”, y en su lugar, condene en costas a la parte que promueve esta solicitud, según lo dispuesto en el inciso final del art. 365 del **CGP**”.

## **CONSIDERACIONES DE LA CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA ENCARGADA**

Este despacho siendo competente para conocer y resolver el incidente de nulidad presentado, de conformidad con la normatividad especial establecida para este tipo de investigaciones en el Decreto Ley 2324 de 1984, y de forma residual en el Código General del Proceso, realiza las siguientes consideraciones:

De conformidad con lo dispuesto en el Código General del Proceso, artículo 134, la solicitud de nulidad presentada por la abogada del capitán, armador y agente marítimo de la motonave Monte Azul, fue incoada dentro de la oportunidad procesal.

Sea lo primero indicar, que si bien la apoderada señala en su memorial que la solicitud de nulidad que por medio de la presente auto se desata fue presentado el día 18 de diciembre de 2019, y que el mismo no ha sido resuelto por el despacho, debe tenerse en cuenta que mediante auto de fecha 05 de marzo de 2020, este despacho se pronunció sobre la solicitud de nulidad presentada por la misma apoderada el día 17 de diciembre de 2020, resolviendo declarar la nulidad de la fijación en lista realizada el día 15 de noviembre de 2019.

Lo anterior, trajo como consecuencia que todas las actuaciones surtidas después de la fijación en lista declarada nula, no surtieran efectos jurídicos, debiendo adelantarse nuevamente cada una de las actuaciones surtidas previas a la declaratoria de nulidad.

Prueba de ello, es que el despacho se pronunció nuevamente sobre la solicitud de adición de sentencia presentada por Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A., teniendo las partes la oportunidad de recurrir tanto la sentencia principal como la nueva sentencia complementaria.

Actuar de forma diferente significaría que el despacho debió pronunciarse sobre los recursos de reposición y en subsidio de apelación presentados por las partes en contra del fallo de primera instancia de fecha 30 de septiembre de 2019 y de la sentencia complementaria de fecha 28 de noviembre de 2019, cuando esta última siguió la suerte de la declaratoria de nulidad de la fijación en lista de fecha 15 de noviembre de 2019.

Por lo anterior, era necesario que en caso que la apoderada considerara que con la sentencia complementaria de fecha 23 de septiembre de 2020, se configura causal de nulidad alguna, debía presentar nuevamente la respectiva solicitud para que el despacho se pronuncie de fondo, tal y como actualmente acontece.

La apoderada cita como causales de nulidad las establecidas en el artículo 29 de la Constitución Nacional, consistente en la vulneración del debido proceso judicial y en el artículo 133, numerales 1 y 2 del Código General del Proceso, los cuales disponen lo siguiente:

**Artículo 133. Causales de nulidad.** *El proceso es nulo, en todo o en parte, solamente en los siguientes casos:*

1. *Cuando el juez actúe en el proceso después de declarar la falta de jurisdicción o de competencia.*
2. *Cuando el juez procede contra providencia ejecutoriada del superior, revive un proceso legalmente concluido o pretermite íntegramente la respectiva instancia.*

Del escrito presentado por la apoderada se pueden identificar 2 situaciones, las cuales a su juicio, configuran las causales de nulidad previamente citadas, así:

1. La resolución de la solicitud de adición de la sentencia de primera instancia presentada por Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A., por cuanto constituye una extralimitación en las funciones jurisdiccionales de la Capitanía de Puerto.
2. El desconocimiento por parte de la Capitanía de Puerto de la providencia ejecutoriada del superior en la que se había ordenado darle a Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A. el tratamiento de "coadyuvante" dentro de la presente investigación.

Referente a la causal establecida en el Código General del Proceso, artículo 133, numeral 1, y en la Constitución Nacional, artículo 29, este despacho no coincide con los argumentos expuestos por la apoderada, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

Durante el desarrollo de la presente investigación, este despacho no ha proferido auto, ni providencia a través de la cual declare la falta de jurisdicción o de competencia, que le impida adelantar la presente investigación jurisdiccional, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, norma que le da la competencia a la Autoridad Marítima para adelantar este tipo de investigaciones.

Por lo anterior, este despacho encuentra que no obra en el expediente providencia que demuestre la declaratoria falta de jurisdicción o de competencia para adelantar la presente investigación, razón por la cual, la causal invocada no tiene fundamento alguno.

