

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



292012103213
Cg

Bogotá, D.C., 26 JUN. 2014

REFERENCIA

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante
Asunto: Recurso de Apelación
Número de expediente: 17022011-006
Sujetos Procesales: Capitán motonave "CAPITÁN JAVI"
Armador de la motonave "CAPITÁN JAVI"
Recurrente: Señor CARLOS FERNANDO CORNEJO CHACÓN, capitán de la motonave "CAPITÁN JAVI".

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el señor CARLOS FERNANDO CORNEJO CHACÓN, capitán de la motonave "CAPITÁN JAVI", en contra del fallo del 28 de marzo de 2011, proferido por el señor Capitán de Puerto de San Andrés, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

Que mediante acta de protesta de N° 038/MD-CG-CARMA-SECAR-JONA-CFNP-CFSUCA-CMH-JDO de 12 de marzo de 2011, el señor Capitán de Fragata PAULO REINALDO CASTAÑEDA ACEVEDO, Comandante A.R.C. "SAN ANDRÉS", informó al señor Capitán de Puerto de San Andrés las novedades presentadas con la motonave "CAPITÁN JAVI" de bandera nicaragüense, consistentes en que ésta fue encontrada realizando faena de pesca en aguas jurisdiccionales de Colombia, sin contar con autorización alguna de la Dirección General Marítima.

Que el día 14 de marzo de 2011, el señor Capitán de Puerto de San Andrés profirió auto de apertura de Investigación Administrativa en contra del señor CARLOS FERNANDO CORNEJO CHACÓN, capitán de la motonave "CAPITÁN JAVI", por presunta violación a las normas de Marina Mercante.

Que mediante fallo de fecha 28 de marzo de 2011, el señor Capitán de Puerto de San Andrés declaró responsable al señor CARLOS FERNANDO CORNEJO CHACÓN, capitán de la motonave "CAPITÁN JAVI", por violación a las Normas de Marina Mercante e impuso a título de sanción una multa de treinta y cinco (35) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2011, valor equivalente a dieciocho millones setecientos cuarenta y seis mil pesos M/C (\$18.746.000).

16/4

Que a través de memorial recibido el 05 de abril de 2011, el señor CARLOS FERNANDO CORNEJO CHACÓN, capitán de la motonave "CAPITÁN JAVI", presentó recurso de reposición en subsidio de apelación en contra del fallo de 28 de marzo de 2011.

Que mediante decisión de fecha 22 de noviembre de 2011, el señor Capitán de Puerto de San Andrés confirmó en todas sus partes la resolución recurrida y concedió el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el acta de protesta N° 038/MD-CG-CARMA-SECAR-JONA-CFNP-CFSUCA-CMH-JDO de 12 de marzo de 2011, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos objeto de investigación, fueron las siguientes:

"El día 0909000R- MAR/11, el ARC "SAN ANDRÉS" se encontraba navegando en posición Lat. 15°48.311' N - Long. 79°46,436' W (área general isla menor Serranilla), momentos en los cuales es detectado 01 contacto por radar en posición Lat. 15°56.09' N - Long. 79°42,62' W, el cual mantiene rumbo 344° a una velocidad de 0.6 KNT. La unidad continua navegación para verificar el mencionado contacto; de igual forma, durante la aproximación se procede a realizar procedimiento de contacto radial por vía VHF-FM en canal 16 (QUERING); en repetidas ocasiones se intenta establecer comunicación con el contacto con resultados negativos.

El día 091010R- MAR/11, en posición Lat. 15°55.588' N - Long. 79°41,907' W, se detecta que el mencionado contacto ubicado en la posición Lat. 15°56.91' N - Long. 79°42,33' W, aumenta velocidad a 6.2 KN tomando rumbo 008°, intentando salir de aguas colombianas y de régimen común entre Colombia y Jamaica con destino a aguas hondureñas. (...)

