

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA –
CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA.** Santa Marta a los siete (7) días de
octubre de dos mil veinticinco (2025).

NOTIFICACIÓN POR ESTADO

INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL N° 14012025014, adelantada por el **SINIESTRO MARÍTIMO DE ENCALLAMIENTO DE LA NAVE LE REBELLE DE BANDERA DE POLONIA, IDENTIFICADA CON MATRÍCULA POL0000H7C**, hechos ocurridos el día 16 de septiembre de 2025.

PARTES Y/O INVESTIGADOS: Señor **RALPH DAMERVAL** identificado con pasaporte N° 20ED56748, en su calidad de capitán de la nave **LE REBELLE DE BANDERA DE POLONIA, IDENTIFICADA CON MATRÍCULA POL0000H7C** y la sociedad **TRIMARES S.A.S.**, identificada con Nit 901468653-7, en calidad de agente marítimo de la nave en mención.

AUTO: Del 6 de octubre de 2025, expedido por el señor Capitán de Puerto de Santa Marta dentro de la citada investigación jurisdiccional, que declaró abierta la investigación y fijó el día **14 de octubre de 2025 a las 8:30 AM** para celebrar la primera audiencia.

Se fija el presente **ESTADO** en la mañana de hoy siete (7) de octubre 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 catorce (14) de octubre de dos mil veinticinco (2025), siendo las 8:30 AM 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., 6 de octubre de 2025

Referencia: Investigación jurisdiccional N° 14012025014.

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 acta de protesta de fecha 30 de septiembre de 2025, mediante la cual se puso en conocimiento de este despacho los hechos en los que estuvo involucrada la nave LE REBELLE, de bandera de Polonia, identificada con la matrícula POL0000H7C, suscrita por la señorita Valentina Tkesp Reinoso Bohórquez, en su calidad de oficial comandante de la unidad de Reacción Rápida BP-754 de la Estación de Guardacostas de Santa Marta, quien informó a este despacho lo ocurrido el día 16 de septiembre de 2025, de la siguiente manera:

"(...)

El martes 16 de septiembre de 2025, bajo la operación OROPER 041 CEGSAM/25, a las 16:30 horas, la Unidad BP 754 recibió un llamado del sistema de control y vigilancia marítima informando sobre un velero encallado "LE REBELLE" en el sector de Ciénaga Magdalena en las coordenadas lat 10° 58' 33" N/ long 074 25' 31" W.

Al llegar al lugar, se evidencia personal en la playa y un velero encallado. Se establece comunicación con el capitán de la embarcación, identificado como Ralph Damerval, de nacionalidad francesa, portador del pasaporte 20ED56748, quien informa que el velero presentó ruptura del mástil principal y posterior falla en el motor, situación que generó su deriva y encallamiento. Se mantiene presencia en el área con el fin de prevenir posibles hurtos por vía marítima. A las 1930R, por orden del mando, se retorna a la EGSAM



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento queda sujeta a la verificación de la autenticidad del documento electrónico. Identificador: UAU4 A4NO 3lw8 7xBz 6KLJ gKkx IU=

El miércoles 17 de septiembre de 2025 a las 0500R Unidad BP 754 zarpa nuevamente hacia el sector de Ciénaga, evidenciando esta vez, donde se evidencia personal ajeno al velero realizando hurtos en su interior. un grupo de pescadores se acerca a la unidad informando que el capitán había sido acogido por ellos desde las 1900R del día anterior, y que, en conjunto con otras embarcaciones, se disponían a apoyar las maniobras para desemplayar el velero y llevarlo a mar abierto. Los pescadores suministran el número de contacto 304 5439812, mediante el cual se logra comunicación con el capitán, quien manifiesta encontrarse en buen estado de salud y que en 30 minutos se haría presente en el sector. Cumplido este tiempo, el capitán llega por vía marítima y solicita apoyo para el rescate de su embarcación. En coordinación con pescadores y empleando cabos, se inicia la maniobra de remolque, mientras el personal en playa empuja el velero. Paralelamente, se realiza llamada a la Policía Nacional para asegurar el área y prevenir posibles hurtos. Sin embargo, se evidencia que el movimiento del velero es mínimo debido a las condiciones del mar, razón por la cual se informa al mando que se requiere el apoyo de una unidad de mayor capacidad para culminar la operación. Dicho lo anterior se expone el caso a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para que tome las medidas necesarias ante el evento.

A continuación, se relacionan las características de la embarcación:

NOMBRE DE LA EMBARCACIÓN	LE REBELLE
TIPO DE EMBARCACIÓN	EN LASTRE
MATRICULA	POL0000H7C
BANDERA	POLONIA
PUERTO DE ORIGEN	BAHIA DE SANTA MARTA
PUERTO DE DESTINO	PANAMA
ESLORA Y MANGA	13.00 mts

(...) (Cursiva fuera del texto original).

Así mismo, se recibió el reporte de novedades de control de tráfico marítimo, suscrito por el señor Miguel Ángel Sanmartín Solarte, en su calidad de Controlador de Tráfico Marítimo de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, quien señaló lo siguiente:

"(...) Siendo las 1620R se recibe llamada telefónica por medio de la línea de emergencia de Guardacostas 146, en el cual se identifica un funcionario de la Policía Nacional informando que en el sector de Pueblo viejo en posición LAT: 10°58'505"N LONG: 74°25'470"W jurisdicción de Santa Marta, se identificó un velero de nombre LE REBELLE encallado en la playa con 01 tripulante abordado sin aparentes lesiones personales. La policía después de un primer acercamiento con la persona a bordo de la nave indicó que había tenido ruptura de un mástil provocándole daño en la maquinaria y por ende perdida de gobierno hasta quedar encallado en el sector nombrado.

