

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

NOTIFICACIÓN POR ESTADO

- PROCESO : No. **11012022002**- SINIESTRO MARÍTIMO DE INCENDIO de la motonave TAURUS I, matrícula AMMT-PE-0052, OMI 7806295 de bandera de Venezuela. -
- PARTES : Señores: Armando Pineda Lozano, capitán MN Taurus I, matrícula AMMT-PE-0052, OMI 7806295; Representante legal Inversiones Atuneras C.A. INATUNCA, o a quien haga sus veces en calidad de propietario de la MN Taurus I, matrícula AMMT-PE-0052, OMI 7806295; doctor Carlos Duque apoderado del capitán, armador y tripulación de la MN Taurus I; Jose Belmore Gaviria Díaz Representante legal o a quien haga sus veces de la agencia marítima Gerleinco S.A.S., como agente marítimo de la MN Taurus I, matrícula AMMT-PE-0052, OMI 7806295; David Fernando Giraldo Calderón apoderado de la agencia marítima Gerleinco S.A.S., y demás partes interesadas.
- AUTO : De fecha 20 de octubre de 2022, por medio del cual se resuelve la solicitud de nulidad presentada por el apoderado de GERLEINCO S.A.S., dentro de la investigación jurisdiccional No. 11012022002, adelantada por el siniestro marítimo de incendio de la MN Taurus I, matrícula AMMT-PE-0052, OMI 7806295, bandera de Venezuela, hechos ocurridos el día 05 de septiembre de 2022.

Se fija el presente ESTADO, el día veinticuatro (24) de octubre de 2022, siendo las 08:00 horas, en un lugar público de la Secretaría y en la página electrónica de la Dirección General Marítima.



PD8. 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.

PD8. ROBERTO CARLOS GRANADOS DEL CASTILLO
Asesor Jurídico CP-01

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Buenaventura D.E., 20 de octubre de 2022

Referencia: Procede este despacho a pronunciarse sobre el incidente de nulidad y solicitud de fallo anticipado presentado por el abogado David Fernando Giraldo Calderón, apoderado de la agencia marítima GERLEINCO S.A.S. agente marítimo de la motonave Taurus I, matrícula AMMT-PE-0052, OMI 7806295, bandera de Venezuela, dentro de la investigación jurisdiccional No. 11012022002, adelantada por la ocurrencia del siniestro marítimo de incendio de la mencionada nave, ocurrido el día 05 de septiembre de 2022.

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Auto

ANTECEDENTES

Este despacho de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, mediante auto de fecha 06 de septiembre de 2022, ordenó la apertura de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de incendio de la motonave Taurus I, matrícula AMMT-PE-0052, OMI 7806295, bandera de Venezuela, ocurrido el día 05 del mismo mes y año.

La primera audiencia pública celebrada dentro de la mencionada investigación se llevó a cabo durante los días 08 y 09 de septiembre de 2022, en la cual se escucharon las declaraciones del capitán de la citada nave, del agente marítimo, y los testimonios de varios tripulantes de la motonave Taurus I.

En desarrollo de la primera audiencia pública el apoderado de la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., agente marítimo de la motonave Taurus I, solicitó al despacho se excluyera a su poderdante de la presente investigación por considerar que no tiene la calidad de agente marítimo de la mencionada nave, y en su lugar, se vinculara a la agencia marítima Cielo Díaz Agudelo, por considerar que es ésta última quien tiene la calidad de agente marítimo de la nave en el puerto de Buenaventura.

El despacho resolvió de forma negativa la solicitud presentada por el apoderado judicial, no accediendo a la misma, y manteniendo vinculada a la presente investigación en calidad de parte, a la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., agente marítimo de la motonave Taurus I.

La anterior decisión fue objeto de recurso de reposición por parte del apoderado, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 53, siendo resuelto por el despacho confirmando la decisión adoptada, manteniéndose vinculada la empresa GERLEINCO S.A.S. a la presente investigación, en calidad de agente marítimo de la motonave Taurus I, matrícula AMMT-PE-0052, OMI 7806295, bandera de Venezuela

ARGUMENTOS DEL SOLICITANTE

Mediante memorial contentivo de incidente de nulidad y de solicitud de fallo anticipado, remitido a este despacho vía correo electrónico de fecha 28 de septiembre de 2022, el apoderado del capitán, armador y agencia marítima de la motonave Taurus I, matrícula AMMT-PE-0052, OMI 7806295, bandera de Venezuela, entre otros aspectos, expuso los siguientes:

I. HECHOS (...).

2. La anterior citación fue enviada equivocadamente a GERLEINCO, en condición a la supuesta condición de agente marítimo que mi representada ostentaba sobre la M/N TAURUS I, no obstante, esta nave estaba agenciada ante la Capitanía de Puerto de Buenaventura por la agencia marítima CIELO MARES, tal y como consta en la solicitud de arribo No. 225196 y la información consignada en el Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo (SITMAR), documentos que aporto como pruebas 1 y 2 respectivamente con el presente escrito. (...).

4. A pesar de que mi representada expuso con claridad desde el mismo inicio de la actuación jurisdiccional que el auto inicial debió haber sido notificado al agente marítimo CIELO MARES por ser esta la agencia marítima que tenía contrato de agenciamiento marítimo **vigente** con el armador de la M/N TAURUS I al momento de la ocurrencia del siniestro marítimo, el Señor Capitán de Puerto, en el transcurso de la audiencia pública que tuvo lugar entre los días 8 y 9 de septiembre de 2022, despachó desfavorablemente la solicitud de GERLEINCO al considerar que existía un contrato de agenciamiento marítimo entre GERLEINCO y CIELO MARES. No obstante, como expondré a continuación, dicha posición del Capitán de Puerto deberá ser rectificadas para vincular al agente marítimo correcto, y consecuentemente desvincular a mi representada de esta actuación jurisdiccional que le está ocasionando perjuicios.

5. Por lo anterior, y como fundamento de la solicitud de nulidad y de la solicitud de sentencia/fallo anticipado parcial objeto del presente escrito, GERLEINCO procederá a desarrollar los siguientes argumentos:

- Nunca existió contrato de agenciamiento marítimo entre GERLEINCO y el armador de la M/N TAURUS I porque GERLEINCO condicionó la aceptación de su nominación al hecho de que se surtieran los respectivos trámites administrativos ante la Dirección General Marítima (DIMAR). En efecto, la DIMAR nunca expidió el acto administrativo por medio del cual aceptara a GERLEINCO como nuevo agente marítimo de la motonave siniestrada.
- Si en gracia de discusión admitimos que entre GERLEINCO y el armador de la M/N TAURUS I existió un contrato de agenciamiento marítimo, el mismo **nunca produjo efectos** por las siguientes razones: (i) la DIMAR nunca expidió el acto administrativo respectivo aceptando su aceptación; (ii) la supuesta cesión de posición contractual del contrato de agenciamiento marítimo, necesitaba autorización del cedido, es decir CIELO MARES, por tratarse de un contrato intuitu personae; y (iii) era necesaria la revocatoria del contrato de agenciamiento marítimo de CIELO MARES por parte del armador de la M/N TAURUS I, como lo exigen las normas sustanciales.
- Si en gracia de discusión asumimos que existió una revocatoria del mandato/agenciamiento marítimo de CIELO MARES, dicha circunstancia no desliga la responsabilidad de CIELO MARES en su condición de agente marítimo como lo ha señalado la Corte Suprema de Justicia, y en consecuencia CIELO MARES debe ser vinculado al proceso.
- La no vinculación de CIELO MARES vulnera su derecho de defensa, pues dada la exposición de su responsabilidad solidaria, puede verse afectada por un fallo en un proceso en el cual no tuvo la oportunidad de defenderse, lo cual incluso afectaría su eventual acción de subrogación frente al hipotético responsable del daño en virtud del artículo 1579 del Código Civil y 1492 del Código de Comercio.