El día 091040R- MAR/11, el grupo de visita e inspección logra interceptar al contacto y procede a la inspección visual del mismo, siendo identificado como CAPITÁN JAVI, acuerdo a inscripción en el casco, se observa que dicha motonave no posee bandera, por lo cual se autoriza al grupo de visita o inspección que inicien la visita, (...) posteriormente en el curso de la inspección un personal de tripulantes procede a izar la bandera de Nicaragua.

(...)

El comandante del grupo de visita e inspección, reportó que a bordo de la M/N CAPITÁN JAVI, no se encontró autorización por parte de la Autoridad Marítima Colombiana, ni patente de pesca para realizar esas actividades en aguas jurisdiccionales de Colombia, se detecto pesca ilegal de caracol pala aproximadamente 1.5 toneladas, 02 bolsas de langosta, 32 tanques de buceo y 02 compresores".

163

ARGUMENTOS DEL APELANTE

El señor CARLOS FERNANDO CORNEJO CHACÓN, capitán de la motonave "CAPITÁN JAVI", sustentó el recurso de apelación de la siguiente manera:

1. Que el ARC "SAN ANDRÉS" se equivocó en el procedimiento de contacto, pues solo lo efectuó por radio y conforme al artículo 1, numeral 2 de la Resolución 520 de 1999, sino se obtiene respuesta vía VHF-FM canas 16, se deben hacer tres pitadas y señales de luces intermitentes.

Aseguró también, que no se respondió al intento de contacto por radio, debido a que la nave no contaba con dicho equipo, tal como lo confirmó el perito naval de comunicaciones y electrónica (fol. 37), cabe anotar que el capitán de la embarcación LUCKY LADY si tenía conocimiento de que no se contaba con radio y se negó a prestar asistencia, violando así el artículo 1553 del Código de Comercio (fol. 26).

2. Que se sancionó a la motonave CAPITÁN JAVI, con base en el numeral 3 del artículo 1° de la Resolución 520 de diciembre de 1999, no obstante, dicha norma está dirigida única y exclusivamente a embarcaciones (sic) que transiten o tengan permiso de operación en aguas jurisdiccionales de Colombia, no siendo el caso de la citada nave, pues ella fue traída a puerto sin que con ello se pueda configurar violación alguna, más aún, cuando solo algunos de los documentos pertinentes se pueden solicitar a naves extranjeras autorizadas por la Autoridad Marítima y la nave CAPITÁN JAVI no tramitó ningún permiso ante dicha entidad.
3. Que en los descargos rendidos por el señor ARIEL SMITH KIAP, maquinista de la nave CAPITÁN JAVI, se intentó confundir al interrogado al preguntarle sobre si efectuaron pesca en las posiciones Lat. 15°56.09' N - Long. 79°42,62' W y Lat. 15°56.91' N - Long. 79°42,33' W, ya que éste no tenía conocimiento del lugar exacto donde se encontraban, si era Colombia, Honduras o Nicaragua, pues no era él quien gobernaba y tenía el mando de la nave.

Agregó, que no lo corresponde a ésta Dirección la investigación por la pesca ilegal, pues ello es competencia de la Secretaría de Agricultura y pesca del departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, pues lo atinente a la Capitanía de Puerto es la violación de normas de Marina Mercante.

4. Que el peritaje realizado por el Perito Naval JOSÉ ANTONIO PUELLO PATERNINA, no tiene fundamento, pues las conclusiones a las que llegó no pueden ser determinadas a simple vista, más aún, cuando dicha inspección fue realizada siete (07) días después de los hechos y para esa fecha ya se habían realizado algunos arreglos, además de que el citado perito, nunca se posesionó.
5. Que la embarcación (sic) fue capturada el día 09 de marzo de 2011 y llegó al puerto el 12 de marzo de la misma anualidad a las 10:05 horas, es decir 72 horas más tarde de lo habitual que son 24 horas, agregó que la posición donde fue capturado no es la misma señalada en el acta de protesta por el Capitán PAULO CASTAÑEDA y el Teniente de Corbeta OSCAR PUELLO DEL VALLE, motivo por el cual, como es usual en los procedimientos

1169

administrativos, se debió llamar a los citados oficiales para que ratificaran o ampliaran el contenido de la protesta.

