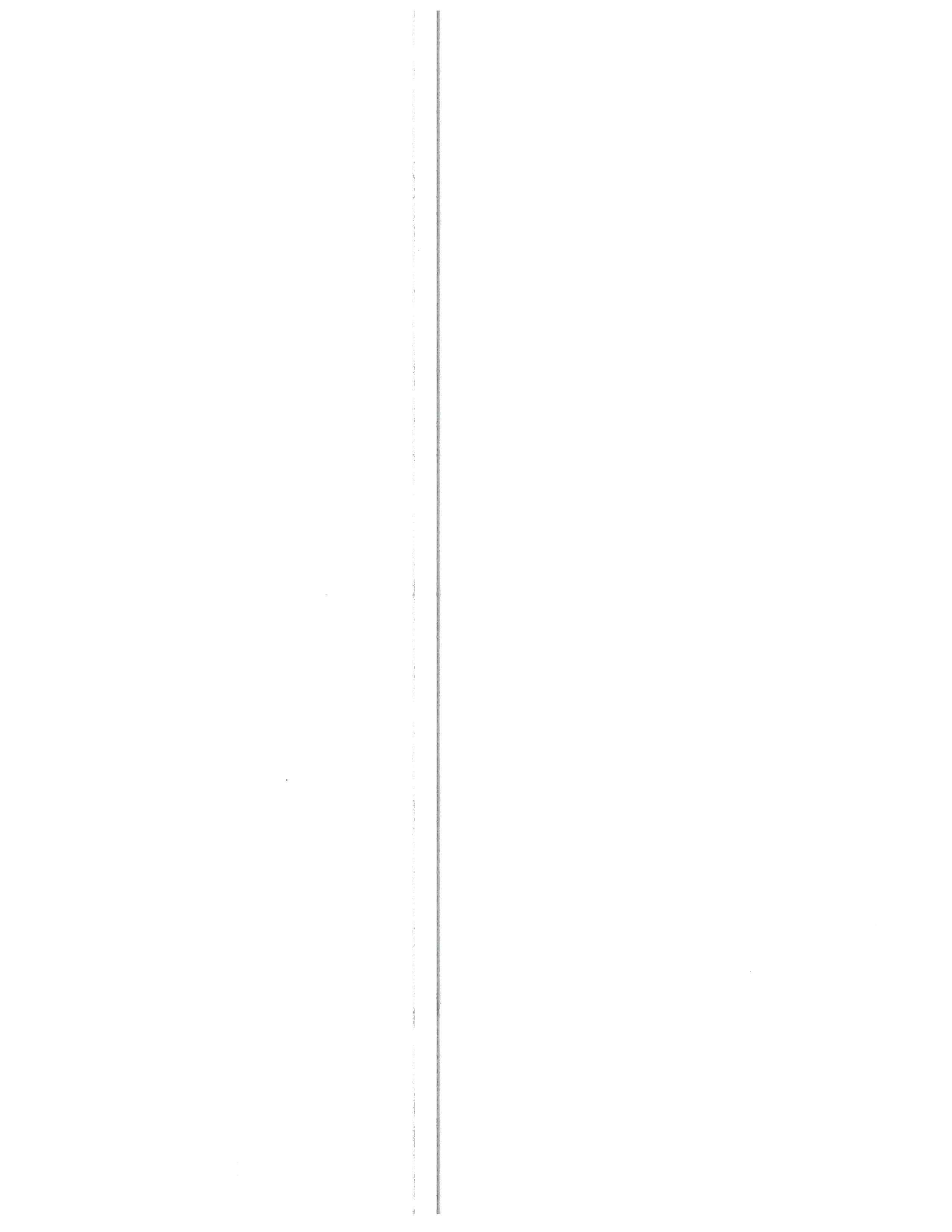


Estado N°. 028

N°	Expediente	Clase de proceso	Partes	Fecha auto	Fecha inicial	Actuación	Cuaderno
1	14012025008	Abordaje / Lesiones	MIN CAPI III / MN LA DIABLA I	28/05/2026	26/05/2026	Auto no aprueba póliza de seguro judicial.	2

