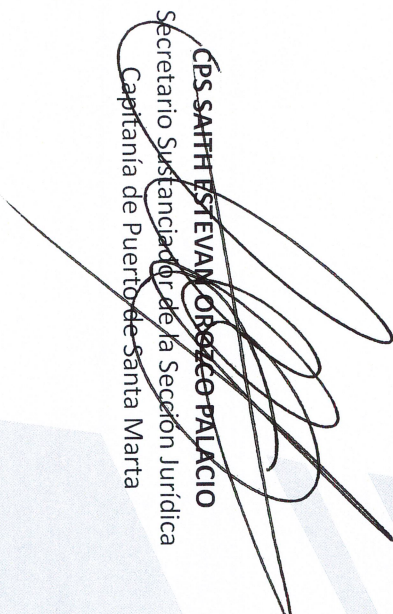


Estado N° .020

N°	Expediente	Clase de proceso	Partes	Fecha auto	Fecha inicial	Actuación	Cuaderno
1	14012026008	Abordaje / Lesiones / Muerte	MN RM CHINOOK / LA NIÑA ELVI	17/04/2026	17/04/2026	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 diecisiete (17) de abril 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 SAHIL ESTEVAN ORSAGO PALACIO
Secretario Sustanciador de la Sección Jurídica
Capitanía de Puerto de Santa Marta

Capitanía de Puerto de Santa Marta - CP04

Dirección Carrera 2 No. 27-38, Santa Marta
Línea Anticorrupción Y Antisoborno 01 8000 911 670
Línea Nacional 018000416870 - Bogotá (+57) 601 7954400
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co - @DimarColombia

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Santa Marta, D.T.C. e H., 17 de abril de 2026

Referencia: Auto de apertura de investigación jurisdiccional.

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo N° 14012026008.

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 de fecha 13 de abril de 2026, remitida a través de correo electrónico de ese mismo día, suscrita por el señor **EDUARDO NICOLÁS NORIEGA MARTÍNEZ**, en calidad de propietario de la nave **LA NIÑA ELVI** sin matrícula, en la cual informó a este Despacho lo siguiente:

“(…)

HECHOS OBJETO DE PROTESTA

Primero. El día viernes 10 de abril de 2026, aproximadamente horas, salí del puerto de Gaira, Santa Marta, en compañía del señor GEINER NIEVES PÉREZ (Q.E.P.D), a bordo de una lancha de nombre “La niña Elvi”, color blanco y verde, de mi propiedad; con destino a realizar faena de pesca en zona de mar abierto frente a la costa de Santa Marta.

Segundo. Al momento de los hechos, la embarcación menor se encontraba en labores de pesca y/o fondeada/anclada en el sector aproximado de la zona del área pesquera artesanal marítima (frente la playa salguero, aproximadamente sacando a punta betín), en aguas abiertas de la jurisdicción marítima de Santa Marta.

Tercero. Tanto el suscrito como mi acompañante contábamos con chalecos salvavidas dentro de la embarcación; no obstante, para el momento específico en que se desarrollaba la actividad de pesca no los llevábamos puestos.

Cuarto. Encontrándonos en dicha labor, advertimos la aproximación de una embarcación de mayor tamaño, al parecer un remolcador, perteneciente presuntamente a una empresa que opera en la zona de Santa Marta, sin que hasta el momento se tenga certeza plena sobre su identidad, nombre, matrícula, empresa explotadora, armadora o tripulación.

Quinto. La referida embarcación mayor se aproximó a alta velocidad y en trayectoria que generó un riesgo inminente de colisión o impacto contra la lancha en la que nos encontrábamos, sin que hubiera realizado maniobra eficaz y oportuna de prevención, reducción de velocidad, cambio de rumbo o asistencia inmediata.

Sexto. Ante la inminencia del impacto y con el propósito de salvaguardar nuestras vidas, el señor Geiner Nieves Pérez (Q.E.P.D) y quien suscribe nos lanzamos al mar.