6. Que una nave que se encuentra en altamar, sin equipos de comunicación y con problemas de máquinas, debe buscar ayuda en otra embarcación (sic) como efectivamente sucedió en este caso, con el propósito de salvaguardar la vida humana en el mar, sin que sea una obligación devolverse a puerto, siendo el capitán quien debe mirar y elegir la alternativa más conveniente.
7. Que el monto de la sanción impuesta es un poco exagerado, si se tiene en consideración que no hubo intención de violar las normas de Marina Mercante colombianas, sino que se estaba solicitando apoyo para salvaguardar la vida humana en el mar y la embarcación (sic), como lo establece el Decreto Ley 2324 de 1984 en su Título V, artículos 79, 80 y 81.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Frente a los argumentos presentados por el señor CARLOS FERNANDO CORNEJO CHACÓN, capitán de la nave "CAPITÁN JAVI", éste Despacho entra a resolver.

En primer lugar, es preciso aclarar que en el caso bajo estudio, el procedimiento desplegado por la Unidad de la Armada Nacional a bordo del Buque ARC "SAN ANDRÉS", correspondió al establecido en el artículo 13 y siguientes de la Resolución 520 de 1999, a través del cual se les facultó para realizar visitas a las naves y artefactos navales en cualquier momento, circunstancia y lugar, a fin de verificar los documentos pertinentes o comprobar el desarrollo de actividades delictivas o ilegales, cuando tuvieren indicios de desarrollo de éstas, como se desprende de las normas abajo transcritas:

"Resolución 520 de 1999.

Artículo 13. Visita a la nave o artefacto naval: Entiéndase por la acción adoptada por los comandantes de Unidades a flote de la Armada Nacional (...) consistente en subir a bordo de la nave o artefacto naval por parte de un oficial, suboficial o autoridad competente, con el propósito de verificar los documentos pertinentes y/o la tripulación, o comprobar el desarrollo de actividades ilegales de la nave y/o de la tripulación, para lo cual podrán realizar inspección y registro de la totalidad o parte de la misma.

Artículo 15. Ámbito de aplicación: La visita a la nave o artefacto naval puede ser practicada en cualquier momento, circunstancia o lugar, ya sea que se encuentre (...) navegando en aguas jurisdiccionales o en altamar.

Artículo 16. Cumplimiento operativo, numeral 1. Con sus unidades navales, a través del patrullaje en su jurisdicción la inmovilización, la visita y la persecución de naves y artefactos navales [se llevara a cabo] de conformidad con lo establecido en los artículos 10, 11, literal 1 del artículo 12 y artículo 13 de la presente resolución.

1/19

Artículo 11. Toda nave o artefacto naval, ante la presencia, de una unidad de la Armada Nacional, o de la Autoridad Marítima, está en la obligación de permanecer en escucha del canal 16 del VHF - FM y contestar el llamado en caso de ser requerido.

Además, conforme al artículo 12 ibídem, el anterior procedimiento tiene lugar cuando se presenten, entre otros casos, los siguientes:

- i. Faenas de pesca (...) sin autorización o en zonas no autorizadas para la pesca por parte de la autoridad competente.*
- l. Cuando la nave o su tripulación no acaten (...) la orden de detención efectuada mediante comunicación efectuada a través de canal 16 de VHF - FM, emitida por la Unidad de la Armada Nacional.*

Visto lo anterior, queda de relieve que la tripulación del ARC "SAN ANDRÉS", actuó dentro del marco de sus competencias y conforme al procedimiento establecido para el caso, motivo por el cual no tiene mérito alguno el argumento expuesto por el recurrente.

Además, la afirmación hecha por el capitán, diciendo que para el día de los hechos no contaba con el equipo de radio, lejos de exonerarlo de responsabilidad demuestra el estado deficiente de los equipos, motivo por el cual, no debió hacerse a la mar, pues ponía en riesgo la vida de las personas a bordo y la seguridad de la nave misma.