De conformidad con lo previsto en el artículo 295° del Código General del Proceso y el artículo 36° del Decreto Ley 2324 de 1984, se fija el presente Estado de la Capitania de Puerto de Santa Marta el día veintinueve (29) de mayo de dos mil veintiséis (2026) a las 8:00 AM y permanecerá fijado hasta la última hora hábil del mismo día, el cual puede ser visible al público ingresando a la página web de DIMAR, en el enlace; <https://www.dimar.mil.co/node/5775>


CPS SAITH ESTEVAN OROZCO PALACIO
 Secretario Sustancia de la Sección Jurídica
 Capitania de Puerto de Santa Marta



DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Santa Marta, D.T.C.H., 28 de mayo de 2026

Referencia: Auto no aprueba póliza de seguro judicial.

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo N° 14012025008

EL CAPITÁN DE PUERTO DE SANTA MARTA

Con fundamento en las competencias conferidas en el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, en concordancia con el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, procede a pronunciarse respecto de la Póliza de Seguro Judicial N° 46-41-101000596, expedida por **SEGUROS DEL ESTADO S.A.**, allegada al expediente por el apoderado judicial de la sociedad **CENTRO DE VIDA MARINA S.A.S.**, identificada con NIT 819.005.753-1, en calidad de armador de la nave **CAPI III** de bandera colombiana, en el marco de la Investigación Jurisdiccional N° 14012025008, adelantada con ocasión del siniestro marítimo en el que resultó involucrada la misma.

ANTECEDENTES

Mediante auto de apertura de investigación jurisdiccional del 26 de mayo de 2025, este Despacho dio inicio a la Investigación Jurisdiccional N° 14012025008, por los siniestros marítimos ocurridos el día 17 de mayo de 2025 en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, hecho en el que resultaron involucradas la nave **CAPI III** de bandera colombiana y la moto marina **LA DIABLA I** de bandera colombiana.

En el curso de la primera audiencia pública del 22 de julio de 2025, con sujeción a lo dispuesto en el numeral 7 del artículo 37 y en el artículo 72 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho dispuso fijar garantía al capitán y armador de la **CAPI III** de bandera colombiana, así como al propietario de la moto marina **LA DIABLA I** de bandera colombiana.