II. OPORTUNIDAD E INTERÉS

1. Respeto de la solicitud de nulidad.

En lo que concierne a la oportunidad para presentar la solicitud de nulidad, de acuerdo con lo establecido en el inciso 1 del artículo 134 del CGP, "las nulidades podrán alegarse en cualquiera de las instancias, antes de que se dicte sentencia."

Teniendo en cuenta que dentro del proceso de la referencia no se ha proferido fallo o sentencia por parte del Señor Capitán de Puerto, la nulidad que en la presente oportunidad se impetra es absolutamente oportuna.

Por su parte, en cuanto al interés o legitimación de GERLEINCO para proponer la causal de nulidad contemplada en el numeral 8 del artículo 133 del CGP, la Corte Suprema de Justicia desde la misma vigencia del Código de Procedimiento Civil (circunstancia que no ha variado con la entrada en vigencia del CGP), ha señalado que el sujeto “indebidamente notificado” o cuya vinculación indebida al proceso le cause perjuicios, está legitimado para proponer esta causal de nulidad: “Dentro del escenario acabado de reseñar, por averiguado se tiene que la nulidad amparada en el numeral 9 del artículo 140 ibidem – “cuando no se practica en legal forma la notificación a personas determinadas, o el emplazamiento de las demás personas aunque sean indeterminadas, que deban ser citadas como partes” -, solo podrá ser reclamada por los sujetos de derecho **indebidamente notificados** o emplazados, o sea, como lo dice el artículo 143 ejusdem, “solo podrá alegarse por la persona afectada” (...).”¹ (Se destaca)

Así, al ser GERLEINCO el sujeto afectado por ser indebidamente notificado y vinculado a la investigación jurisdiccional de la referencia, por no ser el agente marítimo de la M/N TAURUS I, se encuentra plenamente legitimado para solicitar la mencionada nulidad.

2. Respetto de la solicitud de sentencia o fallo parcial anticipado.

El artículo 278 del CGP señala que “[e]n cualquier estado del proceso, el juez deberá dictar sentencia anticipada, total o parcial”, cuando entre otros eventos se encuentre demostrada la “carencia de legitimación en la causa.”

Por lo anterior, la solicitud de sentencia o fallo anticipado parcial, por medio de la cual pediré al Señor Capitán de Puerto que sea declarada la carencia de legitimación en la causa de GERLEINCO es presentada de forma oportuna.

III. SOLICITUD DE NULIDAD

Causal de nulidad invocada: Indebida notificación o citación de las partes o personas que de acuerdo con la ley debieron ser citadas: artículo 133, numeral 8 del CGP.

De acuerdo con lo previsto por el numeral 8 del artículo 133 del CGP, el proceso será nulo, total o parcialmente, “[c]uando no se practica en legal **forma la notificación del auto admisorio de la demanda** a personas determinadas o el emplazamiento de las demás personas aunque sean indeterminadas, **que deban ser citadas como partes**, o de aquellas que deban suceder en el proceso a cualquiera de las partes, cuando la ley así lo ordena, **o no se cita en debida forma** al Ministerio Público o **a cualquier otra persona o entidad que de acuerdo con la ley debió ser citado.**” (Se destaca) (...).”

En concordancia con la anterior disposición, el numeral 4 del artículo 36 del Decreto-Ley 2324 de 1984 señala que el auto inicial - que en materia de investigaciones jurisdiccionales por siniestros marítimos como la que ocupa la atención del Despacho se asimila al auto admisorio de la demanda - debe notificarse personalmente, entre otros sujetos, al agente marítimo si estuvo involucrado en el hecho que se investiga. (...).

1. Nunca existió contrato de agenciamiento marítimo entre GERLEINCO y el armador de la M/N TAURUS I porque GERLEINCO condicionó la aceptación de su nominación al hecho de que se surtieran los respectivos trámites administrativos ante la Dirección General Marítima (DIMAR). En efecto, la DIMAR nunca expidió el acto administrativo por medio del cual aceptara a GERLEINCO como nuevo agente marítimo de la motonave siniestrada (...).

Conforme a lo anterior, en virtud de los artículos 2149 y 2150 del Código Civil – aplicables por remisión del artículo 822 del Código de Comercio - para el perfeccionamiento de un contrato de agenciamiento marítimo, como una modalidad de mandato mercantil, bastaría una nominación o encargo por parte del mandante (armador) y la aceptación de dicha nominación por parte del agente marítimo. (...).

Respecto a la nominación, es claro que mediante correo de fecha 2 de septiembre de 2022, obrante en el expediente, el representante del armador nominó a GERLEINCO como agente marítimo de la M/N TAURUS I. Sin embargo, como podrá observar el Señor Capitán, mediante correo de fecha 3 de septiembre de 2022, también obrante en el expediente, GERLEINCO le dejó muy claro al armador que procedería a revisar la nominación para “poder actuar frente a las autoridades competentes con la debida responsabilidad”, es decir, no aceptó la nominación realizada por el armador de la nave, y cualquier aceptación a dicha nominación estaba condicionada a que se surtieran los respectivos trámites administrativos correspondientes ante las autoridades competentes, principalmente ante la DIMAR, para poder actuar con la debida responsabilidad. Para mejor referencia, me permito citar el correo del 3 de septiembre de 2022: (...).

En coherencia con lo anterior, GERLEINCO nunca actuó o realizó gestión alguna como agente marítimo de la M/N TAURUS I (de lo que da cuenta el reporte del sistema SITMAR de fecha 9 de septiembre de 2022), pues siempre quedó a la espera de las respectivas directrices, gestiones y/o autorizaciones por parte de la Capitanía de Puerto para poder fungir como tal. Para mejor contexto del Señor Capitán, me referiré a los siguientes correos electrónicos enviados por GERLEINCO a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, todos los cuales obran en el expediente de la referencia: (...).

Este correo, evidencia que GERLEINCO le informó a DIMAR sobre su nominación, **pero nunca le expresó que hubiera aceptado la nominación**, y por el contrario le solicitó a la autoridad marítima “información para poder realizar los respectivos registros”, es decir, GERLEINCO tenía claro que no actuaría como agente marítimo hasta que no se surtieran los respectivos formalismos y registros ante DIMAR. (...).

- GERLEINCO le solicita a DIMAR nuevamente instrucciones para actuar – correo del 5 de septiembre de 2022:

“Buenas noches Sres Capitanía de Puerto,

Aún estamos esperando su pronta respuesta. Buque arribó a Buenaventura con la Agencia Cielo Mares y zarpará con la Agencia Gerleinco.

Favor su quía sobre como proceder en SITMAR para la solicitud de zarpe.” (Se destaca) (...).