Séptimo. Una vez en el agua, el señor Geiner Nieves Pérez (Q.E.P.D) me manifestó que no sabía nadar, circunstancia que agravó de manera extrema la situación de peligro. En razón a ello, procuré auxiliarlo y le entregué una canaleta/remo para que pudiera sostenerse y flotar mientras se obtenía ayuda o lograba ser avistado.

Octavo. Dadas las condiciones del mar, la ausencia de auxilio inmediato y la imposibilidad material de regresar a la embarcación, me vi obligado a nadar hacia la costa durante aproximadamente dos horas y media, hasta alcanzar el sector de la glorieta de Cabo Tortuga, donde fui auxiliado por unos pescadores deportivos que se encontraban en el lugar.

Noveno. Las personas que me auxiliaron dieron aviso a la autoridad marítima y/o a miembros de la Armada, a quienes les informé que mi compañero Geiner Nieves Pérez (Q.E.P.D) había quedado desaparecido en el mar y que la lancha se había alejado del lugar del suceso.

Décimo. Posteriormente se realizó una salida mar adentro con presencia de autoridad y con mi acompañamiento, sin que se lograra ubicar al señor Geiner Nieves Pérez (Q.E.P.D) ni obtenerse rastro inmediato de la embarcación mayor involucrada.

Décimo primero. Luego de ello fui trasladado para recibir primeros auxilios en la Cruz Roja y/o centro asistencial, presentando afectaciones físicas y emocionales derivadas del hecho.

Décimo segundo. Con posterioridad, lancheros del sector de Gaira informaron haber encontrado la lancha en la que nos movilizábamos, pero sin hallar en ella ni en sus inmediaciones al señor Geiner Nieves Pérez (Q.E.P.D), quien a la fecha se confirmó su deceso.

Décimo tercero. Los hechos anteriormente relatados constituyen, en mi criterio, un siniestro o accidente marítimo grave, con afectación a la seguridad de la vida humana en el mar, posible intervención de una embarcación mayor no identificada y eventual omisión de auxilio, razón por la cual dejo formalmente presentada esta protesta para que la Autoridad Marítima adelante la investigación correspondiente” (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

Asimismo, mediante documento denominado Carta de Protesta de Mar de fecha 10 de abril de 2026, remitido a través de correo electrónico de fecha 13 de abril de 2026, suscrita por el señor **ANTONIO ISAAC BAUTISTA DÍAZ**, en calidad de capitán del remolcador TAYRONA de bandera colombiana, informó lo siguiente:

“Yo, ANTONIO ISAAC BAUTISTA DIAZ CC 73.131.766 en calidad de Capitán del RM TAYRONA, me permito presentar carta de protesta formal con relación al presunto evento de abordaje reportado el viernes 10 de abril de 2026 en aguas del puerto de Santa Marta entre cabo tortuga y punta Gaira.

Al respecto, manifiesto que el RM TAYRONA no se vio involucrado en ningún tipo de incidente o abordaje durante su tránsito en la fecha y zona indicadas.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se puede verificar en: <https://www.gub.ri.gov.co/verificador-de-documentos>
Identificador: +HY6 Jpzs /wNR IpBS 0fZU ppS+ PHL=

Asimismo, durante toda la derrota navegada, no se observó situación alguna que pudieran dar indicios con un evento de esta naturaleza.

Es pertinente informar que el RM TAYRONA zarpó desde el Puerto de Drummond a las 10:40 horas y arribó a la Sociedad Portuaria de Santa Marta aproximadamente a las 13:00 horas, cumpliendo su navegación de manera normal, sin novedad alguna que reportar.

En virtud de lo anterior, dejo constancia de que nuestra unidad no tuvo participación ni conocimiento directo de los hechos mencionados.

Por lo tanto, vengo a protestar una, y cuantas veces sea necesario, en resguardo de los intereses de mi armador, Oficiales, Tripulación y en el mío propio; reservándome el derecho de ampliarla y/o elevarla a escritura pública en el lugar y fecha que estime convenientes.