7. ACCIONES ADELANTADAS POR LA CAPITANIA DE PUERTO / CNMVM / Sede Central:

- 1630R se procede a informar la novedad a la Srta. JECTVM y Oficial de control indicando lo sucedido con la información disponible a la hora.*
- 1645R se realiza comunicación con la agencia marítima TRIMARES S.A.S para confirmar si tenía conocimiento de la novedad y así mismo para que proceda a realizar comunicación con el capitán y realice la asistencia necesaria.*
- 1709R Guardacostas destaca la unidad BP 754 para verificación de la información y confirmación del estado del personal y material.*
- 1730R la unidad de Guardacostas BP 754 indica que la nave efectivamente está encallada y el capitán se encuentra sin novedad.*
- 1829R Se informa la novedad a la guardia CNMVM Bogotá indicándole la condición sucedida con la información disponible a la hora.*
- 1930R la unidad URR se retira del área acuerdo indicaciones del Sr. CEGSAM.*

Acuerdo indicaciones de la agencia TRIMARES S.A.S. informa que procederá a realizar lo pertinente para coordinar lo necesario y asistir la nave al capitán (...)". (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, correspondiente al siniestro marítimo por encallamiento de la nave LE REBELLE, de bandera de Polonia, identificada con la matrícula POL0000H7C, se ordenará la apertura de investigación jurisdiccional.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza por medio de la firma electrónica. Identificador: UA4 A4NO 3lw8 7xBz 6KLJ gKxx IU=

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).

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



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el código de verificación que aparece en el código QR. Identificador: UA4U A4NO 3lw8 7xBz 6KLJ gKx ILU=

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 el **SINIESTRO MARÍTIMO DE ENCALLAMIENTO DE LA NAVE LE REBELLE, DE BANDERA DE POLONIA, IDENTIFICADA CON LA MATRÍCULA POL0000H7C**, en contra de los presuntos responsables, el señor Ralph Damerval, identificado con pasaporte No. 20ED56748, en su calidad de capitán de la citada nave, y la sociedad TRIMARES S.A.S., legalmente constituida, domiciliada en Santa Marta, identificada con el NIT 901468653-7, en sus condición de agente marítimo de la mencionada nave.

La investigación tiene como finalidad establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos el día 16 de septiembre 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 **catorce (14) de octubre de dos mil veinticinco (2025), a las 08:30 a.m.**, para la celebración de la primera audiencia pública, de conformidad con lo establecido en el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.

La mencionada audiencia se llevará a cabo mediante el uso de medios tecnológicos, a través de la plataforma Microsoft Teams, la cual permite la grabación en formato de audio y video, conforme a lo dispuesto en los artículos 1 y 2 de la Ley 2213 de 2022. El enlace de conexión será comunicado oportunamente a los sujetos procesales.

4. Las partes o sujetos procesales y demás interesados deben presentar dentro de la primera audiencia, el escrito de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, en el cual se indique:

- Nombre, edad y domicilio de la persona interesada y de su apoderado.
- Lo que pretende demostrar dentro de la investigación, expresando con precisión y claridad las pretensiones que tenga.
- Los hechos que sirven de fundamento a sus pretensiones.
- Los fundamentos de derecho que invoque.
- Las pruebas que pretenda hacer valer y pedirá las que desee se decreten por el Capitán de Puerto.
- La dirección de oficina o habitación donde él o el representante o representantes recibirán notificaciones personales.
- La solicitud de que se vinculen a la investigación cualesquiera otras personas que considere como posibles responsables e interesados y los demás aspectos que considere pertinentes.

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

5. Decretar la declaración bajo la gravedad del juramento del señor RALPH DAMERVAL identificado con pasaporte No.20ED56748 y el representante legal de la sociedad TRIMARES S.A.S., legalmente constituida, domiciliada en Santa Marta, identificada con el NIT 901468653-7, en sus calidades de capitán y agente marítimo de la nave LE REBELLE, de bandera de Polonia, identificada con la matrícula POL0000H7C, respectivamente, 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 del señor RALPH DAMERVAL identificado con pasaporte No.20ED56748 y el representante legal de la sociedad TRIMARES S.A.S, legalmente constituida, domiciliada en Santa Marta, identificada con el NIT 901468653-7, en sus calidades de capitán y agente marítimo de la nave LE REBELLE, de bandera de Polonia, identificada con la matrícula POL0000H7C, respectivamente.
7. Notificar personalmente el presente auto de apertura de investigación jurisdiccional al señor RALPH DAMERVAL, identificado con pasaporte No. 20ED56748 y el representante legal de la sociedad TRIMARES S.A.S, legalmente constituida, domiciliada en Santa Marta, identificada con el NIT 901468653-7 en sus calidades de capitán y agente marítimo de la nave LE REBELLE, de bandera de Polonia, identificada con la matrícula

POL0000H7C, respectivamente, 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 16 de septiembre de 2025, fecha de los hechos, obtenido de la página web del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH).

Practíquense todas las mencionadas pruebas y diligencias para obtener el total esclarecimiento de los hechos.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



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