Nótese de la anterior comunicación que GERLEINCO puso de presente a la Capitanía de Puerto, que “**no aceptaba**” la nominación de la M/N TAURUS I, diferente a manifestar que “**renunciaba**” a una supuesta calidad de agente marítimo, pues es claro, conforme a lo hasta aquí expuesto, que GERLEINCO solo se obligaría si se cumplían los respectivos trámites administrativos ante la DIMAR. Dicho en otras palabras, si GERLEINCO hubiera considerado ser el agente marítimo de la motonave siniestrada, en lugar de decir que no aceptaba la nominación, hubiera sostenido que renunciaba a su mandato, lo cual nunca ocurrió, pues se insiste nunca se manifestó plenamente el consentimiento de GERLEINCO para obligarse como agente marítimo de la M/N TAURUS I.

Respecto de los trámites administrativos que deben surtirse ante la DIMAR para poder formalizar un cambio de agente marítimo, la misma autoridad marítima, a través del documento denominado “GUÍA DEL USUARIO TRÁMITES TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL INTERNACIONAL” (prueba 3), exige que cuando se trate de la 9

modificación de un agente marítimo, tal circunstancia debe ser aprobada mediante la expedición de un **acto administrativo motivado**, pues implica a su turno la modificación a las condiciones al permiso de operación otorgado a la empresa:

“6.2 Modificación y/o adición de empresas habilitadas y con permiso de operación

Las empresas de transporte marítimo de transporte que cuenten con habilitación y permiso de operación podrán modificar las condiciones inicialmente establecidas; para ello, la Dimar, **mediante acto administrativo procederá a realizar las modificaciones solicitadas.**

6.2.1 ¿Cuándo se solicita?

Cuando una empresa desee modificar las condiciones inicialmente otorgadas, en relación con cambios de:

(...)

Representante legal o **agente marítimo**

(...)

6.2.2 ¿Cuáles son los requisitos para cumplir?

A continuación, se relacionan los requisitos para cada una de las posibles solicitudes de modificación:

(...)

Modificación y/o adición de agente marítimo

✓ Nominación del nuevo agente marítimo por parte de la **empresa**.

✓ **Carta de aceptación** del agente marítimo.

(...)

Para las clases de modificaciones anteriormente mencionadas, **la Dimar expedirá resolución motivada que incorpore los cambios a las condiciones inicialmente otorgadas a las empresas.**"⁵ (Se destaca)

Los anteriores requisitos se soportan en el artículo 11, numeral 8 del Decreto 804 de 2001, el cual señala que, para la obtención del permiso de operación por parte de una empresa interesada en prestar el servicio público de transporte marítimo, dicha empresa deberá acreditar, entre otros, los siguientes requisitos:

"Nominar por escrito al agente marítimo que representará a la empresa en Colombia conforme a los artículos 1455 y siguientes del Código de Comercio, cuando se trate de empresas operadoras de naves." (Se destaca)

En concordancia con lo anterior, la DIMAR exige para efectos de otorgar el permiso de operación a buques pesqueros extranjeros en aguas marítimas jurisdiccionales colombianas, como es el caso de la M/N TAURUS I, no solo la nominación sino **copia del contrato de agenciamiento marítimo vigente sobre el respectivo buque**, junto con otros requisitos adicionales (copia de los requisitos exigidos por DIMAR para otorgar permiso de operación a buques pesqueros de bandera extranjera se aporta con el presente escrito (prueba 4)): (...).

De lo expuesto anteriormente, es claro que la nominación de GERLEINCO implicaba una modificación al permiso de operación de la M/N TAURUS I, de tal suerte que para que GERLEINCO pudiera ser tenido como agente marítimo, debieron surtir los requisitos y trámites administrativos mencionados anteriormente.

Por consiguiente, GERLEINCO siempre entendió, y así fue su manifestación de voluntad expresada al representante del armador el 3 de septiembre de 2022 en respuesta al correo que lo nominó para agenciar la nave siniestrada, que actuaría como agente marítimo siempre que se surtieran los respectivos trámites para actuar con responsabilidad ante las autoridades, y dichos trámites para actuar con responsabilidad ante DIMAR, como acabamos de verlo son los siguientes: (...).

Conforme a las citadas normas, para que válidamente pudiera cederse el contrato de agenciamiento marítimo por parte de CIELO MARES a GERLEINCO era necesario contar con la **aceptación** de CIELO MARES (contratante cedido), incluso para que dicha cesión produjera efectos ante terceros como sería la DIMAR. Al revisar las pruebas que obran en el expediente, no existe prueba de que CIELO MARES hubiera aceptado la cesión del contrato de agenciamiento marítimo a GERLEINCO, de tal suerte que la cesión del

contrato de agenciamiento marítimo originalmente celebrado con CIELO MARES no produjo ningún tipo de efecto frente a CIELO MARES y frente a la DIMAR como tercero. **Lo anterior significa que, el contrato de agenciamiento marítimo entre CIELO MARES y el armador de la M/N TAURUS I se encontraba vigente al momento de la ocurrencia del siniestro.** (...).

En suma, podrá apreciar el Señor Capitán, que desde cualquier punto de vista que se le mire **el contrato de agenciamiento marítimo de CIELO MARES como agente marítimo de la M/N TAURUS I nunca se ha terminado**, pues: (i) no existe contrato de agenciamiento marítimo entre GERLEINCO y el armador de la M/N TAURUS I; (ii) si en gracia de discusión dicho contrato existiera, no podía producir efectos, ya que no se aprobó la nominación de GERLEINCO mediante acto administrativo motivado proferido por DIMAR; (iii) tampoco podía producir efectos porque no se efectuó la cesión y la revocatoria del anterior agenciamiento marítimo ejercido por CIELO MARES conforme a la ley sustancial, e incluso habiéndose efectuado la cesión y revocatoria de dicho agenciamiento marítimo; (iv) tal circunstancia no tenía el efecto de terminar el contrato de agenciamiento marítimo de CIELO MARES sobre la nave siniestrada, como claramente lo ha señalado la Corte Suprema de Justicia, de tal suerte que **nunca han cesado las responsabilidades de CIELO MARES como agente marítimo de la nave siniestrada.** (...).

Por lo anterior, el Señor Capitán de Puerto debe proceder a declarar la nulidad de lo actuado, por la verificación de la causal de nulidad contemplada en el numeral 8 del artículo 133 del CGP, y retrotraer el trámite procesal surtido de acuerdo con el artículo 138 del CGP, conservando la validez de las pruebas practicadas: “La nulidad solo comprenderá la actuación posterior al motivo que la produjo y que resulte afectada por este. Sin embargo, **la prueba practicada dentro de dicha actuación conservará su validez y tendrá eficacia respecto de quienes tuvieron oportunidad de controvertirla,** y se mantendrán las medidas cautelares practicadas.

IV. SOLICITUD DE SENTENCIA O FALLO ANTICIPADO PARCIAL

Conforme a lo expuesto en el punto III anterior, es claro que, GERLEINCO no debe comparecer a este proceso, pues nunca fungió como agente marítimo de la M/N TAURUS I, bien sea porque nunca se perfeccionó un contrato de agenciamiento marítimo entre GERLEINCO y el armador de la motonave siniestrada, o bien sea porque habiendo existido dicho contrato el mismo **no produjo efectos.**

La anterior circunstancia desde el punto de vista procesal, se traduce en que GERLEINCO carece de legitimación en la causa para estar vinculado como parte en la investigación jurisdiccional de la referencia. (...).

Así, en aplicación del artículo 278, numeral 3 del CGP, el Señor Capitán de Puerto debe proceder a dictar sentencia o fallo anticipado **parcial** mediante el cual declare la carencia de legitimación en la causa de GERLEINCO dentro del presente asunto: (...).”

