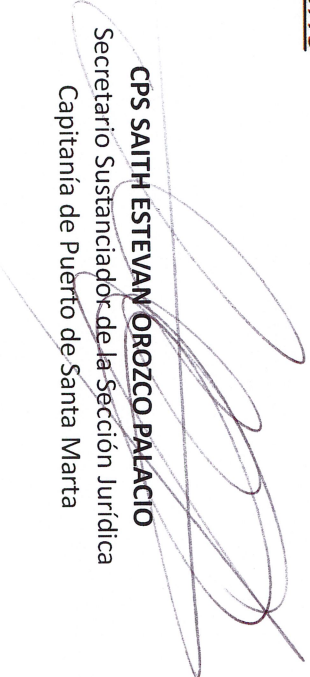


Estado N°.027

N°	Expediente	Clase de proceso	Partes	Fecha auto	Fecha inicial	Actuación	Cuaderno
1	14012026008	Abordaje / Lesiones / Muerte	MN RM CHINOOK / LA NIÑA ELVI	27/05/2026	17/04/2026	Auto no aprueba garantía.	1

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 Capitanía de Puerto de Santa Marta el día veintiocho (28) 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 Sustanciador de la Sección Jurídica
Capitanía de Puerto de Santa Marta

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Santa Marta, D.T.C.H., 27 de mayo de 2026

Referencia: Auto no aprueba garantía.

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo N° 14012026008.

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 garantía allegada al expediente por la abogada **MARÍA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS**, obrando en su condición de apoderada judicial de la sociedad **SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.**, en el marco de la Investigación Jurisdiccional N° 14012026008, adelantada con ocasión del siniestro marítimo en el que resultó involucrada el remolcador **CHINOOK** de bandera colombiana, distinguido con matrícula MC-04-043.

ANTECEDENTES

Mediante auto de apertura de investigación jurisdiccional del 17 de abril de 2026, este Despacho dio inicio a la Investigación Jurisdiccional N° 14012026008, por siniestro marítimo ocurrido el día 10 de abril de 2026 en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, hecho en el que resultaron involucradas las motonaves **CHINOOK** de bandera colombiana, distinguida con matrícula MC-04-043, y **LA NIÑA ELVI** sin matrícula.

En el curso de la primera audiencia pública del 21 de abril de 2026, 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 armador del remolcador **CHINOOK** de bandera colombiana, con el propósito de responder por los eventuales daños, perjuicios y costas del proceso.

Dentro del término procesal correspondiente, la apoderada judicial de la sociedad **SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.** allegó al expediente Carta de Garantía expedida por el Club de Protección e Indemnización **THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG)**, acompañada del Certificado de Existencia y Representación Legal de la sociedad **GÓMEZ ARIZA CABRALES ASOCIADOS LTDA.**, identificada con NIT 800180526-5, presentada como representante del referido Club en el territorio nacional.

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



Identificador: XIYX VE77 GbPp cobV owd2 1Slm 9pA=
Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico es la misma que la del documento original.

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 (...).”*

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 endiligado 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 transcrita, 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”.

De igual modo, la Corte Constitucional se pronunció sobre la exequibilidad del artículo 72 del Decreto Ley 2324 de 1984 mediante sentencia N° C-212 del 28 de abril de 1994, y la Corte Suprema de Justicia, en sentencia N° 63 del 22 de agosto de 1985, expediente 1306 de la Sala Plena, declaró exequible la misma disposición.

Del recorrido normativo y jurisprudencial precedente se desprende, con suficiente claridad, que la suficiencia de la caución no se agota en el monto fijado por el Despacho, sino que comprende además la idoneidad sustancial del instrumento mediante el cual aquella se ofrece, lo cual supone, de manera ineludible, la legitimación de quien la otorga, así como la debida acreditación de su representación en el territorio nacional.

La caución, por su naturaleza, debe ser exigible en Colombia sin obstáculos formales ni materiales, de manera que pueda hacerse efectiva con prontitud en favor de quienes resulten perjudicados con los hechos investigados.

Examinada la documentación aportada por la apoderada judicial de la sociedad **SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.**, particularmente el Certificado de Existencia y Representación Legal de la sociedad **GÓMEZ ARIZA CABRALES ASOCIADOS LTDA.**, este Despacho advierte que la calidad de representante en el territorio nacional del Club de Protección e Indemnización **THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG)** **no se encuentra debidamente acreditada en cabeza de dicha sociedad, pues el documento aportado no permite establecer, con la certeza requerida en esta clase de actuaciones, el vínculo de representación invocado**, máxime cuando los corresponsales reconocidos por el propio Club en el territorio colombiano no coinciden con la persona jurídica que comparece al proceso ofreciendo el respaldo de la cobertura.

La consecuencia procesal de tal hallazgo es evidente, si quien suscribe la Carta de Garantía no acredita, en debida forma, su condición de representante del Club emisor en Colombia, la garantía ofrecida pierde el atributo de suficiencia que exige el artículo 72 del Decreto Ley 2324 de 1984, en tanto su exigibilidad queda supeditada a una cadena de representación que el expediente no logra demostrar.

Una caución de esa naturaleza no satisface la finalidad que el legislador atribuyó al instrumento, esto es, asegurar de manera efectiva el pago de los daños, perjuicios y costas eventualmente generados con ocasión del proceso, lo que conduce, necesariamente, a su no aprobación.

En esa medida, debe el Despacho proceder a no aprobar la garantía allegada, sin perjuicio del derecho que asiste a la sociedad **SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.** de aportar, dentro del término que se le indique, una garantía que cumpla con las exigencias de suficiencia previstas en la normativa ya analizadas, ya sea mediante póliza expedida por compañía aseguradora legalmente establecida en Colombia, garantía bancaria pagadera en el país, depósito judicial, o Carta de Garantía expedida por Club de



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento no puede ser cuestionada por la copia en papel.
Identificador: XIYX VE77 GbPp cobV ovd2 1Sim 9pA=

Protección e Indemnización cuya representación en el territorio nacional se encuentre plenamente acreditada conforme a los corresponsales reconocidos por el respectivo Club.

Lo anterior, sin perjuicio de la advertencia que se hace en el sentido de que, mientras no se constituya garantía suficiente a satisfacción de esta Capitanía de Puerto, no se autorizará el zarpe del remolcador **CHINOOK** de bandera colombiana, distinguida con matrícula MC-04-043, 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 Carta de Garantía expedida por el Club de Protección e Indemnización **THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG)**, allegada al expediente por la apoderada judicial de la sociedad **SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.**, 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 al remolcador **CHINOOK** de bandera colombiana, distinguida con matrícula MC-04-043, 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