No obstante lo anterior, y teniendo en cuenta los argumentos planteados por la apoderada como fundamento de la causal invocada, y la establecida en el artículo 29 superior, a continuación el despacho realiza las siguientes anotaciones:

En primera medida, es importante tener en cuenta que la norma aplicable para este tipo de investigaciones es el Decreto Ley 2324 de 1984, norma que en el artículo 64, dispone lo siguiente:

**Artículo 64. Aclaración y Corrección de la Sentencia:** *Tanto la sentencia de primera instancia como la de segunda podrán aclararse, corregirse y adicionarse en los casos y términos que establecen los artículos 309, 310 y 311 del Código de Procedimiento Civil.*" (Cursiva y subraya fuera de texto).

El Código General del Proceso, estatuto que derogó el Código de Procedimiento Civil, y al cual debe remitirse este despacho por expresa remisión de la norma especial, en el artículo 287, inciso 1, dispone lo siguiente:



**Artículo 287. Adición.** Cuando la sentencia omita resolver sobre cualquiera de los extremos de la litis o sobre cualquier otro punto que de conformidad con la ley debía ser objeto de pronunciamiento, deberá adicionarse por medio de sentencia complementaria, dentro de la ejecutoria, de oficio o a solicitud de parte presentada en la misma oportunidad. (Cursiva fuera de texto).

Con base en lo anterior, resulta claro que este despacho se pronunció sobre la solicitud de adición de sentencia presentada por Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A., atendiendo lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, y vía remisión en el Código General del Proceso, los cuales dispone que la sentencia de primera instancia puede ser objeto de adición.

En consonancia con lo anterior, el Código General del Proceso, en el artículo 287 establece que cuando la sentencia omita resolver sobre cualquier punto que debía ser objeto de pronunciamiento, deberá adicionarse por medio de sentencia complementaria.

Con base en lo anterior, se tiene que en la sentencia de primera instancia el despacho no se pronunció sobre la totalidad de las pretensiones esbozadas por Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A. en su documento de solicitud de intervención en la investigación, dentro de las cuales se encontraba la solicitud que se condenara al capitán, el armador y el piloto práctico de la motonave Monte Azul, y solidariamente, al agente marítimo de la motonave Monte Azul, al pago de los perjuicios causados a la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A., a favor de la sociedad Mapfre Seguros Generales De Colombia S.A., en virtud del derecho de subrogación consagrado en el artículo 1096 del Código de Comercio, con fundamento en el pago de la Póliza No. No. 1501212000743.

Así las cosas, y acuerdo lo establecido en los artículos citados anteriormente, este despacho debía proceder a pronunciarse sobre la solicitud de adición de la sentencia de primera instancia de fecha 30 de noviembre de 2019 proferida dentro de la presente investigación.

Por lo anterior, no es posible bajo ningún fundamento, afirmar que esta Capitanía de Puerto se ha extralimitado en el cumplimiento de las funciones jurisdiccionales establecidas en el Decreto Ley 2324 de 1984, cuando es esta misma norma, la que dispone dentro del procedimiento aplicable a las investigaciones que se adelanten por la ocurrencia de siniestros marítimos, la facultad de adicionar la sentencia de primera instancia proferida por este despacho.

En consonancia con lo anterior, el Código General del Proceso en el artículo 283, establece que la condena al pago de frutos, intereses, mejoras, perjuicios u otra cosa semejante, se hará en la sentencia por cantidad y valor determinados.

Igualmente, el artículo 284 ibídem, preceptúa que si no se hiciere en la sentencia la condena en concreto, la parte favorecida podrá solicitar dentro del término de su ejecutoria, que se pronuncie en sentencia complementaria.

Teniendo en cuenta lo anterior, considera este despacho que se equivoca la abogada cuando afirma que la Capitanía de Puerto de Buenaventura ha vulnerado de manera manifiesta y fulminante el marco de las competencias que le otorga la ley, ya que este despacho ha actuado conforme al procedimiento establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, como norma especial y en el Código General del Proceso, aplicable por vía de remisión normativa.

Ahora bien, considera la abogada que lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 48, respecto del contenido de los fallos es de carácter restrictivo, sin embargo, este despacho encuentra claramente que lo dispuesto en el citado artículo no es de carácter taxativo, ya que el mismo artículo así no lo dispone, y además, esto no es impedimento para resolver una solicitud de adición de sentencia, debido a que como ha quedado demostrado, la misma norma especial contempla esta posibilidad.

