

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA –  
CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA. Santa Marta a los quince (15) días de  
agosto de dos mil veinticinco (2025).

## NOTIFICACIÓN POR ESTADO

INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL N° 14012025011, adelantada por **SINIESTRO MARÍTIMO NAUFRAGIO y POSIBLE CONTAMINACIÓN DE LA NAVE KATAMARAN TAYRONA III DE BANDERA COLOMBIANA, IDENTIFICADA CON MATRÍCULA CP-08-0940**, hechos ocurridos el día 10 de agosto de 2025.

**PARTES Y/O INVESTIGADOS:** Sociedad **TAXI MARINO S.A.S** legalmente constituida, domiciliada en santa Marta, identificado con Nit. 900668068-2, en su calidad de armador de la nave **KATAMARAN TAYRONA III** de bandera colombiana y la sociedad **INVERSIONES MARINA TURISTICA S.A.**, legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Santa Marta, identificada con NIT. 90025233-2.

**AUTO:** Del 15 de agosto de 2025, expedido por el señor Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la citada investigación jurisdiccional, que declaró abierta la investigación jurisdiccional y fijó el día **27 de agosto de 2025 a las 230:00R** para celebrar la primera audiencia.

Se fija el presente **ESTADO** en la mañana de hoy quince (15) de agosto de dos mil veinticinco (2025), siendo las 08:00R horas en la Cartelera Pública de la oficina de la Gestión Jurídica y en la Cartelera Pública General de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el cual permanecerá fijado por el término de Ley, al tenor de lo dispuesto en el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984.



**CPS SAITH ESTEVAN OROZCO PALACIO**  
Secretario Sustanciador de la Capitanía de Puerto de Santa Marta

Se desfija en la mañana de hoy veintisiete (27) de agosto de dos mil veinticinco (2025), siendo las 2:30pm horas de la Cartelera Pública General de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, el presente ESTADO, el cual permaneció fijado por el término de Ley.

**CPS SAITH ESTEVAN OROZCO PALACIO**  
Secretario Sustanciador de la Capitanía de Puerto de Santa Marta

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Santa Marta D.T.C. e H., 15 de agosto de 2025

**Referencia:** Investigación jurisdiccional N° 14012025011.

**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 el informe de inspección técnica ocasional a la motonave KATAMARAN TAYRONA III de bandera colombiana, identificada con la matrícula CP-08-0940, suscrito por el señor Rodolfo Guillem Monroy, oficial de bandera de CP04, quien informó a este Despacho lo ocurrido el día 10 de agosto de 2025, así:

*"(...) El día 10 de agosto de 2025 en horas de la madrugada se recibió reporte del hundimiento parcial de la motonave "KATAMARAN TAYRONA III", en el muelle C de la Marina Internacional de Santa Marta por causas desconocidas, por lo que se procedió, a primera hora de la mañana, a verificar en sitio la condición de la nave y el proceso de reflote que estaba a cargo de la compañía "Asociación de Buzos Técnicos de Santa Marta", apoyados por personal de la Marina y tripulantes de la empresa Taxi Marino SAS, pudiendo observar durante la maniobra de recuperación de la flotabilidad del Catamarán, lo siguiente:*

*a.- La embarcación se encontraba no operativa, por un incidente de hundimiento de la popa de la embarcación el pasado domingo 15 de junio de 2025, que conllevó a que el Catamarán subiera a dique en las instalaciones del Taller de la Marina. Luego de las revisiones y ajustes pertinentes al casco, la nave bajó al muelle de la Marina, sector C, donde se encontraba pendiente de la instalación del motor Cummins de estribor, que estaba en mantenimiento en tierra.*

*b.- La motonave permaneció sin tripulación en el muelle, mientras se habilitaba su operación.*

*c.- La noche del 09 de agosto de 2025 llovió fuertemente en la ciudad de Santa Marta.*

*d.- Aproximadamente a las 00:30 horas del 10 de agosto de 2025 el Katamaran Tayrona III se escora significativamente al costado de estribor, por ingreso de agua al doble fondo de estribor y entra agua de mar por las ventanas a la cubierta principal.*