Declaro asimismo que, por las circunstancias antes expuestas, no se pudo presentar la protesta en fecha anterior” (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

Posteriormente, mediante acta de protesta de fecha 13 de abril de 2026, remitida a través de correo electrónico de fecha 14 de abril de 2026, suscrita por el señor Teniente de Corbeta Diego Andrés Betancourt Garzón, en calidad de Comandante de la Unidad de Reacción Rápida BP-726 de la Estación de Guardacostas Primaria de Santa Marta, comunicó lo siguiente:

“(…)

El día 10 de abril [SIC] de 2026 siendo las 1240R, en cumplimiento a la orden de operaciones 015 CEGSAM/26, el Teniente de Corbeta BETANCOURT GARZON DIEGO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.193.599.423 de Ibagué Tolima, como comandante de la URR BP 726, en el área general de Santa Marta.

Se recibe un llamado por parte de la torre de control informando que recibió un reporte por parte de pescadores de la zona, **donde se observaba un persona nadando hacia el sector de cabo de tortuga,** se procede a iniciar desplazamiento hacia el **sector punta gloria** donde se encontraba **el señor EDUARDO NORIEGA MARTÍNEZ identificado con cédula de ciudadanía 1.256.1208 de la ciudad de Santa Marta,** argumentando que en el desarrollo de labores de pesca en las **coordenadas Latitud: 11°12'23" N Longitud: 74°15'02" W a la altura de playa el rodadero** x **su embarcación LA NIÑA ELVI** se encontraba fondeada en el sector cuando se percató de **un remolcador color blanco con verde** se acerca mucho a su embarcación, **casi al punto de colisionar con esta misma, por lo cual el y su acompañante el señor HEINER NIEVES PEREZ, saltan de la embarcación,** al momento de intentar ambos regresar a la embarcación le fuerte corriente les impide esto por lo cual el señor EDUARDO NORIEGA MARTÍNEZ argumenta que le paso un remo a su acompañante el cual dice el mismo no sabía nadar e inicia el a nadar hacia el sector de cabo de tortuga esto con el fin de llegar a costa, **quedando el señor HEINER NIEVES PEREZ a la deriva en el sector ya mencionado.**

Siguiendo el proceso se verifica por el sector y se inicia un patrón de búsqueda con el fin de dar con el paradero del señor Heiner Pérez activando todos los protocolos de emergencia (...)” (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza a través de la siguiente URL: https://www.gub.ri.gov.co/verificar_documento_electronico
Identificador: +hY6 JpZS /wHR lpBS 0FzU ppS+ PHl-

Por último, mediante protesta de fecha 14 de abril de 2026, remitida a través de correo electrónico de ese mismo día, suscrita por el señor Matia Roberto Luiggi Aguirrebeña, en calidad de representante legal de la sociedad **SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.**, legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Cartagena, identificada con NIT. 800203642-2, en calidad de armador del remolcador **CHINOOK**, informó a este Despacho lo siguiente:

"(...)

El remolcador CHINOOK en el margen horario mencionado en el correo electrónico de fecha 11 de abril de 2026 emitido por ESTACION DE CONTROL DE TRAFICO Y VIGILANCIA MARITIMA, desarrolló la siguiente actividad o navegación:

Siendo las 10:20 horas aproximadamente del día 10 de abril de 2026 se procedió a reportar a **ESTACION DE CONTROL DE TRAFICO Y VIGILANCIA MARITIMA** el desplazamiento del remolcador **CHINOOK** desde Sociedad Portuaria de Santa Marta al área de Puerto Zuñiga específicamente al terminal marítimo de Drummond Ltd.

Aproximadamente a las 11:30 horas se arribó al terminal marítimo de Drummond Ltd. finalizando la maniobra de fondeo en área con coordenadas 11° 04.105" N y 074° 14.306" W aproximadamente a las 11:55 horas.

