



Defensa

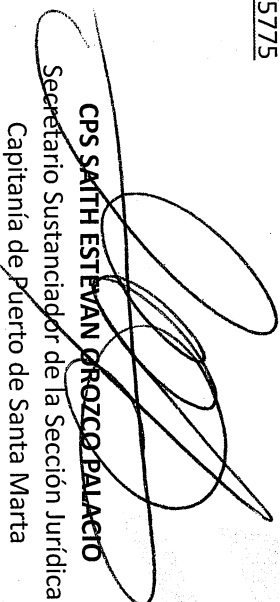


Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

Estado N°.007

N°	Expediente	Clase de proceso	Partes	Fecha auto	Fecha inicial	Actuación	Cuaderno
1	14012026002	ABORDAJE	MN SIN NOMBRE SIN MATRICULA Y CAPITÁN MD	29/01/2026	29/01/2026	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 Capitania de Puerto de Santa Marta el día treinta (30) de enero de dos mil veintiseis (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 ESTEVAN PROZCO 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 - @DimarColombia

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Santa Marta D. T. C e H., 29 de enero de 2026

Referencia: Investigación jurisdiccional N° 14012026002.

Asunto: Auto de apertura de investigación jurisdiccional por siniestro marítimo.

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 escrito de fecha 07 de enero de 2026 suscrita por el señor ORLANDO DE JESUS COTES CANTILLO, identificado con cedula de ciudadanía N.º 84.451.519, quien informó a este Despacho los hechos ocurridos el día 30 de diciembre de 2025, así:

“(...) ORLANDO DE JESUS COTES CANTILLO, mayor de edad y vecino de esta ciudad, identificado como aparece al pie de mi firma, en mi calidad de representante de la corporación de pescadores chinchorrero de Taganga, respetuosamente me dirijo a usted para informar los siguientes por consiguiente elevar voz de protesta:

El día 30 de Diciembre del año 2025 a eso de 16:30, cuando pescadores artesanales de esta corregimiento regresaban de sus labores de pesca, en el sector de la barra en inmediaciones de la isla aguja, en el corregimiento de Taganga, en un cayuco bote artesanal adscripto a la corporación de pescadores chinchorrero de Taganga, cuando de repente fue embestida, por la motonave “CAPITAN MD”, quien prácticamente se trepo a nuestra MN, originando un siniestro marítimo, causándole daños a dos pescadores y a la MN, la embarcación en referencia está inscrita en la capitanía de puerto con CP-04 2024, capitaneada por el señor JORGE LUIS BORJA BOREGO, identificado con la C.C. No 12.619.978, persona que en su momento presto los primeros auxilios a los dos pescadores que resultaron más afectados, trasladándolos al puesto de salud de Taganga y colaborando con la suma de CIEN MIL PESOS, para transporte y medicina, de ahí se ha desaparecido ni él, ni la agencia de viajes responde por los daños físicos de los afectados y de la motonave., los señores JORGE LUIS CERVANTES ANCHILA y LUIS GREGARIO GUTIERREZ ESCALANTE, sufrieron daño en su integridad física y tanto la MN como el motor de la embarcación fue averiado.(...)” (Cursiva fuera del texto original).

Teniendo en cuenta que los hechos mencionados, se encuentran relacionados con una actividad marítima desarrollada dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, que configuran los siniestros marítimos de abordaje entre la nave SIN



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código de verificación que aparece en el documento impreso. Identificador: 0L1e reZ2 mHN5 o0ua FHOu l9NH lfk=

NOMBRE Y SIN MATRICULA y la nave CAPITAN MD de bandera colombiana, que figura en la base de datos de esta Capitanía de puerto con el número de matrícula CP-04-2044, se ordenará la apertura de investigación jurisdiccional.

Lo anterior se fundamenta en lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, el cual establece como función de las Capitanías de Puerto investigar y fallar, de acuerdo con su competencia y aún de oficio, los siniestros y accidentes marítimos, así como las infracciones a la normatividad marítima que regula las actividades marítimas y la Marina Mercante Colombiana.

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)

En concordancia con el numeral 27 del artículo 5 y así como con los artículos 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 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 relacionados 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; o

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

De igual forma, la norma antes citada denomina el concepto de daños materiales así:

“Daños materiales: Para los efectos del presente capítulo, se consideran como daños materiales aquellos que:

a) Afectan considerablemente a la integridad estructural, el funcionamiento o las características operacionales de un buque o de la infraestructura marítima; y requieren reparaciones o sustitución de componentes importantes; o

b) La destrucción del buque o de la infraestructura marítima. (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 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 fundamentos fácticos y legales anteriormente expuestos, y en virtud de la competencia de este Despacho para investigar esta clase de siniestros marítimos, se dispone la apertura de investigación jurisdiccional por **LOS SINIESTROS MARÍTIMOS DE ABORDAJE ENTRE LA NAVE SIN NOMBRE Y SIN MATRÍCULA, Y LA NAVE CAPITAN MD IDENTIFICADA CON LA MATRÍCULA CP-04-2044**, en contra del presunto responsable JORGE LUIS BORJA BOREGO identificado con cedula de ciudadanía N.º 12.619.978, en su condición de capitán de la nave denominada CAPITAN MD identificada en la base de datos de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, con la matrícula N.º CP-04-2044.

La investigación tiene como finalidad establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los presuntos hechos el día 30 de diciembre de 2025, determinar la culpabilidad y responsabilidad en el siniestro marítimo, y, de ser procedente, realizar el avalúo de los daños ocasionados por dicho evento.

