



# Defensa



**Dirección General Marítima**  
Autoridad Marítima Colombiana

Estado N°.010

N°	Expediente	Clase de proceso	Partes	Fecha auto	Fecha inicial	Actuación	Cuaderno
1	14012026006	ENCALLAMIENTO	MIN INTERGOD VII	4/02/2026	4/02/2026	AUTO DE APERTURA DE INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL.	1

De conformidad con lo previsto en el artículo 295° del Código General del Proceso y el artículo 36° del Decreto Ley 2324 de 1983, se fija el presente Estado de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el día cinco (5) días de enero de dos mil veintiséis (2026) a las 8:00 AM y permanecerá fijado hasta la fecha de la primera audiencia, 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 ESTEBAN LOPEZ PALACIO**

Secretario Sustanciador de la Sección Jurídica

Capitanía de Puerto de Santa Marta

**Capitanía de Puerto de Santa Marta - CP04**

Dirección Carrera 2 No. 27-38, Santa Marta

Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670

Línea Nacional 018000416870 - Bogotá (+57) 601 7954400

dimar@dimar.mil.co - [www.dimar.mil.co](http://www.dimar.mil.co) - @DimarColombia

E1-FOR-089-V8

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Santa Marta, D.T.C. e H., 4 de febrero de 2026

**Referencia:** Auto de apertura de investigación jurisdiccional.

**Investigación:** Jurisdiccional por Siniestro Marítimo N° 14012026006.

El Capitán de Puerto de Santa Marta con fundamento en las competencias conferidas en el artículo 27 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, y teniendo en cuenta el Formato de Novedades del Control Tráfico Marítimo del 3 de enero de 2026, diligenciado por el señor Marinero Segundo Julio César de la Rosa Blanquicet, en su calidad de Controlador de Tráfico Marítimo de la Estación de Control, Tráfico y Vigilancia Marítima de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, remitido a través de correo electrónico de fecha 3 de febrero de 2026, informó lo siguiente:

"(...)

## 6. INFORME EXPLÍCITO DE LOS HECHOS OCURRIDOS:

**Siendo las 022209R FEB/26, se recibió comunicación vía VHF marino por parte del capitán de la motonave INTERGOD VII, matrícula MC-03-0123, quien informó que, debido a fuerte oleaje, la embarcación garreó hacia el sector de Playa Los Cocos, solicitando asistencia, manifestando que la potencia de su maquinaria no era suficiente para salir del área debido a la acción de la corriente.**

De manera inmediata, se procedió a informar la situación a la Estación de Guardacostas de Santa Marta y a los remolcadores en el sector, vía VHF marino, canales 11 y 16, solicitando apoyo. Dichas unidades manifestaron no poder atender la situación, por razones de seguridad para el zarpe, dadas las condiciones marítimas adversas.

**Siendo las 022210R FEB/26, se estableció comunicación con el Remolcador BARÚ, el cual informó que no podía realizar la asistencia hasta tanto su agencia emitiera la instrucción correspondiente, reiterándosele que la motonave se encontraba en situación de emergencia y en posible peligro de encallamiento.**

Posteriormente, se informó la situación a la Estación de Pilotos y a la agencia de remolcadores, quienes manifestaron no poder asistir debido a la poca profundidad existente en el sector, recomendándose al capitán de la embarcación efectuar zarpe de emergencia y enmendar fondeadero.



Siendo las 022220R FEB/26, el capitán de la motonave informó que la embarcación se encontraba estable, indicando que había fondeado anclas y que el motor de estribor le permitía mantenerse en posición. Se le indicó al capitán que, bajo su responsabilidad, evaluara la posibilidad de coordinar medios disponibles, manteniendo comunicación permanente con la estación.

Asimismo, se instruyó al capitán a adoptar medidas preventivas de seguridad y protección ambiental, manteniendo vigilancia permanente sobre la condición del casco y reportando de inmediato cualquier novedad o posible contaminación.

**Siendo las 022326R FEB/26, el capitán de la motonave INTERGOD VII solicitó a la Estación de Pilotos una lancha para realizar la maniobra de trasbordo de cabos hacia un remolcador, no recibiendo respuesta positiva debido a las condiciones climáticas en el sector.**

**Siendo las 030045R FEB/26, el capitán informó el estado de la embarcación y del personal a bordo sin novedad, indicando que únicamente la proa se encontraba en la orilla y las propelas de popa en condición de flotabilidad.**

Siendo las 030128R FEB/26, el capitán de la motonave reportó material y embarcación sin novedad, a la espera de que mejoren las condiciones meteomarinas para elaborar maniobra con remolcadores hacia fondeo en la Bahía de Santa Marta.

Siendo las 030252R FEB/26, el capitán de la motonave reportó material y embarcación sin novedad, a la espera de que mejoren las condiciones meteomarinas para elaborar maniobra con remolcadores hacia fondeo en la Bahía de Santa Marta.