Por otro lado, este despacho comparte lo argumentado por la apoderada cuando afirma que esta Capitanía de Puerto no es competente para pronunciarse sobre temas de



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se verifica ingresando a <https://sevids.dharrm.co/SE-tramitesonline>



naturaleza contractual, y esta Capitanía de Puerto no ha proferido pronunciamiento alguno sobre asuntos de naturaleza contractual durante la presente investigación, precisamente porque los mismos escapan de la competencia jurisdiccional otorgada a la Autoridad Marítima.

En este punto, vale la pena anotar que este despacho se pronunció sobre la solicitud de intervención en la investigación presentada por Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A., mediante auto de fecha 24 de marzo de 2017, el cual fue objeto de recursos de apelación, y el señor Director General Marítimo, al desatar los mismos, mediante auto de fecha 28 de junio de 2019 acogió la decisión emitida por esta Capitanía de Puerto, ordenando la vinculación de la compañía aseguradora en la investigación, decisión que se encuentra en firme.

Este despacho encuentra que Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A., en su debido momento presentó ante este despacho solicitud de intervención en la presente investigación, por considerar que la citada compañía se vio afectada como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo objeto de la presente investigación.

La afectación causada a la compañía aseguradora por parte de quienes fueron declarados responsables de la ocurrencia del siniestro marítimo, tiene su origen en un hecho de naturaleza extracontractual, el cual a la luz de lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, es de plena competencia de la Autoridad Marítima, razón por la cual este despacho adelantó la respectiva investigación.

Adicionalmente, este despacho en reiteradas ocasiones ha expuesto de forma clara que no es de su competencia conocer asuntos de naturaleza contractual, los cuales hasta la fecha no ha abordado precisamente por no ser de competencia de la Autoridad Marítima, pues se reitera que lo que corresponde es analizar la responsabilidad civil extracontractual generada entre la aseguradora y los responsables de la ocurrencia del siniestro marítimo.

Así las cosas, es claro que este despacho no ha efectuado pronunciamiento alguno sobre la validez o no del contrato de seguro suscrito entre la compañía de seguros y TCBUEN S.A., y que cualquier reclamo o exigencia frente a las coberturas, exclusiones etc., descritas en la póliza, corresponde resolverlas a los intervinientes en el negocio jurídico ante a la autoridad judicial competente.

Referente a la causal establecida en el Código General del Proceso, artículo 133, numeral 2, este despacho no coincide con los argumentos expuestos por la apoderada, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

Sea lo primero ratificar lo expuesto anteriormente, en cuanto a que este despacho resolvió una solicitud de adición de sentencia de primera instancia, teniendo en cuenta lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 64 y demás normas concordantes.

Ahora bien, considera la apoderada que este despacho actuó con desconocimiento de lo dispuesto por el señor Director General Marítimo, mediante auto de fecha 28 de junio de 2019, en cuanto dispuso acceder a la intervención de Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A., en la calidad de tercero coadyuvante de TCBUEN S.A., ya que a su juicio, esta calidad no le permite a la compañía aseguradora presentar solicitudes de adición de la sentencia de primera instancia proferida por este despacho, debido a que la citada compañía solo puede ser coadyuvante de TCBUEN S.A.

Este despacho no comparte la afirmación realizada por la abogada, pues de ser cierto lo argumentado, la compañía aseguradora no podría presentar recursos, solicitudes, memoriales etc., de forma directa dentro de la presente investigación, ya que acuerdo su criterio, la compañía solo podría desarrollar alguna actuación procesal por intermedio de quien coadyuva, lo que para el presente caso sería TCBUEN S.A.

Existe material probatorio obrante en el expediente, mediante el cual se demuestra que la compañía Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A., ha actuado en la presente investigación de forma independiente, como lo ha sido a través de la presentación de la solicitud de intervención en la investigación, memorial describiendo traslado de los



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica a través de la siguiente URL: https://www.dhmr.gov.co/SE-tramitesonline

recursos interpuestos en contra del auto de fecha 24 de marzo de 2017, y la misma solicitud de adición de sentencia.

Por otro lado, este despacho observa que si bien la apoderada cita de forma textual el auto de segunda instancia de fecha 28 de junio de 2019, proferido por el señor Director General Marítimo, no tiene presente los siguientes aspectos:

1. Mediante auto de fecha 28 de junio de 2019, el señor Director General Marítimo acogió la decisión proferida por este despacho, en el sentido de acceder a la solicitud de intervención de Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A. dentro de la presente investigación, ordenando su vinculación en la calidad de tercero coadyuvante de TCBUEN S.A.
2. Así mismo, el señor Director General Marítimo dispuso mediante el citado auto que la aseguradora actuará como un interviniente -diferente a las partes-, para defender en condición de tercero sus intereses que se puedan ver comprometidos de forma directa o indirectamente en el fallo, anotando además que su ingreso se hace por voluntad expresa de la aseguradora, quien acreditó sumariamente que la sentencia puede afectar su interés propio. Además, se aclara que la compañía aseguradora como coadyuvante podrá efectuar los actos procesales permitidos a la parte que ayuda, es decir, TCBUEN S.A.