ARGUMENTOS DE LAS PARTES AL DESCORRER EL TRASLADO DEL INCIDENTE DE NULIDAD

El abogado David Fernando Giraldo Calderón, en calidad de apoderado de la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., mediante correo electrónico de fecha 28 de septiembre de 2022, remitió a este despacho memorial contentivo de solicitud de nulidad, el cual fue enviado en copia al abogado Carlos Duque, en calidad de apoderado del capitán, armador y de la tripulación de la motonave Taurus I.

Lo anterior, de conformidad con lo establecido en la Ley 2213 de 2022, artículo 9, párrafo, el cual dispone lo siguiente:

Parágrafo. Cuando una parte acredite haber enviado un escrito del cual deba correrse traslado a los demás sujetos procesales, mediante la remisión de la copia por un canal digital, se prescindirá del traslado por Secretaría, el cual se entenderá realizado a los dos (2) días hábiles siguientes al del envío del mensaje y el término respectivo empezará a

contarse cuando el iniciador recepcione acuse de recibo o se pueda por otro medio constatar el acceso del destinatario al mensaje.

Con base en la norma citada, este despacho no fijó en lista el memorial contentivo de la solicitud de nulidad para correr traslado a las demás partes vinculadas a la investigación.

Así las cosas, el despacho observa que el memorial fue remitido por correo electrónico el día 28 de septiembre de 2022, del cual se considera surtido el traslado dos (2) días después del envío, es decir, al finalizar el día 30 de septiembre de 2022, corriendo el término de tres (3) días para que las demás partes vinculadas a la investigación recorrieran el traslado, durante los días 03, 04 y 05 de octubre de 2022.

Dentro del término de traslado, ninguna de las partes vinculadas a la presente investigación se pronunció sobre la solicitud presentada por el apoderado de la agencia marítima GERLEINCO S.A.S.

CONSIDERACIONES DEL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA

Este despacho siendo competente para conocer y resolver el incidente de nulidad presentado, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984 (Norma especial), y de forma residual en el Código General del Proceso, realiza las siguientes consideraciones:

I. OPORTUNIDAD Y PROCEDENCIA DEL INCIDENTE DE NULIDAD.

Argumenta el apoderado que, de conformidad con lo establecido en el Código General del Proceso, artículo 134, inciso 1, las nulidades pueden ser alegadas en cualquiera de las instancias, antes de que se dicte sentencia, razón por la cual considera que es oportuna la presentación del incidente que por medio del presente auto se desata, debido a que, en la presente investigación, no se ha proferido fallo o sentencia de primera instancia.

Al respecto, el despacho considera pertinente manifestar que lo establecido en la norma supletoria debe entenderse como la posibilidad existente de presentar incidentes de nulidad, una vez la parte considere que se ha configurado una de ellas en la respectiva etapa en la que se encuentre en la investigación, ya que en caso afirmativo no habría lugar a continuar con el curso del proceso si una nulidad se ha configurado.

Lo anterior quiere decir que procesalmente no es lógico, ni procedente presentar un incidente de nulidad antes de la expedición de un fallo de primera instancia, por una nulidad que la parte considere se configuró al inicio de la respectiva investigación, es decir que debe ser concomitante el hecho que eventualmente la configura, con la presentación del respectivo incidente.

Con base en lo anterior, se considera importante indicar que el incidente de nulidad se presentó por la decisión adoptada por el sub juez en cuanto no se accedió a la solicitud de desvincular de la presente investigación a la agencia marítima GERLEINCO S.A.S. y en su lugar se vinculara a la agencia marítima Cielo Díaz Agudelo.

En consonancia con lo anterior, se hace necesario exponer que la decisión adoptada fue objeto de recurso de reposición por parte del apoderado de la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., el cual fue resuelto en estricto derecho de forma desfavorable a los intereses de su poderdante, quedando la misma en firme y ejecutoriada.

Lo hasta aquí expuesto tuvo lugar en el desarrollo de la primera audiencia pública adelantada por el siniestro marítimo de incendio de la motonave Taurus I, celebrada durante los días 08 y 09 de septiembre de 2022.

Por lo anterior, es viable afirmar que el incidente de nulidad presentado debió ser incoado en el desarrollo de la primera audiencia pública, dentro de la cual se adoptaron las decisiones que sirven de fundamento al apoderado para impetrar el incidente que hoy se desata, es decir, que una vez consideró se configuró causal de nulidad alguna, debió proceder en la respectiva audiencia a presentar el respectivo incidente.

Si bien la norma especial contenida el Decreto Ley 2324 de 1984, no contiene norma especial que regule las nulidades y/o los incidentes de nulidad, la parte final del artículo 54 ibidem, nos da una indicio sobre la posibilidad jurídica que tiene una parte para presentar nulidades en el desarrollo de la audiencia pública, ya que dicho artículo establece que serán susceptibles de recurso de reposición y de apelación los autos o pronunciamientos que decidan incidentes de nulidad, en el curso de las audiencias.

Por lo anterior, se puede afirmar que el incidente de nulidad presentado el día 28 de septiembre de 2022, debió ser interpuesto en desarrollo de la primera audiencia, una vez, el apoderado considerara que se configuró alguna causal de nulidad por las decisiones adoptadas frente a la solicitud por él realizada, para que el mismo responda al principio de inmediatez y ser concomitante con el hecho que se considera genera la nulidad.

No obstante, este despacho atendiendo lo dispuesto en el Código General del Proceso, artículo 132, nuevamente realizará el control de legalidad de las actuaciones adelantadas dentro de la presente investigación, con el respectivo análisis de la causal invocada establecida en el artículo 133, numeral 8, ibidem.

II. CAUSAL DE NULIDAD INVOCADA

Plantea el apoderado en su memorial que en la presente investigación se ha configurado la causal establecida en el Código General del Proceso, artículo 133, numeral 8, consistente en lo siguiente:

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

8. Cuando no se practica en legal forma la notificación del auto admisorio de la demanda a personas determinadas, o el emplazamiento de las demás personas aunque sean indeterminadas, que deban ser citadas como partes, o de aquellas que deban suceder en el proceso a cualquiera de las partes, cuando la ley así lo ordena, o no se cita en debida forma al Ministerio Público o a cualquier otra persona o entidad que de acuerdo con la ley debió ser citado.

Este despacho no coincide con los argumentos expuestos por el apoderado, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

No es posible afirmar que el oficio por medio de la cual se citó a la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., para comparecer a la primera audiencia pública que se desarrolló dentro de la presente investigación, se haya enviado de forma equivocada, por considerar que la citada agencia no tenía la calidad de agente marítimo de la motonave Taurus I, ya que a su juicio dicha calidad la tenía la agencia marítima Cielo Díaz Agudelo, acuerdo información consignada en el SITMAR y en la solicitud de arribo No. 225196.