En consecuencia, se decreta la práctica de las siguientes pruebas y diligencias, conforme a lo establecido en el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984, así:

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 **once (11) de febrero de dos mil veintiséis (2026), a las 02:30 p.m.**, para la celebración de la primera audiencia pública, de conformidad con lo establecido en el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.

La mencionada audiencia se llevará a cabo mediante el uso de medios tecnológicos, a través de la plataforma Microsoft Teams, la cual permite la grabación en formato de audio y video, conforme a lo dispuesto en los artículos 1 y 2 de la Ley 2213 de 2022. El enlace de conexión será comunicado oportunamente 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 del señor JORGE LUIS BORJA BOREGO identificado con cedula de ciudadanía N.º 12.619.978, en su condición de capitán de la nave denominada CAPITAN MD identificada en la base de datos de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, con la matrícula N.º CP-04-2044, haciéndoles saber el derecho de comparecer al proceso mediante abogado legalmente autorizado.
6. **DECRETAR** los testimonios de las personas que se deriven de la anterior declaración del señor JORGE LUIS BORJA BOREGO identificado con cedula de ciudadanía N.º 12.619.978, en su condición de capitán de la nave denominada CAPITAN MD identificada en la base de datos de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, con la matrícula N.º CP-04-2044.
7. **DECRETAR** el testimonio del señor DIEGO FELIPE HERNANDEZ identificado con cedula de ciudadanía N.º 80.189.914, y del señor MARCO TULIO DAZA OLARTE identificado con cedula de ciudadanía N.º 84.458.978 ambos en condición de propietario y armador de la nave denominada CAPITAN MD identificada en la base de datos de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, con la matrícula N.º CP-04-2044, haciéndoles saber el derecho de comparecer al proceso mediante abogado legalmente autorizado.
8. **DECRETAR** el testimonio del señor GEBAN ALBERTO SUAREZ AMAYA identificado con cedula de ciudadanía N.º 17.974.121, en su condición de propietario y armador de la nave denominada CAPITAN DANIEL GONZALO identificada en la base de datos de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, con la matrícula N.º CP-04-2024, haciéndoles saber el derecho de comparecer al proceso mediante abogado legalmente autorizado
9. **DECRETAR** el testimonio del señor ORLANDO DE JESUS COTES CANTILLO identificado con cedula de ciudadanía N.º 84.451.519, en calidad de representante legal de la CORPORACIÓN DE PESCADORES CHINCHORRERO DE TAGANGA, identificada con NIT NIT 891701704 – 8, presunta propietaria de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA, haciéndoles saber el derecho de comparecer al proceso mediante abogado legalmente autorizado





Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la firma electrónica. Identificador: 0L1e reZ2 mHN5 o0ua FHOU 19NH lIk=

10. **NOTIFICAR** personalmente el presente auto de apertura de investigación jurisdiccional a JORGE LUIS BORJA BOREGO identificado con cedula de ciudadanía N.º 12.619.978, en su condición de capitán de la nave denominada CAPITAN MD identificada en la base de datos de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, con la matrícula N.º CP-04-2044 y al señor ORLANDO DE JESUS COTES CANTILLO identificado con cedula de ciudadanía N.º 84.451.519, en calidad de representante legal de la CORPORACIÓN DE PESCADORES CHINCHORRERO DE TAGANGA, identificada con NIT NIT 891701704 – 8, presunta propietaria de la nave SIN NOMBRE Y SIN MATRICULA y al señor DIEGO FELIPE HERNANDEZ DIAZ identificado con cedula de ciudadanía N.º 80.189.914, y del señor MARCO TULIO DAZA OLARTE identificado con cedula de ciudadanía N.º 84.458.978 ambos en condición de propietario y armador de la nave denominada CAPITAN MD identificada en la base de datos de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, con la matrícula N.º CP-04-2044 y al señor GEBAN ALBERTO SUAREZ AMAYA identificado con cedula de ciudadanía N.º 17.974.121, en su condición de propietario y armador de la nave denominada CAPITAN DANIEL GONZALO identificada en la base de datos de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, con la matrícula N.º CP-04-2024, y demás personas interesadas, en los términos señalados en el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984.
11. **REQUERIR** al Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH). Para que allegue a la investigación jurisdiccional el reporte meteorológico y de las condiciones de mar para el día 30 de diciembre de 2025, fecha de los hechos.
12. **REQUERIR** por conducto de la Sección de Marina Mercante de La Capitanía de Puerto De Santa Marta, para que aporte a la investigación jurisdiccional los datos generales de los señores JORGE LUIS BORJA BOREGO identificado con cedula de ciudadanía N.º 12.619.978, DIEGO FELIPE HERNANDEZ identificado con cedula de ciudadanía N.º 80.189.914, y del señor MARCO TULIO DAZA OLARTE identificado con cedula de ciudadanía N.º 84.458.978, y al señor GEBAN ALBERTO SUAREZ AMAYA identificado con cedula de identificado con cedula de ciudadanía N.º 17.974.121, que reposen en la base de datos de esta Capitanía de Puerto.
13. **REQUERIR** por conducto de la Sección de Marina Mercante de La Capitanía de Puerto De Santa Marta, para que aporte a la investigación jurisdiccional a la investigación jurisdiccional copia del pantallazo de la plataforma del sistema de tráfico marítimo SITMAR, referente a la nave CAPITAN MD identificada en la base de datos de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, con la matrícula N.º CP-04-2044, en relación con solicitud de zarpe en fecha 30 de diciembre de 2025.
14. Practíquense todas las diligencias y alléguese todos los documentos pertinentes de las citadas naves que obran en CP04, y demás pruebas pertinentes y conducentes para obtener el total esclarecimiento de los hechos.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la firma electrónica. Identificador: 0Lle reZ2 mHN5 o0ua FHOU I9NH lfk=

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

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