Lo anterior, quiere decir que la compañía aseguradora actuando como tercero interviniente diferente a las partes, está facultada para defender de forma independiente sus intereses que se vean comprometidos de forma directa o indirecta con el fallo, lo que claramente significa que la compañía Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A., puede efectuar actos procesales de forma independiente de las partes, dentro de las cuales se encuentra la presentación de la solicitud de adición de sentencia resuelta por este despacho.

Así mismo, la compañía aseguradora en calidad de coadyuvante de TCBUEN, puede ejercer los actos procesales permitidos a quien ayuda, dentro de los cuales se encuentra la presentación del memorial de solicitud de adición de sentencia de primera instancia.

De todo lo anterior, se observa que no hay duda que la Capitanía de Puerto de Buenaventura ha actuado con apego a las normas aplicables a las investigaciones adelantadas por siniestro marítimo, y además ha dado estricto cumplimiento a lo ordenado por el señor Director General Marítimo mediante auto de fecha 28 de junio de 2019, razón por la cual no se configura en el presente caso causal de nulidad alguna citada por la apoderada.

Respecto de la solicitud realizada por el apoderado de Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A., a través del memorial por medio del cual descurre traslado de la solicitud de nulidad presentada, en cuanto se condene en costas a la parte que promueve la mencionada solicitud, este despacho considera importante manifestar que no ha observado durante el desarrollo de la presente investigación, que las partes vinculadas actuaran con temeridad o mala fe, o que desarrollaran actuaciones que buscaran entorpecer el normal desarrollo de la investigación o que buscaran perjudicar de una u otra forma a otra parte, situación que al no configurarse no da lugar a imponer algún tipo de condena en costas o agencias en derecho.

Adicionalmente, se tiene que en las investigaciones jurisdiccionales adelantadas por la Autoridad Marítima, las partes vinculadas a la investigación no se denominan como demandante o demandado, razón por la cual, no es posible determinar con base en el fallo de primera instancia, a una o varias partes como vencida al final del proceso, lo que daría lugar a condenar en costas y en agencias en derecho a la parte vencida.

En las investigaciones adelantadas por la ocurrencia de un siniestro marítimo cualquiera de las partes puede resultar declarada responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo, sin que por ese hecho pueda hablarse de una parte vencida dentro de la investigación.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica a través de la siguiente URL: <https://se.marcas.com.co/SE-ramitesonlinea>

Teniendo en cuenta lo anterior, este despacho encuentra que hay lugar a adicionar la sentencia de primera instancia, pero en el sentido de no proferir condena en costas y agencias en derecho.

Sin necesidad de más consideraciones y en mérito de lo expuesto la suscrita Capitán de Puerto de Buenaventura Encargada,

Sin necesidad de más consideraciones y en mérito de lo expuesto el suscrito Capitán de Puerto de Buenaventura,

### RESUELVE

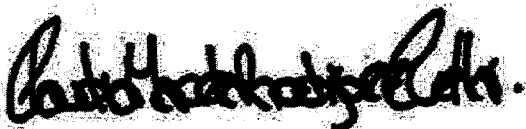
**ARTÍCULO PRIMERO:** No acceder a la solicitud de nulidad presentada por la apoderada del capitán, armador y agente marítimo de la motonave Monte Azul, de conformidad con las consideraciones expuestas en el presente proveído.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Contra el presente auto proceden los recursos de reposición y de apelación, de conformidad con lo establecido en el Código General del Proceso, artículos 318 y 321, numeral 6.

**ARTÍCULO TERCERO:** No condenar en costas, ni en agencias en derecho.

**ARTÍCULO CUARTO:** Notifíquese por estado de conformidad con lo establecido en el Código General del Proceso, artículo 295.

Notifíquese y cúmplase,



Capitán de Corbeta CLAUDIA MARCELA RODRIGUEZ CUELLAR

Capitán de Puerto de Buenaventura (E)



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica visitando a <https://se-votus.dharr.co/SE-tramitesonlinea>