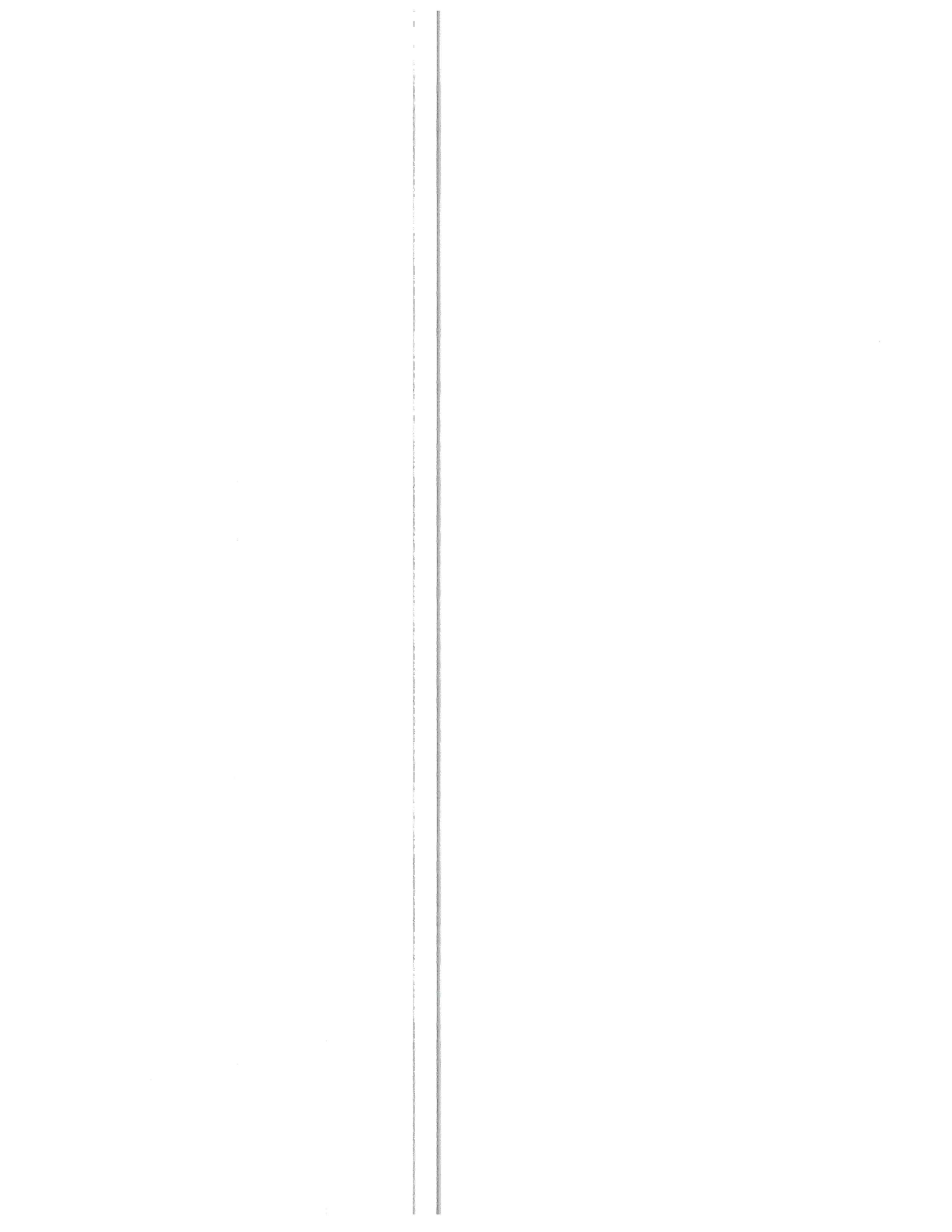
Dentro del trámite procesal correspondiente, el apoderado judicial de la **sociedad CENTRO DE VIDA MARINA S.A.S.** allegó al expediente la Póliza de Seguro Judicial N° 46-41-101000596, expedida por **SEGUROS DEL ESTADO S.A.** el día 8 de mayo de 2026, con vigencia a partir del 6 de mayo de 2026, por valor de **VEINTE MILLONES DE PESOS (\$20.000.000) M/CTE.**, acompañada de escrito en el que, adicionalmente, se formulan manifestaciones relativas a la cuantía de la caución fijada por este Despacho y a la solicitud de autorización de operación de la embarcación.

CONSIDERACIONES DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA

Las investigaciones por siniestro marítimo son verdaderos procesos jurisdiccionales, en los cuales el juez, siendo el Capitán de Puerto en primera instancia y el Director General Marítimo en segunda instancia, deben resolver una contención de carácter privado que se rige, en primer lugar, por una norma sustantiva y procesal especial, esto es, el Decreto



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica mediante el código QR y el código de verificación DKAx 6lyz Wl8P 4n1O 8r+J 007G 9CA=





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de verificación. Identificador: DKaX 6fyz Wl8P 4n1O 8r+J c07G 9CA=

Ley 2324 de 1984, y en segundo lugar, por otras normas supletivas, como el Código Civil, el Código de Comercio y el Código General del Proceso, aplicables por remisión normativa.

De conformidad con lo dispuesto por los artículos 5 numeral 27 y 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, es competencia de la Capitanía de Puerto, en primera instancia, conocer de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de su jurisdicción, así como investigar y sancionar la violación a las normas de Marina Mercante.