De otro lado, manifiesta el recurrente que la norma por la cual se le sancionó es de aplicación restrictiva para las naves nacionales o que tengan permiso de operación en aguas jurisdiccionales de Colombia, pero ello no corresponde a la verdad, pues conforme al artículo 1, numeral 3 de la Resolución 520 de 1999, serán objeto de verificación tanto los documentos expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o Local, como aquellos expedidos por las Autoridades Marítimas extranjeras¹, máxime, cuando dicho artículo se encuentra subdividido en el sentido de señalar los documentos exigidos a unas y otras naves, así:

"Los documentos pertinentes respecto a las naves y artefactos de matrícula extranjera son:

- a. Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación.*
- b. Patente de navegación o permiso especial de navegación (según la clase de nave).*
- c. Patente del Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura - INPA, tratándose de naves pesqueras.*
- d. Resolución de autorización o registro de ruta (según el tráfico que realice la nave).*
- e. Documento de zarpe y demás documentos exigidos por las normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.*
- f. Certificado de matrícula.*
- g. Certificado de registro de motor.*
- h. Certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación.*

¹ Artículo 1 numeral 3 Resolución 520 de 1999. Entiéndase por documentos pertinentes, el conjunto de documentos expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o Local, así como los avaluados o admitidos por las mismas, habiendo sido expedidos por un Autoridad Marítima Extranjera o por alguna Organización reconocida, los cuales varían de acuerdo a la nave y serán objeto de verificación en las inspecciones que se practiquen a la nave.

1264

i. Autorización especial para tránsito expedida por la Capitanía de Puerto de conformidad con lo previsto en los literales f y g del artículo 2o. de la presente Resolución".

Al respecto, es oportuno traer a colación lo dicho por el señor CARLOS FERNANDO CORNEJO CHACÓN, en diligencia de versión libre y espontánea de fecha 14 de marzo de 2011 (fol. 16), donde al ser preguntado, sobre si los documentos de navegabilidad estaban a bordo de la nave y vigentes, respondió; "los documentos están vigentes, pero no me percate de que los documentos se habían quedado en mi bolso personal de documentos en mi casa, hasta el momento que llegaron los guardacostas y me los pidieron, ahí pude ver que no tenía el bolso de los documentos a la mano", quedando así comprobada la ocurrencia de la conducta reprochada.

De otro lado, el recurrente manifestó que en los descargos rendidos por el señor ARIEL SMITH KIAP, maquinista de la nave CAPITÁN JAVI, se confundió al interrogado al preguntarle sobre si efectuaron pesca en las posiciones Lat. 15°56.09' N - Long. 79°42,62' W y Lat. 15°56.91' N - Long. 79°42,33' W, pues éste no tenía conocimiento del lugar exacto donde se encontraban, si era Colombia, Honduras o Nicaragua, pues no era él quien tenía el mando de la nave.

Frente a ello, es menester señalar que la declaración jurada se llevo a cabo de acuerdo con las formalidades para ella requeridas y que el señor Capitán de Puerto de San Andrés realizó las preguntas que consideró necesarias para el esclarecimiento de los hechos, por lo cual, en el caso de que el señor ARIEL SMITH KIAP, maquinista de la nave CAPITÁN JAVI, hubiera manifestado que no tenía conocimiento de los hechos, así se hubiera dejado constar en el acta de dicha diligencia.

Es decir, el recurrente no puede alegar que las respuestas del señor ARIEL SMITH KIAP, obedecieron a que el Despacho lo confundió, pues estas fueron suficientemente claras, además revisado el contenido de la citada declaración, se advierte que ésta se encuentra debidamente firmada, en constancia de conformidad con el contenido.