Lo anterior, debido a que si bien la motonave Taurus I, arribó al puerto de Buenaventura con la agencia marítima Cielo Díaz Agudelo, la propia agencia marítima GERLEINCO S.A.S., mediante correo electrónico de fecha 03 de septiembre de 2022, procedente de la cuenta de correo Luis.saurez@gerleinco.com, y remitido a las cuentas de correo: jefcp01@diamr.mil.co, altobordocp01@dimar.mil.co y ctmcp01@dimar.mil.co, y en copia a las cuentas de correo: operacionesbun@gerleinco.com, belmore.gaviria@gerleinco.com y alexander.ramirez@gerleinco.com, informó a la Dirección General Marítima – Capitanía de Puerto de Buenaventura, lo siguiente:

*“Por medio del presente nos permitimos informar que aunque el barco atunero **TAURUS 1** el cual se encuentra fondeado en la bahía de Buenaventura arribó a este puerto bajo el agenciamiento de la compañía CIELO MARES (adjunto acta de visita), **GERLEINCO SAS** ha sido nominado para agenciar el barco a partir de la fecha pues este debe además cumplir un procedimiento aduanero para certificar la explotación del producto que tiene abordado (atún).*

Por lo anterior, agradecemos informar como podemos proceder en adelante para poder realizar los respectivos registros en el sistema SITMAR y tramitar el debido zarpe”.

Mediante auto de fecha 06 de septiembre de 2022, se ordenó la apertura de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de incendio de la motonave Taurus I, ocurrido el día 05 del mismo mes y año, y se citaron a las personas que estuvieron involucradas en el hecho que se investiga, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 36.

Las citaciones para la primera audiencia pública fueron expedidas el día 06 de septiembre de 2022, dentro de las cuales se encuentra la dirigida a la agencia marítima GERLEINCO S.A.S.

Por lo anterior, se puede concluir de forma clara y contundente que no se presentó error o equivocación alguna al haber remitido la citación respectiva a la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., pues la misma fue elaborada teniendo en cuenta la información comunicada por la misma compañía mediante el correo electrónico de fecha 03 de septiembre de 2022, con el cual la agencia marítima informó que fue nominada para agenciar el barco a partir de la fecha, es decir que para el día en que se presentó el siniestro marítimo de la nave, la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., tenía la calidad de agente marítimo de la motonave Taurus I.

Por otro lado, se observa que no es cierta la afirmación realizada por el apoderado cuando en su escrito expone que el Capitán de Puerto despachó desfavorablemente la solicitud de GERLEINCO al considerar que existía un contrato de agenciamiento marítimo entre GERLEINCO y CIELO MARES, ya que esta consideración o argumentación no fue expuesta por este despacho, pues la vinculación a la presente investigación, como se expuso anteriormente, obedece al correo electrónico enviado por la misma compañía, a través del cual se informó a la Autoridad Marítima que había sido nominada para agenciar la motonave Taurus I, a partir de la fecha, es decir, del día 03 de septiembre de 2022.

Este despacho al momento de pronunciarse sobre la solicitud de desvinculación de la investigación, así como al resolver el recurso de reposición interpuesto en contra de la decisión, argumentó que los asuntos de naturaleza contractual, no son de la esfera del conocimiento de la Autoridad Marítima, y las mismas se desarrollan dentro de la autonomía privada de cada persona natural o jurídica, según los intereses particulares que cada uno tenga, razón por la cual no hay razón para que este despacho proceda a rectificar la posición adoptada frente a la vinculación de GERLEINCO S.A.S. a la presente investigación, con base en asuntos de naturaleza contractual.

Frente a la existencia o no del contrato de agenciamiento marítimo entre GERLEINCO S.A.S. y el armador de la motonave Taurus I, este despacho no es competente para establecer si el mismo se suscribió o no entre las partes antes mencionadas, se reitera que esta investigación de carácter jurisdiccional tiene como objetivo es la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual por la ocurrencia del siniestro marítimo objeto de investigación, en caso a que haya lugar.

Si existió o no contrato de agenciamiento, si se celebró de forma verbal o escrita, las condiciones y términos en que se celebró son asuntos de naturaleza contractual que no son competencia de la Autoridad Marítima.

Tampoco es cierto lo afirmado por el apoderado cuando manifiesta que DIMAR nunca expidió el acto administrativo por medio del cual se aceptara a GERLEINCO como nuevo agente marítimo de la motonave Taurus I, debido a que dicho acto administrativo no es requerido para el cambio de agente marítimo realizado por el armador de una nave.

La Autoridad Marítima no puede condicionar, ni someter el libre albedrío, el fuero personal, el libre consentimiento, la libertad de contratación etc., de una persona natural o jurídica de escoger libre y espontáneamente una agencia marítima que represente al armador de una nave en tierra, so pretexto de la expedición de un acto administrativo, cuando la dinámica comercial marítima mundial da muestra que someter la designación del agente marítimo de un armador al trámite de expedición de un acto administrativo para su aprobación, truncaría el desarrollo normal de la actividad económica de los interesados, debido a que los tiempos reales y prácticos que en el negocio marítimo se manejan son en extremo dinámicos y cambiantes.

Prueba de lo anterior, es que la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., mediante el correo electrónico de fecha 03 de septiembre de 2022, de forma clara, precisa y contundente informo a la Autoridad Marítima que había sido nominada para agenciar la nave Taurus I a partir de la fecha, a pesar de que la misma arribó al puerto de Buenaventura con otra agencia marítima.

Vale la pena señalar que, con el correo mencionado en el párrafo anterior, se reenvió correo del representante del armador de la motonave Taurus I, mediante el cual se autorizó a GERLEINCO S.A.S., para que los represente en todos los trámites y demás gestiones al BP Taurus I que se encuentra en el puerto de Buenaventura.

La Autoridad Marítima no puede desconocer, ni oponerse a las manifestaciones de voluntad expresadas tanto por el representante del armador de la motonave Taurus I a la agencia marítima, como de la agencia marítima GERLEINCO S.A.S. a la Autoridad Marítima, a través de las cuales oficializan la nominación de dicha compañía como agente marítimo de la motonave Taurus I.

El apoderado de GERLEINCO S.A.S. argumenta que el armador de la nave Taurus I, tenía contrato de agenciamiento vigente con la agencia marítima Cielo Díaz Agudelo, sin embargo, la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., en el correo por medio del cual notificó a la Autoridad Marítima sobre la nominación como nuevo agente de la nave, manifestó de forma clara que la nave arribó al puerto de Buenaventura con la agencia marítima CIELO DÍAZ, pero que a partir de la fecha GERLEINCO funge como agente marítimo de la nave Taurus I, para lo que evidentemente la aparente existencia de un contrato vigente, no fue impedimento para que se notificara a la Autoridad sobre la nominación realizada a GERLEINCO.

En este punto es necesario recalcar que las negociaciones entre particulares, los términos en la que se realizan, las sumas de dinero pactadas, la vigencia de los contratos etc., son temas y asuntos que escapan de la órbita de competencia de la Autoridad Marítima, y éstos son actos discrecionales y espontáneos de los intervinientes en el negocio jurídico.

En el evento en que la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., haya notificado a la Autoridad Marítima sobre la nominación de agente marítimo de la motonave Taurus I, a partir del día 03 de septiembre de 2022, a las 10:32 p.m., sin que hasta ese momento hubiera definido asuntos contractuales con el armador de la motonave, no es una carga que se le pueda imputar a la Autoridad, siendo la agencia marítima la llamada a asumir la consecuencia de las acciones adelantadas.

A la Dirección General Marítima le corresponde velar por el cumplimiento de lo establecido en el Código de Comercio, artículo 1455, el cual dispone lo siguiente:

Artículo 1455. Agente marítimo de la nave extranjera. *El armador de toda nave extranjera que arribe al puerto debe tener un agente marítimo acreditado en el país.*

Los agentes marítimos de las naves serán representantes de sus propietarios o armadores, para todos los efectos legales.