Durante la navegación desde Sociedad Portuaria de Santa Marta al terminal marítimo de Drummond Ltd., la tripulación no evidenció ningún hecho anómalo o extraño, ni tampoco pudo percibir la colisión con algún objeto que interrumpiese la navegación. La bitácora del remolcador CHINOOK es consistente con lo anterior.

Sin embargo, luego de una investigación interna preliminar, el día de hoy se pudo identificar que durante la navegación del día 10 de abril de 2026, exactamente a las 10:52 horas, sí se produjo un encuentro con una embarcación menor artesanal.

Estos hechos continúan siendo investigados dentro de la Compañía para poder concluir de manera definitiva su causa raíz, y los resultados de esta investigación serán oportunamente informados a vuestra Capitanía de Puerto.

Para los efectos pertinentes se adjunta:

(i) Certificado de Existencia y Representación Legal de **SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.**; y

(ii) La bitácora del remolcador CHINOOK del día 10 de abril de 2026. Una vez la Capitanía de Puerto considere procedente iniciar investigación jurisdiccional, se aportarán las pruebas pertinentes a los hechos de que se da cuenta en la presente protesta.

Una vez la Capitanía de Puerto considere procedente iniciar investigación jurisdiccional, se aportarán las pruebas pertinentes a los hechos de que se da cuenta en la presente protesta. (...) (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).



Identificador: +hY6 JpZS /wHR lpBS 0FzU pPS+ PHI=

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.

Teniendo en cuenta los mencionados hechos, los cuales se relacionan con una actividad marítima desarrollada dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, que configuran un presunto siniestro marítimos de abordaje de la nave **LA NIÑA ELI** sin matrícula y las presuntas lesiones graves causadas a una persona y la muerte de una persona, 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;*
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).



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: +Hy6 Jpzs /whR lpBS 0FzU ppS+ PHl=

Se hace claro resaltar que la norma citada anteriormente denomina el concepto de siniestro marítimo grave y de lesiones graves de la siguiente manera:

“Siniestro muy grave: Un siniestro marítimo que entraña la pérdida total de un buque, la pérdida de vidas humanas o daños graves para el medio ambiente.

(...)

“Lesiones graves: Las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en la que se hayan producido las lesiones.” (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, 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: +HY6 JpzS wNR lpBS 0fZU ppS+ PHI=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en la página web de la Dirección General de Marítimos.

Con base en los anteriores fundamentos fácticos y legales, y por ser este Despacho competente para investigar esta clase de siniestros marítimos, se **DISPONE** la apertura de investigación jurisdiccional por el **PRESUNTO SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE ENTRE EL REMOLCADOR CHINOOK DE BANDERA COLOMBIANA Y LA NAVE LA NIÑA ELVI SIN MATRÍCULA, LAS PRESUNTAS LESIONES PERSONALES CAUSADAS AL SEÑOR EDUARDO NICOLÁS NORIEGA MARTÍNEZ Y LA PRESUNTA MUERTE DEL SEÑOR GEINER NIEVES PÉREZ**, hechos ocurridos el día 10 de abril de 2026 en aguas de la jurisdicción marítima de Santa Marta, en el sector comprendido entre Cabo Tortuga y Punta Gaira, la presente investigación se adelanta en contra del señor **JESÚS DAVID URINA SÁNCHEZ**, identificado con cédula de ciudadanía N° 72.291.690 expedida en Barranquilla, en su calidad de capitán del remolcador **CHINOOK** de bandera colombiana y la sociedad **SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.**, legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Cartagena, identificada con NIT. 800203642-2, en calidad de armador de mencionado remolcador; con el fin de establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos, determinar la culpabilidad y responsabilidad en los presuntos siniestros marítimos y si a ello hubiere lugar, establecer 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. **VINCULAR** a la presente investigación jurisdiccional al señor **EDUARDO NICOLÁS NORIEGA MARTÍNEZ**, en calidad de propietario y tripulante de la nave **LA NIÑA ELVI** sin matrícula, haciéndole saber el derecho de comparecer al proceso mediante abogado legalmente autorizado.
3. 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.
4. **SEÑÁLESE** el día **veintiuno (21) de abril de dos mil veintiséis (2026), a las 09:00 a.m.**, 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 cuyo efecto se comunicará en su debida oportunidad el enlace de conexión a los sujetos procesales.
5. 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 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.