El artículo 26 del citado Decreto Ley 2324 de 1984, prevé:

*“Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios 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 o artefactos navales a instalaciones portuarias (...).”*

En igual sentido el artículo 4.1.1 del Reglamento Marítimo Colombiano 4 (REMAC 4), define como siniestro marítimo:

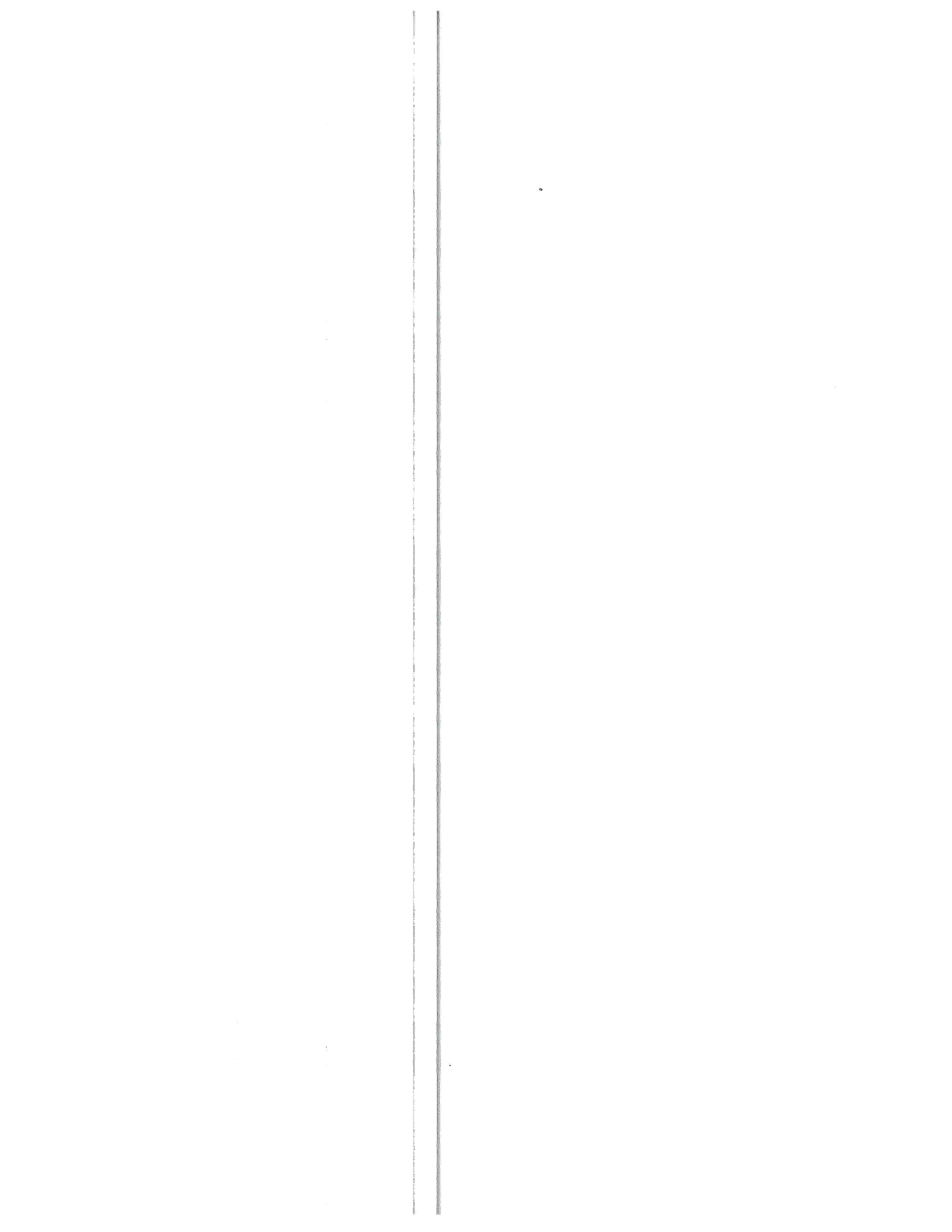
“Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

- 1. la muerte o las lesiones graves de una persona;**
- 2. la pérdida de una persona que estuviera a bordo;**
- 3. la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;**
- 4. los daños materiales sufridos por un buque;**
- 5. la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;**
- 6. daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona;**
- 7. daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.**

No obstante, no se considerarán siniestros marítimos los actos u omisiones intencionales cuya finalidad sea poner en peligro la seguridad de un buque, de una persona, o el medio ambiente”. (Cursiva, negrilla y subrayas fuera del texto original).

Los artículos 37 numeral 7 y 72 del Decreto Ley 2324 de 1984, señalan, respectivamente:

“No. 7 art. 37 (...) De inmediato procederá además a fijar el monto de la garantía que las partes deben otorgar según sea el caso y especialmente para los buques o naves que sean parte de la investigación a los cuales sólo



se les autorizará el zarpe cuando hayan constituido garantía suficiente para responder por los daños y costas del juicio, como más adelante se expresa.

(...)

Art 72. Caución. A los buques, naves o artefactos navales cuyos capitanes, oficiales o tripulantes se encuentren sometidos al proceso de investigación por accidentes o siniestros marítimos, no se les autorizará el zarpe a menos que hayan constituido garantías suficientes, a satisfacción de la Capitanía de Puerto respectiva, para responder por los eventuales daños, perjuicios, multas y costas del proceso y siempre que los oficiales o tripulantes requeridos para el esclarecimiento de los hechos hayan asistido a las respectivas diligencias o se hayan desembarcado y puesto a las órdenes del Capitán de Puerto”.

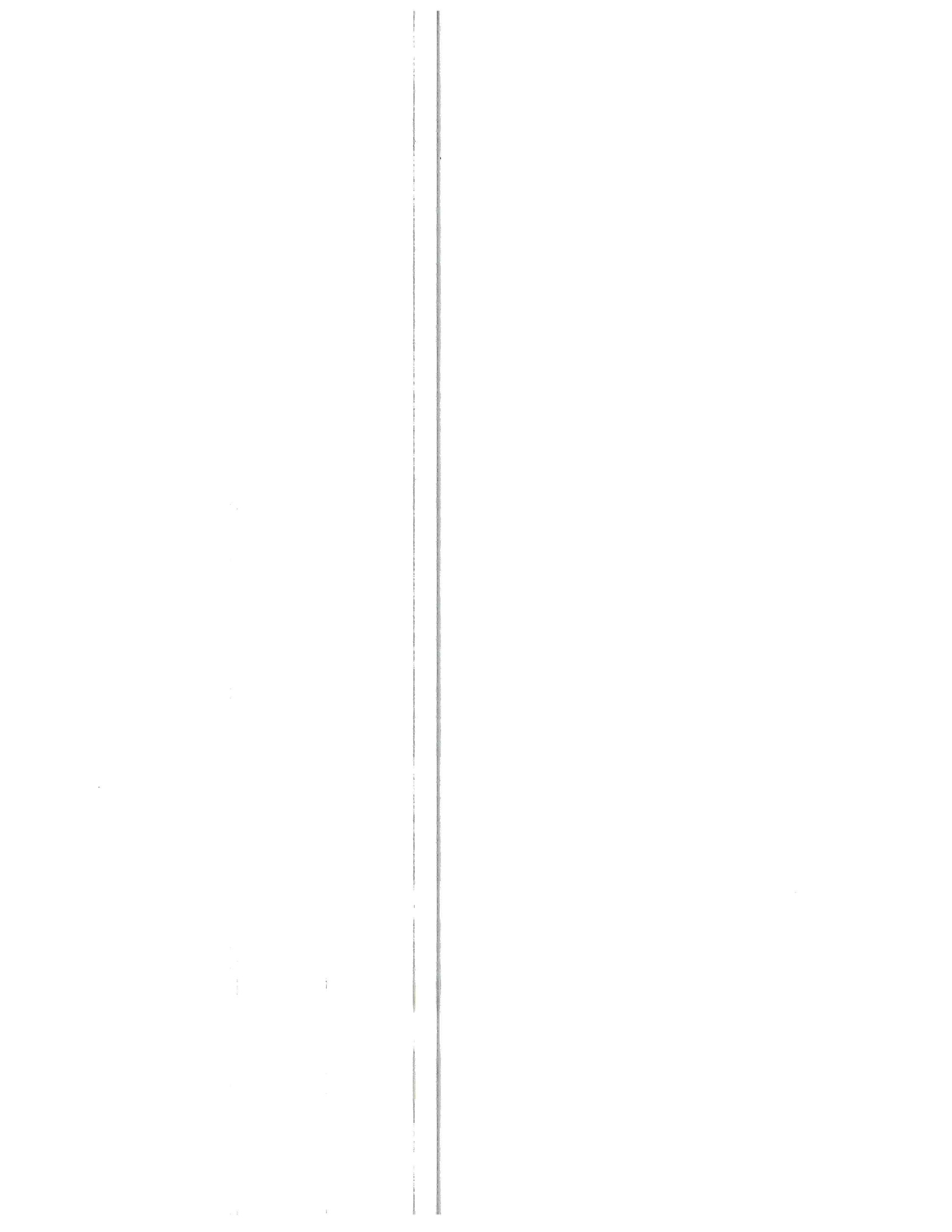
Al respecto, mediante sentencia de 19 de febrero de 2015, el Honorable Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Cuarta, Magistrado Ponente Hugo Fernando Bastidas Bárcenas, expediente N° 47001-23-33-000-2014-00301-01, al referirse al monto de la garantía de que trata el numeral 7 del artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, precisó:

“Para la Sala, sin embargo, el defecto endilgado no se configuró, como pasa a explicarse. El artículo 37 del Decreto 2324 de 1984 regula el trámite de la primera audiencia que se realiza en la investigación por siniestro marítimo. El numeral 7° de ese artículo prevé lo siguiente: ‘Artículo 37. Primera audiencia: En la primera audiencia se procederá así (...) 7. De inmediato procederá además a fijar el monto de la garantía que las partes deben otorgar según sea el caso y especialmente para los buques o naves que sean parte de la investigación a los cuales sólo se les autorizará el zarpe cuando hayan constituido garantía suficiente para responder por los daños y costas del juicio, como más adelante se expresa’.

De la norma antes trascrita, la Sala advierte que en todos los procesos de siniestros marítimos debe fijarse el monto de la garantía que se debe otorgar para responder por los daños y costas del juicio, sin que interese el tipo de nave que esté involucrada en la investigación”.

La lectura sistemática del precepto conduce a sostener que la suficiencia de la caución no se mide únicamente por la corrección del monto fijado por el Despacho, ni se agota tampoco en la sola validez formal del instrumento ofrecido, sino que exige, además, una adecuada delimitación del ámbito subjetivo del aseguramiento, esto es, la identificación precisa de los beneficiarios llamados a hacer efectiva la cobertura, en armonía con el cuádruple objeto que el legislador asignó a la caución, a saber, daños, perjuicios, multas y costas del proceso.

En efecto, mientras las multas se causan en favor del Estado, los daños, las costas procesales y perjuicios constituyen un componente indemnizatorio cuyo eventual titular sustancial, en el evento de resultar reconocidos en la sentencia de fondo, sería el tercero que, debidamente identificado en aquella, llegare a acreditar haber sufrido menoscabo patrimonial o extrapatrimonial con ocasión del siniestro investigado.





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento de puñetero electrónico se garantiza por medio de la firma electrónica.
Identificador: DKaX 6lyz Wl8P 4n1O 8r+J o07G 9CA=

La omisión de dicho extremo en el clausulado de la póliza desnaturaliza el mecanismo previsto por el legislador, en cuanto sustrae del aseguramiento al destinatario natural del eventual componente indemnizatorio, comprometiendo, de manera directa, la finalidad tutelar que la caución está llamada a cumplir.

Examinada la Póliza de Seguro Judicial N° 46-41-101000596, expedida por **SEGUROS DEL ESTADO S.A.**, este Despacho advierte que en el aparte destinado al asegurado figura, de manera exclusiva, el Ministerio de Defensa Nacional, Dirección General Marítima, Capitanía de Puerto de Santa Marta, sin que se haya extendido la cobertura a quienes, llegado el caso, resulten declarados acreedores del componente indemnizatorio en la sentencia que ponga fin a la actuación, en el supuesto de que así se decrete en el fallo de fondo, la eventual condena por daños, costas y perjuicios.

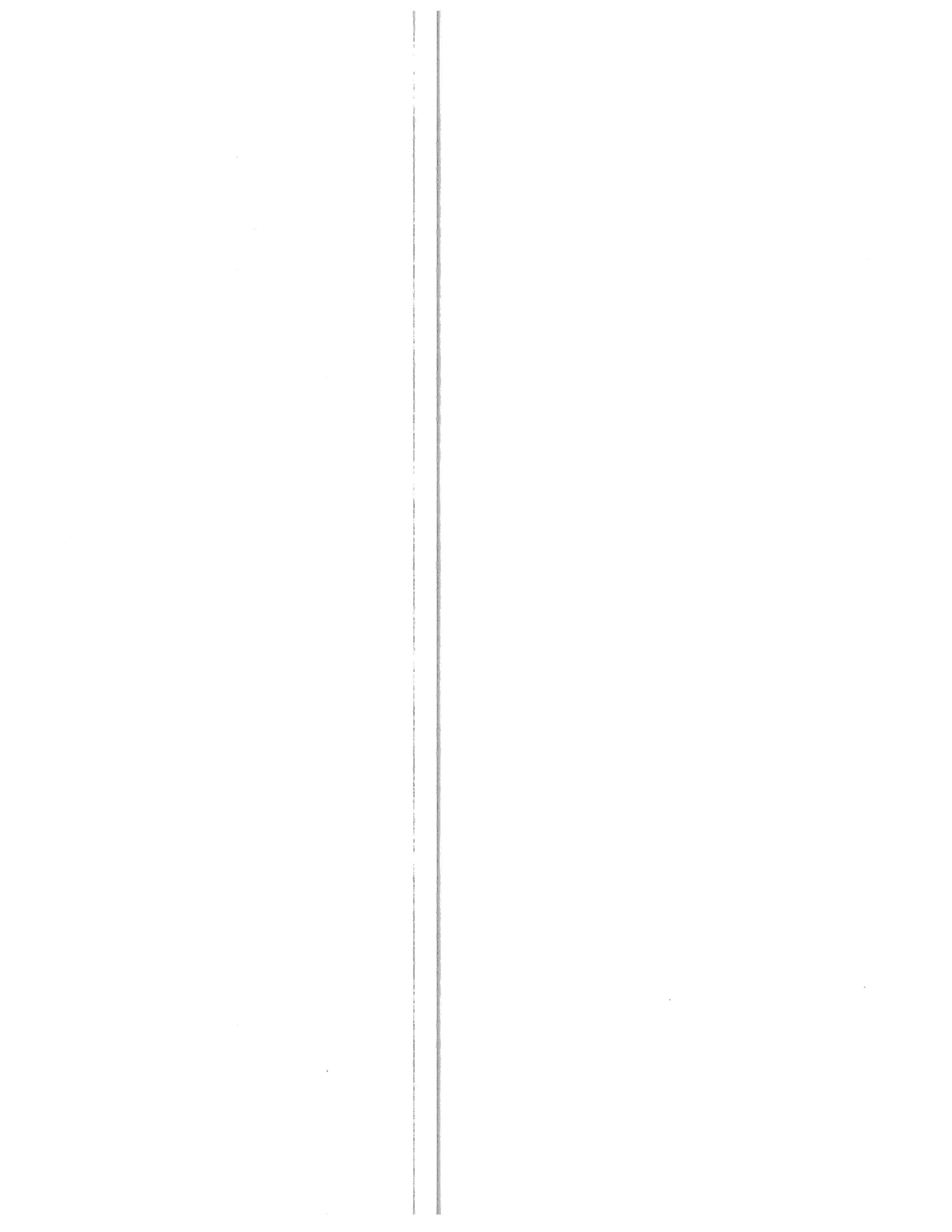
Tal restricción del ámbito subjetivo de la cobertura impide que quienes, en su oportunidad, lleguen a ser reconocidos por la sentencia como titulares del derecho al resarcimiento, puedan acudir directamente ante la aseguradora con el propósito de obtener el pago de la condena que eventualmente se imponga, supeditando la efectividad del componente indemnizatorio a una mediación procesal que la norma especial no contempla y trasladando, a quien en su momento resulte declarado como tal en el fallo, una carga que el legislador no previó.

Por manera que, si bien la Póliza de Seguro Judicial N° 46-41-101000596 proviene de aseguradora legalmente establecida en Colombia y sometida a la vigilancia de la Superintendencia Financiera, lo cual permite predicar su exigibilidad inmediata en el territorio nacional, lo cierto es que su configuración subjetiva actual no satisface a cabalidad las exigencias del artículo 72 del Decreto Ley 2324 de 1984, en tanto solo asegura el componente de multas en favor del Estado y deja en descubierto el eventual componente indemnizatorio que la misma norma incorpora al objeto de la caución, para el supuesto de que aquel resulte probado y declarado en la sentencia de fondo.

En esa medida, debe el Despacho proceder a no aprobar la Póliza de Seguro Judicial N° 46-41-101000596 expedida por **SEGUROS DEL ESTADO S.A.**, sin perjuicio del derecho que asiste a la sociedad **CENTRO DE VIDA MARINA S.A.S.** de aportar el anexo modificatorio correspondiente, expedido por la misma aseguradora, mediante el cual se extienda el aseguramiento, además de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, a quienes eventualmente lleguen a ser reconocidos como acreedores del componente indemnizatorio en la sentencia, así como a los demás extremos procesales concurrentes en la investigación, o bien aportar una nueva póliza de seguro judicial expedida por compañía aseguradora legalmente establecida en Colombia que satisfaga las exigencias señaladas.

Frente a las manifestaciones expuestas por el apoderado judicial en el escrito de aporte, relativas al supuesto desequilibrio procesal y a la cuantía de la caución fijada por este Despacho, conviene precisar que la determinación del monto obedeció a los criterios de proporcionalidad técnica propios de cada extremo procesal, atendiendo a las particularidades de la nave involucrada, su porte, capacidad operativa y la magnitud del riesgo asociado a su tipología, sin que dicho ejercicio comporte prejuzgamiento alguno sobre la responsabilidad que en su momento llegare a deducirse.

Tales planteamientos, por lo demás, debieron canalizarse por la vía de los recursos que el Decreto Ley 2324 de 1984 contempla en cada estadio procesal, y no tienen la virtualidad jurídica de subsanar las deficiencias formales de la póliza de seguro actualmente sometida a examen.





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la firma electrónica. Identificador: DKaX 6fyz Wl8P 4n1O 8r+ J o07G 9CA=

Lo anterior, sin perjuicio de la advertencia que se hace en el sentido de que, mientras no se constituya caución suficiente a satisfacción de esta Capitanía de Puerto, no se autorizará el zarpe de la embarcación **CAPI III** de bandera colombiana, en armonía con lo dispuesto por el artículo 72 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

RESUELVE

PRIMERO. NO APROBAR la Póliza de Seguro Judicial N° 46-41-101000596, expedida por **SEGUROS DEL ESTADO S.A.**, allegada al expediente por el apoderado judicial de la sociedad **CENTRO DE VIDA MARINA S.A.S.**, identificada con NIT 819.005.753-1, en calidad de armador de la nave **CAPI III** de bandera colombiana, por las razones expuestas en la parte motiva del presente proveído.

SEGUNDO. ADVERTIR que, mientras no se constituya garantía suficiente a satisfacción de este Despacho, no se autorizará el zarpe de la nave **CAPI III** de bandera colombiana, en los términos previstos en el artículo 72 del Decreto Ley 2324 de 1984.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

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