Así las cosas, toda nave de bandera extranjera que arribe a puerto debe tener un agente marítimo acreditado en el país, indistintamente del motivo o razón por la cual se encuentra en puerto colombiano, como representante del armador para todos los efectos legales.

Además, es claro que el armador puede tomar la decisión, libre, espontánea, en uso de su fuero autónomo y personal de cambiar el agente marítimo en el momento que estime conveniente, pertinente, procedente, sin que la Autoridad Marítima pueda intervenir en ese ejercicio de libre designación, ya que lo que en realidad le interesa a la autoridad es que la nave de bandera extranjera tenga un agente marítimo que represente al armador, en los términos del artículo 1455 del Código de Comercio.

Por otro lado, expone el apoderado que en caso de existir contrato entre GERLEINCO S.A.S. y el armador de la motonave Taurus I, éste nunca surtió efectos porque DIMAR no expidió acto administrativo aceptando su aceptación, no hubo autorización de la cesión del contrato por parte de CIELO MARES, y tampoco se dio la revocatoria de contrato de

agenciamiento marítimo suscrito entre CIELO MARES y el armador de la motonave Taurus I.

Frente a lo anterior, este despacho se permite indicar que no tiene conocimiento a que hace referencia el apoderado, cuando afirma que el contrato no produjo efectos, debido a que podría considerarse como un efecto del contrato, el correo de fecha 03 de septiembre de 2022 por medio del cual, insisto, GERLEINCO S.A.S., notificó a la Autoridad Marítima sobre la nominación de agente marítimo de la nave Taurus I, razón por la cual a partir de dicha fecha fungía como agente marítimo de la nave.

Las consideraciones realizadas por el apoderado, respecto de la cesión del contrato de una agencia marítima a la otra, la revocatoria del contrato de agenciamiento de CIELO MARES, son asuntos, reitero, de naturaleza contractual y privada que se encuentran en cabeza de todos los intervinientes en el negocio jurídico, los cuales seguramente fueron considerados por la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., y no le representaron inconveniente alguno para proceder a notificar la nominación de agente marítimo de la nave Taurus I a la Autoridad Marítima, a partir del día 03 de septiembre de 2022.

El análisis de todos esos elementos contractuales, precontractuales etc., no son una carga que se le pueda imputar a la Autoridad Marítima, ya que esta última no hace parte de la negociación, y son los particulares quienes deben definir los términos de esta, y en caso de presentarse algún tipo de reclamación o desacuerdo, deberán acudir a la justicia ordinaria para resolverlos.

Ahora bien, se reitera que la Autoridad Marítima no expide acto administrativo para aceptar o autorizar el cambio de un agente marítimo realizado espontáneamente por parte del armador de una nave, pues es un acto discrecional y autónomo del armador, que no está sometido a ningún tipo de condicionamiento por parte de DIMAR, excepto que el agente marítimo este acreditado en el país.

Conforme a lo hasta aquí expuesto, es claro para este despacho que para la fecha y hora en que se presentó la emergencia a bordo de la motonave Taurus I, quien ostentaba la calidad de agente marítimo de la citada nave, es la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., razón por la cual, no hay lugar a vincular a la presente investigación a una agencia marítima que no estuvo involucrada en el hecho que se investiga, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 35, inciso 2, literales a, b y c.

Vulneración, afectación, puesta en peligro del derecho fundamental de defensa y de contradicción se presentaría en el evento en que se decida arbitrariamente vincular al presente proceso a una persona que nada tiene que ver con el hecho objeto de investigación.

Retomando la causal invocada por el apoderado judicial, establecida en el Código General del Proceso, artículo 133, numeral 8, y con base en lo hasta aquí expuesto por el despacho, se realizan las siguientes precisiones:

El Decreto Ley 2324 de 1984 en los artículos 35 y siguientes establece el procedimiento aplicable a las investigaciones que se adelanten por la ocurrencia de un siniestro marítimo.

A su vez, el artículo 36, inciso 2, literales a, b y c ibidem, dispone que el auto que ordena el inicio de la investigación debe notificarse a una serie de personas, si estuvieron involucradas en el hecho que se investiga, dentro de las cuales se encuentra el agente marítimo de la nave o artefacto naval, así:

Artículo 36. Auto inicial. *Dentro del plazo anterior el Capitán de Puerto dictará un auto declarando abierta la investigación, el que contendrá: (...).*

El anterior auto se fijará en Estado hasta la fecha de la audiencia y además deberá notificarse personalmente a las siguientes personas, si estuvieron involucradas en el hecho que se investiga:

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica siguiendo el enlace: <https://www.dem.mil.gub.ve/verificador>
Identificador: Mh8O iigq w60G cCOV axm DhZX 2vs=

Así las cosas, es claro para el despacho que dicho correo quedo sumergido en la esfera de lo privado entre armador y agencia marítima, previo al adelantamiento de la presente investigación.

Por otro lado, se tiene que obre o no prueba en la que conste que GERLEINCO S.A.S. le manifestara al armador que aceptaba la nominación, para la Autoridad Marítima es suficiente que la agencia marítima notificara a la Capitanía de Puerto de Buenaventura sobre la nominación realizada para fungir como agente marítimo de la nave Taurus I, a partir del día 03 de septiembre de 2022, a las 10:32 p.m., sin importar que la nave arribó al puerto con otra agencia marítima.

Lo anterior, debido a que ese dialogo, negociación entre agente marítimo y armador, son actos que se desarrollan entre ellos y en los cuales la Autoridad, reitero, no participa, ni tiene injerencia alguna, ya que, si la agencia marítima decidió notificar a DIMAR sobre la nominación, entiende el despacho que lo hizo porque estaba conforme y aceptaba la nominación realizada.

Por otro lado, el apoderado manifiesta que GERLEINCO no actuó o no realizó gestiones como agente marítimo de la motonave Taurus I, esta es una situación que depende exclusivamente de la agencia y del armador que representa, de lo que su experiencia comercial le dicte, del acuerdo o acuerdos a los que haya llegado con el armador de la nave etc., en lo que nada tiene que ver la Autoridad Marítima, y de lo que no depende que la citada agencia ostente la calidad de agente marítimo de la motonave Taurus I.

No obstante, y contrario a lo afirmado por el apoderado, este despacho encuentra que los correos de fecha 05 de septiembre de 2022, fueron remitidos a esta Capitanía de Puerto por parte de la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., como actos legítimos en calidad de agente marítimo de la nave Taurus I, y adicionalmente, en los mismos manifiesta que la nave zarpará con la mencionada agencia marítima.

Ahora bien, es importante dejar en claro que las actuaciones de una agencia marítima con la experiencia en la materia como lo es GERLEINCO S.A.S., no se encuentra sometida, ni requiere ningún tipo de autorización y/o visto bueno por parte de la Capitanía de Puerto, para poder ejercer su actividad comercial, dentro del giro normal de la compañía, dada la experiencia y conocimiento pleno que tiene de la actividad del agenciamiento marítimo, como empresa especialista en la materia.

Por otro lado, no encuentra diferencia este despacho entre que se informe, comunique a la Capitanía de Puerto de Buenaventura que GERLEINCO S.A.S. ha sido nominado para agenciar el barco a partir de la fecha, respecto de informar que acepta la nominación, cuando la notificación de la nominación para fungir como agente marítimo implícitamente tiene la aceptación de esta.