6. **DECRETAR** la declaración bajo la gravedad del juramento del señor **JESÚS DAVID URINA SÁNCHEZ**, identificado con cédula de ciudadanía N° 72.291.690 expedida en Barranquilla, en su calidad de capitán del remolcador **CHINOOK** de bandera colombiana, del señor **MATIA ROBERTO DE LUIGGI AGUIRREBEÑA**, identificado con pasaporte N° F69930473, en calidad de representante legal de la sociedad **SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.**, legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Cartagena, identificada con NIT. 800203642-2, en calidad de armador de mencionado remolcador, o quien haga sus veces, con el fin de que rindan declaración pormenorizada sobre los hechos ocurridos el día 10 de abril de 2026, y todo cuanto le conste en relación con los hechos investigados, haciéndole saber el derecho de comparecer al proceso mediante abogado legalmente autorizado.
7. **DECRETAR** la declaración bajo la gravedad del juramento del señor **EDUARDO NICOLÁS NORIEGA MARTÍNEZ**, en calidad de propietario y tripulante de la nave **LA NIÑA ELVI** sin matrícula, haciéndoles saber el derecho de comparecer al proceso mediante abogado legalmente autorizado.
8. **DECRETAR** los testimonios de los señores **KLEIDER JOSÉ BLANCO CEBALLOS**, en calidad de Oficial de Puente del remolcador **CHINOOK** de bandera colombiana y del señor **LEANDRO JOSÉ JUNCO CABARCAS**, en calidad de Jefe de Máquinas del remolcador **CHINOOK** de bandera colombiana.
9. **DECRETAR** el testimonio del señor Capitán de Corbeta **JUAN DAVID RENDÓN ZAPATA**, en su calidad de Comandante de la Estación de Guardacostas Primaria de Santa Marta, a fin de que declare sobre las circunstancias en que se recibió el reporte del evento y todo cuanto le conste en relación con los hechos investigados.
10. **REQUERIR** al señor **JESÚS DAVID URINA SÁNCHEZ**, identificado con cédula de ciudadanía N° 72.291.690 expedida en Barranquilla, en su calidad de capitán del remolcador **CHINOOK** de bandera colombiana y a la sociedad **SAAM TOWAGE COLOMBIA S.A.S.**, legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Cartagena, identificada con NIT. 800203642-2, en calidad de armador de mencionado remolcador para que alleguen a la presente investigación, en los términos de los artículos 42 y 43 del Decreto Ley 2324 de 1984, la siguiente documentación e información correspondiente a la navegación realizada el día 10 de abril de 2026:
 - a) Bitácora de máquinas correspondiente a la misma fecha, con registro de velocidades, cambios de régimen de propulsión y cualquier novedad mecánica.
 - b) Registros completos del registrador de datos de la travesía (VDR o S-VDR, según corresponda), incluyendo la totalidad de los datos almacenados para el período



Identificador: +hY6 JpZS /wHR lpBS 0FzU ppS+ PHL=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico depende de la validez de este documento electrónico.

comprendido entre las 08:00 horas y las 15:00 horas del día 10 de abril de 2026, en formato original y sin alteración alguna.

c) Registros del Sistema de Identificación Automática (AIS) correspondientes al tránsito realizado el día 10 de abril de 2026, con indicación de la derrota completa, velocidades, rumbos y posiciones reportadas.

d) Registros del Sistema de Posicionamiento Global (GPS) o de cualquier otro sistema de navegación electrónica instalado a bordo, con indicación de las coordenadas, velocidades y rumbos registrados durante el período señalado en el literal c) del presente numeral.

e) Registros de las comunicaciones de radio VHF, incluyendo las comunicaciones mantenidas con la Estación de Control, Tráfico y Vigilancia Marítima de la Capitanía de Puerto de Santa Marta (ECTVM), correspondientes al día 10 de abril de 2026.

f) Listado de tripulación a bordo el día 10 de abril de 2026, con indicación de los nombres completos, documentos de identidad, cargos y títulos de competencia de cada uno de los tripulantes que se encontraban a bordo.

g) Certificado de matrícula de la nave, certificado nacional de seguridad vigente, certificado de dotación mínima de seguridad, póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual y demás certificados estatutarios exigidos por la normativa marítima colombiana.