Identificador: pxvZ yMjc Bo8i TlP 8biz ncX0 tzk=



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza en todo momento.  
Identificador: pxVZ yWjC Bo8l TlIP 8biz ncX0 tzk=

e.- *Personal de la Marina atiende de primera mano la emergencia y se da aviso al Armador. Se colocan barreras de contaminación alrededor de la nave y se trata de achicar el agua del interior de la embarcación con una bomba portátil de la Marina, sin mayores efectos para restablecer la estabilidad de la nave.*

f.- *El Catamarán tenía abordo alrededor de 250 galones de combustible diesel en sus tanques y al momento de escorarse aproximadamente 50 grados al costado de estribor, este combustible salió a flote, generando contaminación al agua de mar en el área alrededor de la motonave y aunque las barreras controlaron en algo el esparcimiento de este producto y con líquido dispersante aplicado a la superficie del agua, más el uso de los paños absorbentes, se pudo minimizar el efecto de la contaminación, el olor a combustible se sintió bastante fuerte en un comienzo y se fue disipando con el pasar del tiempo. Ya en horas de la tarde solo quedaron unas pequeñas manchas que se fueron disolviendo y desapareciendo de la superficie del agua.*

f.- *De acuerdo con información suministrada por funcionarios de la empresa TAXI MARINO SAS, al amanecer, buzos de la empresa Asociación de Buzos Técnicos de Santa Marta, con Licencia de Explotación Comercial de DIMAR vigente, procedieron a colocar bolsas y canecas con aire para ir recuperando la flotabilidad de la nave, hasta lograr que no siguiera entrando agua al interior del Catamarán. Posteriormente se inició el achique de los doble fondos y luego el agua al interior de la cubierta principal, quedando la motonave apta para moverse al Taller de la Marina y subir al patio para verificación de su condición.*

g.- *Estando la nave ya en el Travel Lift, no se observaron grietas u orificios en la obra viva del casco”. (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).*

Así mismo, se presentó informe por el señor Suboficial Tercero Toro Parra Camilo, Suboficial de Guardia de la Estación de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, quien señaló:

*“Durante el desarrollo del servicio de guardia siendo aproximadamente las 0055R del 10 de agosto 2025 recibo mensaje de WhatsApp por parte del piloto Pedro Duque y Francisco Quintero quienes envían foto reportando hundimiento del Katamaran Tayrona III. De manera inmediata se informa a guardacostas y se despliegan URR para verificar la emergencia. Así mismo se informa al señor capitán de puerto, jefe de torre y oficial control notificando la emergencia. Posteriormente recibo llamado vía VHF marino en el canal 16 por parte de la marina internacional a nombre de Orlando Martínez aproximadamente a la 0130R donde informa que la embarcación mencionada se estaba hundiendo. Cabe resaltar que el reporte de marina internacional fue tiempo después del inicio de la novedad.*

*Se establece comunicación con administrador de la empresa taxi marino con el fin de informar la novedad a lo cual responde que está enterado y se encuentra maniobrando para solucionar la novedad.*



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se garantiza por medio de la firma electrónica y el código de verificación.

Identificador: pxVZ yMjc Bo8i TIP 8biz ncX0 tzk=

*Guardacostas realiza presencia y verifica que el personal de taxi marino se encontraba maniobrando para solucionar la novedad. Posterior al arribo de la URR a la marina internacional durante el desarrollo de la emergencia no se recibió reportes de situación adicionales de DIMAR, EGSAM ni de la marina internacional.*

*Se procede a realizar diligenciamiento del formato de reporte de novedades para la sede central y se deja con la información que se tiene en el momento para que sea finalizado por la guardia entrante, así mismo se informa a la guardia entrante sobre la novedad". (Cursiva fuera del texto original).*

Igualmente, se presentó informe por el señor Suboficial Primero Cristian Andrés Arzuza Monterrosa, oficial de control de la Capitanía de Puerto de Santa Marta para la fecha de los hechos, quien indicó:

*El domingo 10 de agosto de 2025, siendo aproximadamente las 01:00R, recibí una llamada al celular de la guardia O/C, por parte del señor S3 Brayan Camilo Toro. En dicha comunicación, se reportó que la embarcación tipo catamarán "Tayrona III", perteneciente a la empresa Taximarino y amarrada en el muelle C de la Marina Internacional, se encontraba escorada por el costado de estribor y en riesgo de hundimiento debido al ingreso de agua.*

*Aproximadamente a las 11:00R, me dirigí a la Marina Internacional de Santa Marta con el propósito de realizar una inspección de verificación de la novedad reportada. Durante la inspección estuvo presente el OFIAB Sr. PD08 Rodolfo Guillén, quien realizó la visita formal en representación de la Capitanía, evidenciando el estado actual de la embarcación.*

*Durante la visita se observó que la embarcación se encontraba hundida por encima de la borda. En el área circundante al lugar del hundimiento se percibía un fuerte olor a combustible y se identificó una mancha oleosa. Asimismo, en el momento de la inspección, se encontraba personal de buzos realizando maniobras de salvataje con el objetivo de reflotar la embarcación.*