Siendo las 030600R FEB/26, el capitán de la motonave reportó material y embarcación sin novedad, a la espera de que mejoren las condiciones meteomarinas para elaborar maniobra con remolcadores hacia fondeo en la Bahía de Santa Marta. Informó que puede maniobrar por sus propios medios; sin embargo, solicita asistencia por la seguridad de su embarcación.

**Siendo las 030627R FEB/26, el capitán de la motonave reportó que ha perdido el ancla de su embarcación y que se encuentra coordinando con el oficial de abanderamiento. (...)** Cursiva, negrilla y subrayas fuera del texto original).

Teniendo en cuenta los mencionados hechos los cuales ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, que configuran un siniestro marítimo de encallamiento, se ordenará la apertura de investigación jurisdiccional.

Lo precedente, con base en lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, que estableció que son funciones de las Capitanías de Puerto investigar y fallar de acuerdo con su competencia, **aún de oficio**, los siniestros y accidentes marítimos, las infracciones a la normatividad marítima que regula las actividades marítimas y la Marina Mercante Colombiana.





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por los datos de identificación: IPXP B04q X06 B8r5 8be6 /aMZ Oao=

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 (...).”** (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original)

Así mismo, lo consagra el artículo 27 en concordancia con el numeral 27 del artículo 5 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 e investigar y sancionar la violación a las normas de Marina Mercante.

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).

Al respecto, mediante sentencia de fecha 9 de diciembre de 2013, del honorable Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera – Subsección A, Consejero Ponente: Dr. Mauricio Fajardo Gómez, Proceso 270012331000201200035 01, radicado 47130, actor Cirilo Olaya Riascos y otros, señaló:

**“(…) Adicionalmente, se observa que dicho asunto resulta diferente a la competencia judicial que le fue atribuida a la Dirección General Marítima y Portuaria –DIMAR–, toda vez que dicha institución se encuentra facultada –se insiste– para avocar el conocimiento de investigaciones por accidentes o siniestros**



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza al estar firmado digitalmente con el código de verificación IPXP B44q fX06 B8f5 8b6f /aMZ Oao=

**marítimos que involucren naves o artefactos navales, o plataformas o estructuras marinas y, siempre y cuando, los involucrados sean particulares.**

En efecto, el artículo 43 del Decreto-ley 2324 de 1984 precisó que el objeto de la investigación que se efectúa dentro del citado proceso judicial adelantado por las Autoridades Marítimas, tiene como **finalidad la de establecer**, entre otras cuestiones de importancia, las siguientes:

- El lugar y hora del accidente o siniestro;
- La visibilidad, condiciones de tiempo y mar;
- El estado del buque o buques y sus equipos;
- Los libros de bitácora y órdenes a las máquinas y/o registradores automáticos;
- Los certificados de matrícula y patente de navegación;
- Los certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación que se estimen necesarios;
- La licencia de navegación del Capitán o Capitanes de las naves oficiales y de las tripulaciones que se considere del caso;
- El croquis sobre la carta de navegación del lugar del accidente o siniestro con indicación del tiempo, posición, rumbos, etc;
- Los demás elementos que a juicio del Capitán de Puerto o del Tribunal de Capitanes deban ser aportados, tales como la inspección ocular, los documentos de carga, libros de hidrocarburos, el avalúo de los daños, etc.

Pues bien, a partir de cada uno de los elementos antes referidos, a la correspondiente autoridad marítima **le compete efectuar una declaración de culpabilidad y responsabilidad respecto de un accidente o siniestro marítimo** sometido a su conocimiento y, de igual forma, **determinar el avalúo de los daños irrogados**, circunstancia que a todas luces evidencia que la finalidad de dicho proceso de ninguna manera se encuentra encaminada a analizar si el Estado debe responder patrimonialmente, o no, por los daños antijurídicos que se llegaren a causar por el acaecimiento de un accidente o siniestro marítimo". (Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto original).

Con base en los anteriores fundamentos facticos y legales, y por ser este Despacho competente para investigar esta clase de siniestros marítimos, se dispone la apertura de investigación jurisdiccional por el **SINIESTRO MARÍTIMO DE ENCALLAMIENTO DE LA NAVE INTERGOD VII DE BANDERA COLOMBIANA, IDENTIFICADA CON MATRÍCULA N° MC-0123**, en contra de los presuntos responsables **LUIS ARCESIO HURTADO VEGA**, identificado con cédula de ciudadanía N° 72.131.873, en calidad de capitán de la nave **INTERGOD VII** de bandera colombiana, y la sociedad **C.I. INTERNATIONAL FUELS S.A.S.**, legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Barranquilla, identificada con NIT. 802024011-4, en su condición de armadora de la citada nave, con el fin de establecer las circunstancias de tiempo, modo, y lugar en que sucedieron los hechos ocurridos el día 2 de febrero de 2026, establecer la culpabilidad y responsabilidad en el siniestro marítimo, y si a ello hubiere lugar, determinar el avalúo de los daños ocurridos por tal motivo; en consecuencia, se **DECRETA** la práctica de las siguientes pruebas y diligencias en los términos señalados en el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984, así:



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por los datos de identificación y el código de verificación. Identificador: FPXP B44q X06 B8f5 8be6 /aMZ Oao=

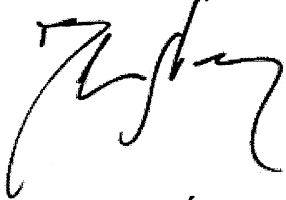
1. Dar aviso del inicio de la investigación jurisdiccional a la Dirección General Marítima.
2. Notificar personalmente y por Estado el presente auto de apertura de investigación jurisdiccional, conforme lo establece el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Señálese el día **seis (6) de febrero de dos mil veintiséis (2026), a las 08:00 A.M.** horas, para celebrar la primera audiencia pública, de conformidad con lo señalado en el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984. La mencionada audiencia se adelantará haciendo uso de los medios tecnológicos, a través de la plataforma Microsoft Teams, que graba en formato de audio y video, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 2213 de 2022, para tal efecto se comunicará en su debida oportunidad el enlace de conexión a los sujetos procesales.
4. Las partes o sujetos procesales y demás interesados deben presentar dentro de la primera audiencia, el escrito de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, en el cual se indique:
  - Nombre, edad y domicilio de la persona interesada y de su apoderado.
  - Lo que pretende demostrar dentro de la investigación, expresando con precisión y claridad las pretensiones que tenga.
  - Los hechos que sirven de fundamento a sus pretensiones.
  - Los fundamentos de derecho que invoque.
  - Las pruebas que pretenda hacer valer y pedirá las que desee se decreten por el Capitán de Puerto.
  - La dirección de oficina o habitación donde él o el representante o representantes recibirán notificaciones personales.
  - La solicitud de que se vinculen a la investigación cualesquiera otras personas que considere como posibles responsables e interesados y los demás aspectos que considere pertinentes.

**La no comparecencia injustificada dará lugar a presumir ciertos los hechos susceptibles de prueba por confesión, de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 38 del Decreto Ley 2324 de 1984.**

5. Decretar la declaración bajo la gravedad del juramento de los señores **LUIS ARCESIO HURTADO VEGA**, identificado con cédula de ciudadanía N° 72.131.873, en calidad de capitán de la nave **INTERGOD VII** de bandera colombiana, y el señor representante legal de la sociedad **C.I. INTERNATIONAL FUELS S.A.S.**, legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Barranquilla, identificada con NIT. 802024011-4, en su condición de armadora de la citada nave, haciéndoles saber el derecho de comparecer al proceso mediante abogado legalmente autorizado.

6. Decretar los testimonios de los señores **HECTOR FABIO ACOSTA NAVARRO**, identificado con cédula de ciudadanía N° 85.372.080 en calidad de primer oficial de puente de la nave **INTERGOD VII** de bandera colombiana y al señor **FRANK PETER SANCHEZ FERNANDEZ**, identificado con cédula de ciudadanía N° 72.137.867, en calidad de primer oficial de puente de la nave **INTERGOD VII** de bandera colombiana.
7. Notificar personalmente el presente auto de apertura de investigación jurisdiccional a los señores **LUIS ARCESIO HURTADO VEGA**, identificado con cédula de ciudadanía N° 72.131.873, en calidad de capitán de la nave **INTERGOD VII** de bandera colombiana, y a la sociedad **C.I. INTERNATIONAL FUELS S.A.S.**, legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Barranquilla, identificada con NIT. 802024011-4, en su condición de armadora de la citada nave, y demás personas interesadas, haciéndoles saber el derecho de comparecer al proceso mediante abogado legalmente autorizado, en los términos señalados en el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia lo estipulado en el artículo 73 del Código General del Proceso.
8. Alléguese a la investigación jurisdiccional el reporte meteorológico y de las condiciones de mar para el día 2 de febrero de 2026, fecha de los hechos, obtenido de la página web del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH).
9. Ordenase dictamen pericial con un (1) perito marítimo en navegación y cubierta categoría "A", para que presente dictamen pericial, con el fin de conceptuar y establecer los siguientes aspectos: Circunstancias en las cuales se produjo el siniestro marítimo de la referencia, y análisis de los aspectos técnicos y náuticos relevantes con indicación precisa de las causas, conducta técnica y náutica de las personas involucradas, el estado de las naves, su mantenimiento, descripción de los daños, avalúo de los daños, y las que a buen juicio consideren convenientes para el mejor esclarecimiento de los hechos, para lo cual se nombra al señor **CARLOS ALBERTO ANZOLA MARTINEZ**, perito marítimo en navegación y cubierta categoría "A", de la Lista de Auxiliares de la Justicia de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, quien deberá tomar posesión del cargo con las debidas formalidades exigidas en la ley, al tenor de lo dispuesto en el artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo consagrado en los artículos 48 y 49 del Código General del Proceso.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**



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