11. **REQUERIR** al Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH), a fin de que allegue a la presente investigación el reporte meteorológico y de las condiciones de mar para el día 10 de abril de 2026 en la jurisdicción marítima de Santa Marta.
12. **REQUERIR** a la Estación de Control, Tráfico y Vigilancia Marítima de la Capitanía de Puerto de Santa Marta (ECTVM) a fin de que allegue los registros de tráfico marítimo correspondientes al día 10 de abril de 2026, en el período comprendido entre las 08:00 horas y las 15:00 horas, con indicación de todas las embarcaciones que transitaron por el sector comprendido entre Cabo Tortuga y Punta Gaira, incluyendo remolcadores, embarcaciones de servicio portuario y cualquier otra nave mayor que hubiere navegado en dicha zona durante el mencionado lapso.
13. **REQUERIR** a la Sección de Marina Mercante de la Capitanía de Puerto de Santa Marta a que a la investigación jurisdiccional la información que obre en los archivos de la Capitanía de Puerto de Santa Marta respecto de la nave **LA NIÑA ELVI** sin matrícula y cualquier otra documentación pertinente.
14. **DECRETAR** una inspección técnica del casco, superestructura, proa, costado, línea de flotación y demás superficie exterior del remolcador **CHINOOK** de bandera colombiana, por parte del Oficial del Estado de Abanderamiento de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, a fin de verificar la existencia o inexistencia de marcas de contacto, transferencia de pintura, abolladuras, deformaciones, raspaduras u otros vestigios físicos compatibles con un evento de abordaje con otra nave.
15. **DECRETAR** una inspección técnica de la nave **LA NIÑA ELVI** sin matrícula, por parte del Oficial del Estado de Abanderamiento de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, a fin de determinar: (i) si la nave presenta marcas de contacto, impacto, abordaje,



Identificador: +hY6 JpZS /wNR lpBS 0FzU ppS+ PHL=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento depende de la integridad de este código QR.

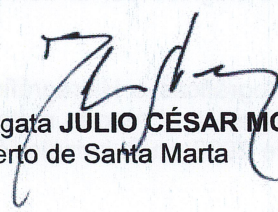
indicando su ubicación, extensión, profundidad y características; (ii) el estado general de navegabilidad de la nave; (iii) si contaba con los elementos mínimos de seguridad exigidos por la normativa marítima colombiana para nave menores dedicadas a la pesca artesanal; (iv) las dimensiones, color, tipo de material de construcción y demás características técnicas de la embarcación; y (v) cualquier otro hallazgo que resulte relevante para el esclarecimiento de los hechos investigados.

16. **REQUERIR** al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Regional Norte, Seccional Santa Marta, a fin de que allegue a la presente investigación jurisdiccional la siguiente documentación relativa al señor **GEINER NIEVES PEREZ**: (i) el protocolo de necropsia médico-legal practicado; (ii) el informe de los exámenes complementarios realizados, tales como estudios toxicológicos, histopatológicos y demás que se hubieren ordenado; y (iii) toda documentación adicional que obre en el expediente médico-legal y que resulte pertinente para el esclarecimiento de las circunstancias del fallecimiento.

17. **REQUERIR** a la Registraduría Nacional del Estado Civil, para que remita con destino a la presente investigación copia del certificado de defunción del señor **GEINER NIEVES PEREZ**.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

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



Identificador: +NY6 Jpzs /wNR IpBS 0FzU ppS+ PHL=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento depende de la validez de este documento electrónico.