El correo electrónico de fecha 03 de septiembre de 2022 es totalmente claro en su contenido y no da lugar a interpretaciones equívocas sobre el texto. Además, es importante recordar que, en desarrollo de la declaración de parte bajo la gravedad del juramento, el representante legal de la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., sucursal Buenaventura, expuso que el señor Luis Carlos Suarez, jefe de operaciones de la mencionada compañía se encuentra facultado para remitir ese tipo de correos y con esa clase de información a la Autoridad Marítima.

Para la Capitanía de Puerto de Buenaventura, es claro que, con el correo citado en el párrafo anterior, la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., notificó a la Autoridad Marítima que a partir de dicha fecha fungía como agente marítimo de la motonave Taurus I.

Finalmente, frente al correo electrónico remitido a esta Capitanía de Puerto el día 06 de septiembre de 2022, a través del cual GERLEINCO S.A.S. informa entre otras cosas, que no aceptó formalmente la cesión de agenciamiento sobre la motonave Taurus I, debe tenerse en cuenta que es un acto ejecutado con posterioridad a la ocurrencia del siniestro marítimo objeto de investigación, pues el mismo se presentó el día 05 del mismo mes y año, lo que significa que para la fecha y hora en que se presentó la emergencia, la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., ostentaba la calidad de agente marítimo de la motonave Taurus I, razón por la cual fue debidamente vinculada la presente investigación.

III. TRÁMITES ADMINISTRATIVOS QUE DEBEN SURTIRSE ANTE DIMAR PARA FORMALIZAR EL CAMBIO DE AGENTE MARÍTIMO.

Expone al abogado que se deben adelantar unos trámites administrativos que deben surtirse ante DIMAR para poder formalizar un cambio de agente marítimo, y toma como base de su argumento la denominada “Guía del Usuario Trámites Transporte Marítimo y Fluvial Internacional”, que a su juicio, exige que cuando se trate de la modificación de un agente marítimo, tal circunstancia debe ser aprobada mediante la expedición de un acto administrativo motivado, pues implica a su turno la modificación a las condiciones al permiso de operación otorgado a la empresa.

Adicionalmente, expone que los requisitos establecidos en la numeral 6.2 de la mencionada guía se soportan en el artículo 11, numeral 8 del Decreto 804 de 2001, el cual afirma, señala que, para la obtención del permiso de operaciones por parte de una empresa interesada en prestar el servicio público de transporte marítimo, dicha empresa deberá acreditar una serie de requisitos, dentro de los cuales se encuentra el nominar por escrito al agente marítimo.

Frente a lo planteado por el apoderado es importante señalar lo siguiente:

La guía del usuario trámites transporte marítimo y fluvial internacional, tiene como objetivo establecer las directrices para realizar las solicitudes de trámites de transporte marítimo y fluvial internacional, y aplica para todas las solicitudes de trámites relacionadas con el transporte marítimo y fluvial internacional.

Por su parte, el Decreto 804 de 2001, regula la actividad del transporte marítimo en Colombia, sin perjuicio de lo establecido en las disposiciones nacionales y los tratados, convenios, acuerdos y prácticas internacionales celebrados o acogidos por Colombia.

El Decreto 804 de 2001, en el artículo 3 establece la siguiente clasificación:

Artículo 3. *Clasificación. El servicio de transporte marítimo puede ser público o privado; internacional o de cabotaje; de pasajeros, de carga o mixto.*

Así mismo, el Decreto en mención establece los requisitos que se deben cumplir para que se pueda habilitar y se le permita operar a una empresa para prestar el servicio público de transporte marítimo.

Una vez presentada la solicitud de habilitación con el lleno o no de los requisitos establecidos, DIMAR mediante resolución motivada otorgará o negará la habilitación y permiso de operación a la empresa que se pretende constituir para tal fin.

Dentro de los requisitos establecidos en la norma se encuentran los siguientes:

Artículo 11. *Requisitos para habilitación y permiso de operación. La empresa interesada en prestar servicio público de transporte marítimo, así como los transportadores no operadores de naves, deberán cumplir con los requisitos que a continuación se relacionan:*

1. Acreditarse como empresa de transporte marítimo legalmente constituida, mediante la presentación de los siguientes documentos:

Las personas jurídicas colombianas mediante certificado de existencia y representación legal, expedido por la Cámara de Comercio con jurisdicción en su domicilio principal. Las personas naturales colombianas presentarán el certificado de inscripción en el registro mercantil.

Las personas naturales y jurídicas extranjeras mediante certificado que las acredite como empresa de transporte marítimo legalmente constituida, conforme a las normas de su país de origen.

Los certificados o documentos se presentarán en original y no podrán tener fecha de expedición superior a tres (3) meses.

2. Identificar plenamente el servicio que se proyecta prestar, estableciendo si se trata de servicio internacional o de cabotaje; de pasajeros, de carga general, de carga a granel, o mixto.

3. Relacionar los puertos colombianos y extranjeros así como las frecuencias si se trata de servicio regular o el área geográfica para el servicio no regular u ocasional.

4. Relacionar y especificar las características de la nave o naves con las cuales prestará el servicio indicando nombre, bandera, tipo, tonelaje bruto y neto, eslora, calado, material del casco, capacidad para contenedores; si son propias o arrendadas, así como número máximo de pasajeros y mínimo de tripulantes y cuál de ellas será el soporte de la habilitación y permiso de operación. Se exceptúan de este requisito las empresas no operadoras de naves.

Cuando la nave base de la habilitación y permiso de operación sea arrendada, el contrato debe tener una duración mínima de seis (6) meses y se debe anexar copia del mismo al formulario de registro de contrato de fletamento; si el contrato está en idioma diferente al castellano se deberá anexar la respectiva traducción.

Vencido el contrato de arrendamiento, sin que se haya suscrito uno nuevo o prorrogado el anterior, se procederá a imponer las sanciones dispuestas en la Ley 336 de 1996.

5. Registrar las tarifas de fletes y recargos, así como el valor del pasaje tratándose del transporte de pasajeros de acuerdo a lo establecido en el título V del presente decreto, con excepción de las empresas de carga a granel.

6. Relacionar los consorcios, acuerdos, convenios o contratos de transporte marítimo, en los cuales participe la empresa.

7. Las oficinas de las empresas o las de sus representantes, deben ser adecuadas para la prestación de sus servicios y atención al público.

8. Nominar por escrito al agente marítimo que representará a la empresa en Colombia conforme a los artículos 1455 y siguientes del Código de Comercio Colombiano, cuando se trate de empresas operadoras de naves.

El transportador no operador de naves extranjero nominará por escrito a una persona natural o jurídica que lo represente en el país.

9. Presentar certificado vigente de carencia de informes por tráfico de estupefacientes expedido por la Dirección Nacional de Estupefacientes, de conformidad con las disposiciones que regulan la materia. Se exceptúan de este requisito las empresas extranjeras.

10. Presentar copia de la póliza de accidentes acuáticos para el transporte de pasajeros y/o turistas.

Ahora bien, si la empresa habilitada desea modificar los fundamentos de hecho y de derecho que dieron lugar a la expedición del acto administrativo, así como los términos, condiciones y obligaciones establecidos en la resolución, es claro que debe realizar una nueva solicitud con la respectiva justificación y la Autoridad Marítima procede a expedir un nuevo acto administrativo accediendo o no a lo solicitado.