*A las 18:47R, el señor OFIAB reportó que la embarcación fue reflotada exitosamente, presentando el siguiente informe preliminar:*

*"No se observó nada anormal en el casco. Es posible que haya sido la lluvia de ayer, la cual se acumuló en la cubierta y generó un peso adicional que permitió el ingreso de agua por el orificio del exhorto, ubicado bastante bajo. Por allí se habría producido la entrada de agua por el costado de estribor, que fue el lado hacia el cual escoró la nave, como se observó en la fotografía tomada anoche. Sin embargo, se continuará con la inspección del casco." (Cursiva fuera del texto original).*

Teniendo en cuenta los hechos mencionados, relacionados con una actividad marítima desarrollada dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, que configuran los siniestros marítimos de naufragio de la nave KATAMARAN TAYRONA III de bandera colombiana, identificada con la matrícula CP-08-0940, y por posible contaminación marina, se ordenará la apertura de investigación jurisdiccional.



Identificador: px/VZ yMjc Bo8i TJP 8biz ncX0 tzk<  
 Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento en papel electrónico puede ser verificada en el sitio web de la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos.

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)

Así mismo, lo consagra el artículo 27 en concordancia con el numeral 27 del artículo 5 y 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, es competencia de la Capitanía de Puerto en primera instancia conocer de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de su jurisdicción e investigar y sancionar la violación a las normas de Marina Mercante.

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

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

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

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



Identificador: pxVZ yMjc Bo8l TlIP 8biz ncXO tzk=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se puede verificar en el sitio web de la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos.

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 NAUFRAGIO DE LA NAVE KATAMARAN TAYRONA III DE BANDERA COLOMBIANA, IDENTIFICADA CON LA MATRÍCULA CP-08-0940, Y POR POSIBLE CONTAMINACIÓN MARINA**, en contra del presunto responsable la empresa **TAXI MARINO S.A.S.**, legalmente constituida, domiciliada en Santa Marta, identificada con el NIT 900668068-2, en su condición de armador de la citada nave, y la sociedad **INVERSIONES MARINA TURÍSTICA S. A.**, legalmente constituida, domiciliada en Santa Marta, identificada con el NIT 900025233-2.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento para ser utilizado en procedimientos administrativos depende de la autenticidad del documento electrónico.  
Identificador: pXVZ yMjc B08i TtP 8biz nCX0 tzik

La investigación tiene como finalidad establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos el día 10 de agosto 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 **veintisiete (27) de agosto de dos mil veinticinco (2025), 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.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código QR y el código de verificación. Identificador: pxVZ yMjc B08i TUP 8biz ncX0 tzkz

5. Decretar la declaración bajo la gravedad del juramento de los **representantes legales de las sociedades TAXI MARINO S.A.S.**, legalmente constituida, domiciliada en Santa Marta, identificada con el NIT 900668068-2, en su condición de armador de la citada nave, e **INVERSIONES MARINA TURÍSTICA S. A.**, legalmente constituida, domiciliada en Santa Marta, identificada con el NIT 900025233-2, haciéndoles saber el derecho de comparecer al proceso mediante abogado legalmente autorizado.
6. Decretar los testimonios de las personas que se deriven de las anteriores declaraciones de los representantes legales de las sociedades **TAXI MARINO S.A.S.**, legalmente constituida, domiciliada en Santa Marta, identificada con el NIT 900668068-2, en su condición de armador de la citada nave, e **INVERSIONES MARINA TURÍSTICA S. A.**, legalmente constituida, domiciliada en Santa Marta, identificada con el NIT 900025233-2.
7. Notificar personalmente el presente auto de apertura de investigación jurisdiccional a los representantes legales de las sociedades **TAXI MARINO S.A.S.**, legalmente constituida, domiciliada en Santa Marta, identificada con el NIT 900668068-2, en su condición de armador de la citada nave, e **INVERSIONES MARINA TURÍSTICA S. A.**, legalmente constituida, domiciliada en Santa Marta, identificada con el NIT 900025233-2, y demás personas interesadas, en los términos señalados en el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984.
8. Alléguese a la investigación jurisdiccional el reporte meteorológico y de las condiciones de mar para el día 10 de agosto de 2025, fecha de los hechos, obtenido de la página web del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH).
9. Practíquense todas las diligencias y alléguese todos los documentos pertinentes de la citada nave que obran en CP04, y demás pruebas pertinentes y conducentes para obtener el total esclarecimiento de los hechos.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**

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