Más adelante, el recurrente aseguró que no le corresponde a esta Dirección la investigación administrativa por la pesca ilegal, pues esto es competencia de la Secretaría de Agricultura y Pesca de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

En este punto, es preciso aclarar que la decisión recurrida fue el resultado de una investigación administrativa sancionatoria por violación a las normas de Marina Mercante, esto quiere decir, que el señor Capitán de Puerto de San Andrés, se pronunció exclusivamente respecto de las transgresiones a dicha normatividad, pues como bien dice el recurrente, las infracciones al Estatuto General de Pesca, deben ser investigadas por la Secretaría de Agricultura y Pesca de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Lo anterior, conforme a las facultades conferidas por el Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura (entidad liquidada), a través de la Resolución N° 568 de noviembre de 1999, al Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, así:

"Artículo 1.- El Instituto Nacional de Pesca y Agricultura delega en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, las siguientes funciones para que sean ejercidas en el área de su jurisdicción y en las aguas del mar limítrofe con el Departamento Archipiélago, así:

MSJ

8.- Organizar sistemas adecuados de control y vigilancia para asegurar el cumplimiento de las normas que regulan las actividades de pesca e imponer las sanciones correspondientes. En materia de control y vigilancia de la pesca marina, actuará en coordinación con la Armada Nacional".

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984, por medio del cual se reorganizó la Dirección General Marítima, señala la siguiente atribución:

Artículo 5 numeral 27.- "Adelantar y fallar las investigaciones por violaciones a las normas de Marina Mercante, por siniestros marítimos, por violación a las normas de reserva de carga, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción, por construcciones indebidas o no autorizadas en bienes de uso público y terrenos sometidos a la jurisdicción de la Dirección General Marítima, e imponer las sanciones correspondientes"

Visto lo anterior, queda claro que aunque fueron los mismos hechos, con ellos hubo lugar a infracciones tanto del interés de la Secretaría de Agricultura y Pesca del Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (violación a las normas de la pesca), como de la Dirección General Marítima (violación de normas de Marina Mercante), motivo por el cual, las actuaciones administrativas sancionatorias que de ellas se desprendieron, tienen distintas finalidades y la imposición de sanción por parte de esta Dirección en ningún caso podría entenderse como una usurpación de competencia, máxime, cuando la investigación versó de manera exclusiva sobre la violación a las normas de Marina Mercante, sin que se hubiera hecho pronunciamiento alguno respecto de la violación a las normas de pesca marítima.

Más adelante, el apelante manifestó que el informe rendido por el Perito Naval JOSÉ ANTONIO PUELLO PATERNINA, carece de fundamento, debido a que las conclusiones a las que llegó no podían ser determinadas a simple vista, más aún, cuando dicha inspección fue realizada siete (07) días después de los hechos y para esa fecha ya se habían realizado algunos arreglos a la nave, y que el citado perito nunca se posesionó.

En este punto, este Despacho debe señalar que el informe pericial al que hoy le presenta objeciones, fue debidamente decretado y que una vez practicada dicha prueba, se profirió auto del 18 de marzo de 2011 (fol. 47), a través del cual se ordenó correr traslado por el término de tres días a las partes, con el fin de que presentaran solicitudes de aclaración, complementación u objeciones por error grave, de acuerdo con lo establecido en el artículo 238 del Código de Procedimiento Civil, así:

"Para la contradicción de la pericia se procederá así:

1. *Del dictamen se correrá traslado a las partes por tres días, durante los cuales podrán pedir que se complementen o aclaren, u objetarlos por error grave".*

Posteriormente, el día 22 de marzo de 2011 se publicó la lista de traslados en la cartelera de la Capitania de Puerto de San Andrés (fol. 45) por tres días hábiles, sin que dentro de dicho término se hubiera recibido objeción, solicitud de aclaración o complementación de dicho dictamen, concluyéndose de esta manera que el apelante dejó pasar la oportunidad procesal para presentar las alegaciones que hoy pretende hacer valer.