De lo anterior se puede colegir de forma clara, concisa y expresa que la norma y la guía citada por el apoderado en nada aplica al caso en concreto, ya que en el caso de la motonave Taurus I, no se trata de una empresa que ha sido habilitada por la Dirección General Marítima para prestar el servicio público de transporte marítimo, mediante acto administrativo, como resultado de cumplir los requisitos establecidos en la norma, y en cual se establecen una series de condiciones y obligaciones a las que debe dar estricto cumplimiento la empresa que ha sido habilitada.

El Capitán de Puerto de Tumaco le expidió a la motonave Taurus I, permiso de operaciones para pesqueros extranjeros en aguas marítimas jurisdiccionales, el cual

como bien lo dice el nombre, lo habilita para operar en aguas jurisdiccionales colombianas.

Ahora bien, es cierto que para la expedición del citado permiso de operaciones se exige como requisito, entre otros, el contrato de agenciamiento marítimo vigente, el cual tiene como fundamento que la motonave Taurus I, debe contar con una agencia marítima en el puerto colombiano en el que va a operar.

No obstante, y como se mencionó al inicio del presente auto, toda nave de bandera extranjera que arribe a puerto debe tener un agente marítimo acreditado en el país, indistintamente del motivo o razón por la cual se encuentra en puerto colombiano, como representante del armador para todos los efectos legales.

En el caso de la motonave Taurus I, bandera de Venezuela, se observa que arribó al puerto de Buenaventura sin que este sea el puerto base de operaciones, ya que el mismo es el puerto de Tumaco, y debido a que posiblemente la agencia marítima designada en el puerto de Tumaco no cuenta con licencia de explotación comercial que la habilite para fungir como tal en el puerto de Buenaventura, el armador debía contar con una agencia marítima que lo representara en el puerto de Buenaventura, sin importar las razones por las cuales haya arribado a este puerto.

Por lo anterior, se observa que la nave Taurus I, bandera de Venezuela, arribó al puerto de Buenaventura con la agencia marítima Cielo Díaz Agudelo por libre decisión del armador, y posterior a ello, también de manera libre y espontánea, decidió contar con los servicios de la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., hecho sobre el cual se notificó a esta Capitanía de Puerto mediante correo electrónico de fecha 03 de septiembre de 2022, a las 10:32 p.m.

Lo anterior, no implica en ninguna circunstancia la expedición de un acto administrativo por parte de la Autoridad Marítima, tal y como lo afirma el apoderado judicial, con base en el Decreto 804 de 2001 y la guía antes mencionada, por no resultar aplicables al caso en concreto tal y como se demostró anteriormente.

Se reitera que el cambio de agente marítimo de una nave es una decisión discrecional del armador quien puede tomar la decisión, de cambiar el agente marítimo en el momento que estime conveniente, pertinente, procedente, sin que la Autoridad Marítima pueda intervenir en ese ejercicio de libre designación, ya que lo que en realidad le interesa y a la autoridad es que la nave de bandera extranjera tenga un agente marítimo que represente al armador, en los términos del artículo 1455 del Código de Comercio.

IV. SOLICITUD DE SENTENCIA O FALLO ANTICIPADO PARCIAL.

El apoderado judicial en este punto indica, entre otras cosas, que GERLEINCO no debe comparecer a este proceso, pues nunca fungió como agente marítimo de la motonave Taurus I, bien sea porque nunca se perfeccionó un contrato de agenciamiento marítimo entre GERLEINCO y el armador de la motonave siniestrada, o bien sea porque habiendo existido dicho contrato el mismo no produjo efectos.

Adicionalmente, señala que aplicación del artículo 278, numeral 3 del Código General del Proceso, este despacho debe dictar sentencia o fallo anticipado parcial mediante el cual declare la carencia de legitimación en la causa de GERLEINCO dentro del presente asunto.

Teniendo en cuenta lo anterior, el despacho considera pertinente realizar las siguientes precisiones:

Debe recordarse que la norma aplicable a este tipo de investigaciones es la contenida en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículos 35 y siguientes.

El artículo 37, numeral 5, literal g ibidem, dispone los llamados a intervenir, así como los demás interesados deberán presentar en el desarrollo de la primera audiencia, o en la primera audiencia en que ellos participen, un escrito en donde indicarán entre otras cosas, lo siguiente:

g. La solicitud de que se vinculen a la investigación cualesquiera otras personas que considere como posibles responsables o interesados y los demás aspectos que considere pertinentes.

En cumplimiento de lo anterior, el apoderado de GERLEINCO S.A.S., presentó el escrito citado, a través del cual solicitud la desvinculación de su poderdante de la presente investigación y la vinculación de la agencia marítima Cielo Díaz Agudelo.

En consonancia con lo anterior, el Decreto Ley 2324 de 1984, en el artículo 37, numeral 6, preceptúa lo siguiente:

6. De las distintas solicitudes presentadas en la audiencia, el Capitán de Puerto procederá a decidir en la misma sobre el llamamiento de otras personas que puedan tener interés o que sean presuntos responsables y sobre la práctica de las pruebas adicionales solicitadas.

Conforme a lo anterior, este despacho en desarrollo de la primera audiencia pública se pronunció sobre la solicitud presentada por el apoderado de GERLEINCO S.A.S., no accediendo a la misma, decisión que de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 53, fue objeto del recurso de reposición, el cual fue resuelto confirmando la decisión inicial adoptada. Vale la pena indicar que dicha decisión se encuentra ejecutoriada y en firme.

Por lo anterior, se puede colegir que la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., se encuentra legítimamente vinculada a la presente investigación, debido a que su vinculación se encuentra debidamente fundamentada y justificada, dado que para la fecha y hora de ocurrencia del siniestro marítimo de incendio de la motonave Taurus I, era la agencia marítima de la nave, y, además, se ha dado estricto cumplimiento a la normatividad especial que aplica a este tipo de investigaciones.

Así mismo, el Decreto Ley 2324 de 1984, en el artículo 43 establece que dentro de la investigación se deberán acreditar y verificar una serie de hechos y circunstancias. En consonancia con lo anterior, el artículo 48, dispone que los fallos a proferirse dentro de este tipo de investigaciones deben ser motivados, declarando las responsabilidades a que haya lugar, teniendo en cuenta los hechos demostrados y acreditados durante la investigación, razón por la cual es en el fallo de primera instancia que se deben declarar las responsabilidades a que haya lugar, con base en lo probado y demostrado en la investigación.

Adicionalmente, se tiene que las dos figuras jurídicas interpuestas por el apoderado son autónomas e independientes, ya que cada una de ellas (Nulidad y fallo anticipado), tiene un trámite propio y producen efectos jurídicos diferentes e independientes.

Por lo anterior, este despacho no se pronunciará sobre la solicitud de fallo anticipado presentada.

En mérito de lo anterior, el Capitán de Puerto de Buenaventura en uso de sus facultades y en especial las que confiere el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO:

No acceder a la solicitud de nulidad presentada por el apoderado de la agencia marítima GERLEINCO S.A.S., agencia marítima de la motonave Taurus I, matrícula AMMT-PE-0052, OMI 7806295, bandera de Venezuela, 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 Fragata **JAVIER ENRIQUE GÓMEZ TORRES**
Capitán de Puerto de Buenaventura

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el uso de la tecnología de firma digital.
Identificador: Mh8O Iiqq w60G cCOv axnm DhZX 2vs=