



Defensa

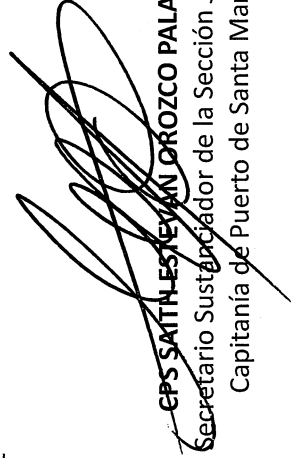


Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

Estado N°.013

N°	Expediente	Clase de proceso	Partes	Fecha auto	Fecha inicial	Actuación	Cuaderno
1	14012026007	ENCALLAMIENTO	MN BLUE PASSION	24/02/2026	24/02/2026	Auto de apertura 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 1984, se fija el presente Estado de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el día veinticinco (25) de febrero de dos mil veintiséis (2026) a las 8:00 AM y permanecerá fijado hasta la fecha de la primera audiencia, el cual puede ser visible al público ingresando a la página web de DIMAR, en el enlace; <https://www.dimar.mil.co/node/5775>


CPS SAITH-ESTEBAN OROZCO PALACIO
Secretario Sustantador 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

E1-FOR-089-V8

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Santa Marta, D.T.C. e H., 24 de febrero de 2026

Referencia: Auto de apertura de investigación jurisdiccional.

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo N° 14012026007.

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 Acta de Protesta del 13 de febrero de 2026, remitida a través del correo electrónico el día 14 de febrero de 2026, suscrita por el señor Teniente de Navío Jhony Jesús Salatarín Gale, en calidad de Comandante de la Unidad de Reacción Rápida BP-792 de la Estación de Guardacostas Primaria de Santa Marta, informó lo siguiente:

“(…) Siendo las 0730R del 12 de Febrero del 2026 se recibe información que 01 embarcación tipo velero, se encontraba fondeado en inmediaciones de Playa Cinto, cuando se presentaron problemas en el fondeo con el que se encontraba la embarcación derivando a que se presentara garreo de la misma, y posteriormente se presentara encallamiento en un área rocosa, situación a la cual fue desplegada la Unidad de Reacción Rápida (URR) BP-792.

Una vez la URR encuentra **la embarcación encallada**, se dispone a realizar maniobra de aproximación buscando poner en seguridad los 04 tripulantes que se encontraban a bordo, siendo estos identificados así:

- 1. Rainalter Helmut. Pasaporte: AP0897688, Nacionalidad Austriaca.**
- 2. Baumann Jürgen Werner. Pasaporte: CGFW1CYW8, Nacionalidad Alemana.**
- 3. Tesselaar Karlijn. Pasaporte: NYK2D7511, Nacionalidad Holandesa.**
- 4. Dela Haije Emile Hubert. Pasaporte NS46J99P5, Nacionalidad Holandesa.**

No obstante, una vez verificado el estado de salud de los tripulantes de la embarcación, estos se opusieron a abandonar la misma para ser trasladados a un puerto seguro, **informando que el velero presentaba averías y daños estructurales en la timonera y timón, al igual que posibles daños en el área de la quilla**, esto a razón que la embarcación **pasó la noche recibiendo golpe en el arrecife**, por lo que se les impedía gobernar de manera adecuada la embarcación (...).” *Cursiva, negrilla y subrayas fuera del texto original.*



Identificador: H/ba J06F SQDn uHSP 7UM mZZT OhI=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento en papel puede verificarse ingresando al portal de servicios al ciudadano de la Dirección General Marítima.



Identificador: H/ba_Jo6F SQDn uHSP 7/M mZZT OhI=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica en el sitio web de la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos de Bogotá D.C.

Así mismo, mediante Informe de Inspección Técnica de fecha 17 de febrero de 2026, suscrito por el señor CPS Nelson Humberto carranza Silva, en calidad de Inspector de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, informó a este Despacho lo siguiente:

“(…)

2. ANTECEDENTES:

El día 12 de febrero de 2026, siendo aproximadamente las 0730R, se reportó que la embarcación tipo velero BLUE PASSION, de bandera francesa, se encontraba fondeada en inmediaciones de Playa Cinto cuando presentó problemas de fondeo debido a condiciones meteorológicas adversas, produciéndose el garreo del ancla y posterior encallamiento en área rocosa.

Según Acta de Protesta suscrita por el TNE SP Saltarín Gale Jhonny Jesús, Comandante de la Unidad de Reacción Rápida BP-792 del Grupo de Guardacostas del Caribe, **la embarcación quedó encallada en zona arrecifal, manifestando la tripulación que el velero recibió impactos repetitivos contra el arrecife durante la noche,** generándose averías en el sistema de gobierno (timonera y timón), así como posibles daños estructurales en la quilla.

La tripulación informó imposibilidad de gobernar adecuadamente la nave.

3. DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS:

De acuerdo con la información recopilada:

- a) **La embarcación se encontraba fondeada en Playa Cinto.**
- b) **Debido a condiciones meteorológicas adversas, se produjo garreo del ancla.**
- c) **El velero derivó hasta zona rocosa/arrecifal.**
- d) **Se presentó contacto físico con piedras o arrecife.**
- e) *La nave permaneció expuesta al oleaje durante la noche.*
- f) *Según versión de una de las personas a bordo, el impacto produjo:*
 - Ruptura de guayas del sistema de gobierno.
 - Daños en timonera/timón.
 - Posible afectación en la zona de quilla.
- g) *Se perdió capacidad de maniobra y control direccional.*

(…)

6. CONCLUSIÓN:

Con base en:

- **El encallamiento documentado.**
- *La pérdida operativa del sistema de gobierno.*
- *El riesgo inherente para navegar sin control direccional.*
- *La necesidad de reparación técnica especializada.*

Se concluye que:

El arribo forzoso del **velero BLUE PASSION** resulta técnicamente JUSTIFICADO y pertinente, **toda vez que la embarcación perdió condiciones mínimas de navegabilidad segura a consecuencia del encallamiento.** (...)” *Cursiva, negrilla y subrayas fuera del texto original).*

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

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

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;



Identificador: H/ba Jo6F SQDn uHSP 7/M mZt Ohl=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la firma electrónica. Documento firmado digitalmente

7. daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.

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

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

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



Identificador: H/ba Jo6F SQDn uHSP 7/M mZZT OhI=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el uso de la tecnología de firma electrónica avanzada.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por el código QR y el código de verificación. Identificador: H/ba Jo6F SQDn uHSP 7UM mZzT OhI=

Con base en los anteriores fundamentos facticos y legales, y por ser este Despacho competente para investigar esta clase de siniestros marítimos, se dispone la apertura de investigación jurisdiccional por el **SINIESTRO MARÍTIMO DE ENCALLAMIENTO DE LA NAVE BLUE PASSION DE BANDERA DE FRANCIA, IDENTIFICADA CON MATRÍCULA OMI DQ844006901**, en contra de los presuntos responsables **HELMUT RAINALTER**, identificado con pasaporte N° AP0897688, en calidad de capitán de la nave **BLUE PASSION** de bandera de Francia, y la sociedad **LOGISTICA MARITIMA INTEGRAL S.A.S.**, legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Cartagena, identificada con NIT. 806004474-1, en su condición de agente marítimo de la citada nave, con el fin de establecer las circunstancias de tiempo, modo, y lugar en que sucedieron los hechos ocurridos el día 12 de febrero de 2026, establecer la culpabilidad y responsabilidad en el siniestro marítimo, y si a ello hubiere lugar, determinar el avalúo de los daños ocurridos por tal motivo; en consecuencia, se **DECRETA** la práctica de las siguientes pruebas y diligencias en los términos señalados en el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984, así:

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 **cinco (5) de marzo de dos mil veintiséis (2026), a las 09:00 A.M.** horas, para celebrar la primera audiencia pública, de conformidad con lo señalado en el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984. La mencionada audiencia se adelantará haciendo uso de los medios tecnológicos, a través de la plataforma Microsoft Teams, que graba en formato de audio y video, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 2213 de 2022, para tal efecto se comunicará en su debida oportunidad el enlace de conexión a los sujetos procesales.
4. Las partes o sujetos procesales y demás interesados deben presentar dentro de la primera audiencia, el escrito de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, en el cual se indique:
 - Nombre, edad y domicilio de la persona interesada y de su apoderado.
 - Lo que pretende demostrar dentro de la investigación, expresando con precisión y claridad las pretensiones que tenga.
 - Los hechos que sirven de fundamento a sus pretensiones.
 - Los fundamentos de derecho que invoque.
 - Las pruebas que pretenda hacer valer y pedirá las que desee se decreten por el Capitán de Puerto.
 - La dirección de oficina o habitación donde él o el representante o representantes recibirán notificaciones personales.

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

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

5. Decretar la declaración bajo la gravedad del juramento de los señores **HELMUT RAINALTER**, identificado con pasaporte N° AP0897688, en calidad de capitán de la nave **BLUE PASSION** de bandera de Francia, y del representante legal de la sociedad **LOGISTICA MARITIMA INTEGRAL S.A.S.**, legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Cartagena, identificada con NIT. 806004474-1, en su condición de agente marítimo de la citada nave, haciéndoles saber el derecho de comparecer al proceso mediante abogado legalmente autorizado.
6. Decretar los testimonios del señor **JURGEN BAUMANN**, identificado con pasaporte N° CGFW1CYW8, en calidad de tripulante de la nave **BLUE PASSION** de bandera de Francia.
7. Notificar personalmente el presente auto de apertura de investigación jurisdiccional al señor **HELMUT RAINALTER**, identificado con pasaporte N° AP0897688, en calidad de capitán de la nave **BLUE PASSION** de bandera de Francia, y a la sociedad **LOGISTICA MARITIMA INTEGRAL S.A.S.**, legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Cartagena, identificada con NIT. 806004474-1, en su condición de agente marítimo de la citada nave, y demás personas interesadas, haciéndoles saber el derecho de comparecer al proceso mediante abogado legalmente autorizado, en los términos señalados en el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia lo estipulado en el artículo 73 del Código General del Proceso.
8. Alléguese a la investigación jurisdiccional el reporte meteorológico y de las condiciones de mar para el día 12 de febrero de 2026, fecha de los hechos, obtenido de la página web del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH).

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,


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



Identificador: H/ba Jo6F SQDn uHSP 7/M mZzT OhI=

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