Ahora bien, en cuanto al valor probatorio dado por el fallador de primera instancia al acta de protesta N° 038/MD-CG-CARMA-SECAR-JONA-CFNP-CFSUCA-CMH-JDO de 12 de marzo de 2011, es preciso recordar que de acuerdo con el artículo 83 de la Constitución Política de Colombia, las actuaciones de las autoridades públicas se encuentran revestidas por la presunción de buena fe, así:

"ARTICULO 83. Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante éstas."

Lo anterior quiere decir, que era innecesario citar al funcionario suscriptor del acta de protesta para que ratificara su contenido, pues para el despacho fue suficientemente precisa, en cuanto a la descripción de las condiciones de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, además, si el hoy recurrente no estaban conforme con su contenido, debió haber solicitado su ampliación y ratificación, o aportar las pruebas que desvirtuaran su contenido, máxime, cuando conforme al artículo 177 del Código de Procedimiento Civil, le correspondía a él probar los supuestos de hecho que pretendía hacer valer, como a continuación se transcribe:

"Art. 177.- incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen".

El recurrente concluye sus argumentos diciendo, que el monto de la multa impuesta es un poco exagerado, si se toma en consideración que no hubo intención de violar las normas de Marina Mercante colombianas y que actuó en aras de salvaguardar la vida humana en el mar y la seguridad de la nave.

Sin embargo, no aportó prueba alguna que soportara tal versión y aún habiéndolo hecho, al revisar las causales de atenuación invocadas, se observa que no se encuentran recogidas en las prescritas en el artículo 81 numeral 2 del Decreto Ley 2324 de 1984, por tanto, no existe mérito para su aplicación.

Además, visto el artículo 80 ibídem, se advierte que la multa máxima a imponer era de 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes, por tanto la sanción impuesta (35 smlmv) resulta sustancialmente inferior a la máxima a la que había lugar, quedando de relieve que el fallador de primera instancia realizó un juicio de racionalidad y proporcionalidad para determinar el valor de la multa a imponer.

Para finalizar, teniendo en cuenta que en la parte resolutive del fallo recurrido no se identificó plenamente al señor CARLOS FERNANDO CORNEJO CHACÓN, capitán de la motonave CAPITÁN JAVI, se modificaran los artículos primero y segundo de dicho acto administrativo, en el sentido de identificar plenamente al citado señor.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR los artículos primero y segundo del fallo de fecha 28 de marzo de 2011, proferido por el señor Capitán de Puerto de San Andrés, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia, así:

"PRIMERO: DECLARAR responsable por violación a las normas de Marina Mercante al señor CARLOS FERNANDO CORNEJO CHACÓN, identificado con la Cedula de Extranjería N° 607-280879-0000B, capitán de la motonave CAPITÁN JAVI de bandera nicaragüense, de acuerdo con las razones expuestas en la parte motiva del presente proveído".

"SEGUNDO: IMPONER a título de sanción al señor CARLOS FERNANDO CORNEJO CHACÓN identificado con la Cedula de Extranjería N° 607-280879-0000B, una multa equivalente a treinta y cinco (35) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pagaderos solidariamente con los señores CARLOS JAVIER GOFF AMADOR y JORGE LUIS FUENTES identificado con la Cedula de Ciudadanía N° 15.242.702, en calidad armador y agente marítimo, respectivamente, de la motonave CAPITÁN JAVI, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, cuenta N° 05000024-9, código rentístico N° 1212-75 del Banco Popular".

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes del fallo del 28 de marzo de 2011, proferido por el señor Capitán de Puerto de San Andrés, de conformidad con los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de San Andrés, el contenido del presente proveído al señor CARLOS FERNANDO CORNEJO CHACÓN, capitán de la motonave CAPITÁN JAVI de bandera nicaragüense y demás interesados, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o subsidiariamente por medio de edicto, de conformidad con el artículo 44 y siguientes del código Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de San Andrés, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

ARTÍCULO 6°.- Con la presente decisión queda agotada la vía gubernativa y en caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer las acciones correspondientes.

Notifíquese y cúmplase, 26 JUN. 2014



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo