CAPITANÍA DE PUERTO DE SAN ANDRÉS ISLAS

NOTIFICACIÓN POR AVISO

Ref.: Procedimiento Administrativo Sancionatorio No. 17022026091.

Hoy, a los treinta (30) días del mes de octubre del año 2026, siendo las 8:00 a. m., se fija la presente **NOTIFICACIÓN POR AVISO** en la cartelera pública de la Capitanía de Puerto de San Andrés y en la página electrónica de DIMAR por el término de cinco (5) días hábiles, con el fin de notificar al señor **JOSE MITCHELL HUDGSON**, en su calidad de representante legal de la Sociedad Marítima El Cove Ltda. y propietario de la motonave DOÑA OLGA II (sin matrícula), sobre el Auto de fecha 22 de julio de 2026, *"Por medio del cual se formulan cargos por presunta violación a normas de marina mercante"*, suscrito por el señor Capitán de Puerto de San Andrés.

Esta publicación se efectúa en consideración a que la notificación enviada mediante oficio No. 17202602105 MD-DIMAR-CP07-Juridica, de fecha 28 de octubre de 2026, fue devuelta por el mensajero de la Capitanía de Puerto con la siguiente observación: *"El señor José Mitchell no quiso firmar el recibido de la notificación, pero de igual manera yo la dejé en su poder. Me dijo que para estas notificaciones se las deje con su abogado de nombre Farid, pero no me dio el apellido"*. Constancia que obra dentro del expediente.

Al respecto, se deja constancia de que en el expediente por violación a normas de marina mercante no reposa poder formalmente otorgado por el señor Jose Mitchell Hudgson al abogado Farid.

Por lo tanto, ante la renuencia a firmar el recibido, la falta de acreditación de un apoderado judicial y en virtud de que se desconoce otra dirección física, número de fax, correo electrónico o cualquier información adicional que permita ubicar un domicilio alterno del investigado, se procede a la fijación de este aviso de conformidad con las normas legales vigentes.

Lo anterior de conformidad con lo establecido en el artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Contra el mencionada Acto Administrativo no procede recurso.

El presente aviso estará publicado, durante los días, treinta (30) de octubre, tres (3), cuatro (4) cinco (5) seis (6) de noviembre del año dos mil veintiséis (2026).

Se deja constancia que la notificación se considerará surtida al finalizar el día siguiente de la desfijaciòn del aviso.

En constancia de lo anterior, se publica el presente aviso el día treinta (30) del mes de octubre del año 2026.

ASJUR. **GINNY SANDOVAL ROCA**
Abogada -Capitanía de puerto de San Andrés, CP07

Para constancia de lo anterior, se desfija el presente aviso el día seis (6) del mes de noviembre del año 2026, siendo las 18:00 horas.

ASJUR. **GINNY SANDOVAL ROCA**
Abogada -Capitanía de puerto de San Andrés, CP07

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en la sede electrónica https://sede.dimar.mil.co/ con el identificador: wap3 6/22 RBx6 FKSB sblv 5aZH 7w8=

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

San Andrés Isla, 22 de julio de 2026

CAPITANÍA DE PUERTO DE SAN ANDRÉS

AUTO

"POR MEDIO DEL CUAL SE FORMULAN CARGOS POR PRESUNTA VIOLACIÓN A NORMAS DE MARINA MERCANTE"

El suscrito Capitán de Puerto de San Andrés Isla en uso de sus atribuciones legales y en especial las conferidas por el Decreto ley 2324 de 1984, el Decreto 5057 de 2009 y el Reglamento Marítimo Colombiano REMAC7 y

CONSIDERANDO

Que mediante información obtenida a través de memorando No. MEM-202600072 – MD-DIMAR-CP07-G del 11 de julio de 2026, por medio del cual el señor **S3 PÉREZ ESCOBAR STEBAN JAIR**, en calidad de líder del proceso de protección al medio marino de la Capitanía de Puerto de San Andrés, dio a conocer a esta Capitanía de Puerto los hechos acontecidos el día 07 de julio de 2026, con la motonave "DOÑA OLGA II', sin matrícula, en el cual dispuso:

> *"(…) Con el debido respeto, me dirijo a usted en mi calidad de Líder del Proceso de Protección del Medio Marino de esta Capitanía de Puerto. Lo anterior, con el propósito de informar sobre las acciones adelantadas en pro del cuidado del medio ambiente marino y en estricto cumplimiento de la Acción Popular vigente No. 88001233100020100002800, interpuesta por el señor Radley Bent, enfocando este reporte en el caso especial de la embarcación DOÑA OLGA II, con matrícula MC-07-094. Al respecto, se han realizado múltiples acercamientos y mesas de trabajo con el responsable de la nave, el señor Joset Mitchell, con el fin de brindarle asesoría y acompañamiento en las acciones que debe tomar sobre la embarcación. Asimismo, se han mantenido diversas comunicaciones a través de la aplicación WhatsApp para coordinar una decisión definitiva y prevenir cualquier incidente mayor que ponga en riesgo la seguridad de las actividades marítimas, el canal de navegación o la bahía interna, tanto en el ámbito ambiental como operacional. Cabe resaltar que la mencionada embarcación se encuentra incluida en el listado de naves en presunto estado de abandono y actualmente está ubicada en el Muelle Departamental No. 1, dentro de las instalaciones de la Sociedad Portuaria SAI PORT SOCIETY.*

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede ser verificada en https://sgdea.dimar.mil.co/ingresar/verificarCopia.xhtml
Identificador: wap3 6/22 RBx6 FKSB sblv 5aZH 7w8=

En relación con los hechos recientes, el pasado 7 de julio de 2026, la instalación portuaria SAI PORT SOCIETY S.A.S. emitió una alerta telefónica a las 20:51R horas. Al llegar al sitio, se constató que la embarcación sufrió una presunta ruptura estructural en la zona de la popa mientras se encontraba atracada. Esto provocó el hundimiento parcial del casco y la ruptura de los cabos de popa y del centro, quedando la nave sujeta únicamente por las líneas de proa del costado de babor. Con el fin de contextualizar la gravedad de la situación, se detallan a continuación las acciones, comunicaciones y requerimientos previos emitidos sobre este caso: • Asunto 1: Requerimiento URGENTE y Perentorio – Disposición final de la embarcación Doña Olga II (Responsabilidad por Riesgo Ambiental y Operacional). • Asunto 2: Requerimiento de extracción de la motonave "DOÑA OLGA" en SAI PORT SOCIETY. • Asunto 3: Disposición final de la motonave DOÑA OLGA II. • Asunto 4: Situación de seguridad de la embarcación "Doña Olga II" ante el desprendimiento de cabos. • Asunto 5: Compromiso con el proceso de chatarrización. (cursiva y subrayado fuera de texto)

PRUEBAS

DOCUMENTALES

1. Que obra en el expediente memorando No. MEM-202600072 – MD-DIMAR-CP07-G del 11 de julio de 2026.
2. Que obra en el expediente oficio No. 17202401164 del 25 de septiembre de 2024.
3. Que obra en el expediente oficio No. 17202401491 del 25 de noviembre de 2024.
4. Que obra en el expediente oficio No. 17202500171 del 19 de febrero de 2025.
5. Que obra en el expediente oficio No. 17202500678 del 22 de mayo de 2025.
6. Copia del correo electrónico del 23 de mayo de 2025 por medio del cual se le comunica al señor JOSE MITCHELL HUDGSON del oficio No. 17202500678 del 22 de mayo de 2025.
7. Que obra en el expediente oficio No. 17202501653 del 20 de octubre de 2025.
8. Que obra en el expediente oficio No. 17202600242 del 09 de febrero de 2026.
9. Que obra en el expediente resolución de cancelación del certificado de matrícula de la embarcación DOÑA OLGA II No. 0066-2023 MD-DIMAR-CP07-AMERC del 28 de marzo de 2023.
10. Copia del certificado de antecedentes penales y requerimientos judiciales del señor **MITCHELL HUDGSON JOSE**, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.243.303.

TESTIMONIALES

En la presente investigación no se cuenta con prueba testimonial.

VERSIÓN LIBRE

No se realizó la toma de diligencia de versión libre.

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico puede verificarse ingresando a https://servicios.dimar.mil.co/SeguridadDocumental
Identificador: wap3 6/22 RBx6 FKSB sblv 5aZH 7w8=

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Que corresponde a la Dirección General Marítima dirigir y controlar las actividades marítimas de transporte marítimo de acuerdo a lo consagrado en el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1894 y el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, los cuales describen como función de la Dirección General Marítima, imponer las multas o sanciones e investigar y fallar las violaciones a las normas relativas a las actividades marítimas y de la Marina Mercante Colombiana.

El Capitán de Puerto de San Andrés Islas es competente para fallar la presente investigación de conformidad con lo estipulado en el Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 5, numeral 27, y artículo 76, en consonancia con el Decreto 5057 de 2009, artículo 3, numeral 8, y en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, artículo 47, inciso 2, así como los límites establecidos en el artículo 2.2.1.1. Título I límites de jurisdicción de las capitanías de puerto parte 2 jurisdicción y competencia marítima del Reglamento Marítimo colombiano REMAC 2.

Que el artículo 2 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que la Dirección General Marítima ejerce jurisdicción hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva en las siguientes áreas: aguas interiores marítimas incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo; y todos aquellos sistemas marinos y fluviomarinos; mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, lecho y subsuelo marinos, aguas suprayacentes, litorales incluyendo playas y terrenos de bajamar.

Que conforme a lo establecido en el artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, corresponde a la Autoridad Marítima como responsable de la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de la Marina Mercante.

Que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 79 del Decreto Ley 2324 de 1984, constituye infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del Decreto Ley 2324 de 1984, Leyes, Decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión.

Que el ARTÍCULO 4.2.1.3.3.1. del Reglamento Marítimo Colombiano 4 – REMAC 4, al referirse a la Visita a la nave o artefacto naval, señala que:

Hace referencia a la acción adoptada por los comandantes de unidades a flote de la Armada Nacional, por los comandantes de los elementos de combate fluvial, o por la Autoridad Marítima Nacional, consistente en subir a bordo de la nave o artefacto naval, por parte de un oficial, suboficial u otra autoridad competente, con el propósito de verificar los documentos pertinentes de la nave, artefacto naval y/o de la tripulación, o comprobar el desarrollo de actividades ilegales de la nave y/o de la tripulación. Para lo cual se podrá realizar la inspección y el registro de la totalidad o parte de la misma.

El Decreto No. 1874 de 1979, "Por medio del cual se crea el Cuerpo de Guardacostas", establece dentro de sus funciones contribuir con la defensa de la Soberanía Nacional, controlar la pesca, el control del tráfico marítimo y las demás que le señalen la ley y los reglamentos.

El Decreto 410 de 1971 – Código de Comercio, señala:

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en https://www.cancilleria.gov.co/tramites_servicios/tramites
Identificador: wap3 6/22 RBx6 FKSB sblv 5aZH 7w8=

ARTÍCULO 1473. DEFINICIÓN DE ARMADOR. Llámese armador la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.

ARTÍCULO 1477. ATRIBUCIONES DEL ARMADOR. Son atribuciones del armador:

1. *Nombrar y remover libremente al capitán de la nave, salvo disposición legal en contrario;*
2. *Prestar su concurso al capitán en la selección de la tripulación. El armador no podrá imponer ningún tripulante contra la negativa justificada del capitán;*
3. *Celebrar por sí o por intermedio de sus agencias marítimas los contratos que reclame la administración de la nave, y*
4. *Impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje.*

PARÁGRAFO. El armador no podrá enajenar las mercancías transportadas.

ARTÍCULO 1478. OBLIGACIONES DEL ARMADOR. Son obligaciones del armador:

1. *Pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave en ejercicio de sus atribuciones legales;*
2. *Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación, y*
3. *Cumplir los contratos lícitos que la agencia marítima o el capitán celebre en beneficio de la nave o de la expedición.*

ARTÍCULO 1479. RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR POR CULPAS DEL CAPITÁN.

Aún en los casos en que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del capitán. Adicionalmente, conforme a lo establecido en el Artículo 4.2.1.3.1.1. Control de tránsito de naves o artefactos navales del Reglamento Marítimo Colombiano REMAC 4 relacionados así:

"(...)Todas las naves mayores, es decir, aquellas cuyo tonelaje sea o exceda de veinticinco (25) toneladas de registro neto (TRN) o de más de dieciséis (16) metros de eslora de diseño; las naves menores, es decir, aquellas cuyo tonelaje sea inferior a veinticinco (25) toneladas de registro neto (TRN) o hasta dieciséis (16) metros de eslora; y los artefactos navales que se encuentren en la jurisdicción de la Dirección General Marítima, salvo las naves de guerra, deberán cumplir con las siguientes normas:

1. Naves y artefactos navales de matrícula extranjera.

a) Estar matriculadas ante la Autoridad Marítima Extranjera.
b) Mantener a bordo y vigentes, en todo momento, los documentos pertinentes de la nave y de su tripulación, expedidos por la Autoridad Marítima Extranjera u organización reconocida, según sea el caso.

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en la sede electrónica https://servicios.dimar.mil.co/ con el identificador: wap3 6/22 RBx6 FKSB sblv 5aZH 7w8=

c) *Atender a la señal de parar máquinas y a la orden de detención, efectuada mediante comunicación realizada a través del canal 16 VHF o FM, y demás requerimientos y procedimientos llevados a cabo por las unidades de la Armada Nacional.*

d) *Cubrir exclusivamente la ruta autorizada en caso de realizar tráfico de cabotaje, o la ruta registrada en caso de realizar tráfico internacional, de acuerdo con la autorización contenida en el acto administrativo expedido por la Dirección General Marítima. Toda nave operará con la autorización correspondiente y en la zona establecida por la Dirección General Marítima. (Literal modificado por el artículo 1° de la Resolución 206 de 2007)*

e) *Transitar a velocidades inferiores a veinticinco (25) nudos en bahías internas y canales de acceso, y a treinta (30) nudos en aguas jurisdiccionales, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2º del 2324 de 1984 o norma que lo modifiquen. Se exceptúan de lo anterior, las naves que se encuentren desarrollando una competición deportiva, previamente autorizada por la capitanía de puerto correspondiente.*

f) *Tramitar ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, la expedición de la autorización especial para tránsito aplicable a naves, cuya relación casco-motor, le permita desarrollar velocidades superiores a veinticinco (25) nudos.*

g) *Solicitar ante la Capitanía de Puerto correspondiente, la expedición de la autorización especial para tránsito, aplicable a naves menores que pretendan navegar durante el período comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas, en cuyo caso deberán llevar las luces de navegación energizadas.*

h) *No llevar a bordo bienes de uso privativo de la fuerza pública, visores nocturnos, detectores de radar y escáner de radio para frecuencias HF, VHF y UHF.*

i) *Reportarse periódicamente a la estación de control de tráfico marítimo de la jurisdicción, por el canal 16 de VHF - FM, cuando la nave tenga la intención de entrar a puerto y/o salga al mar.*

j) *No transportar combustible en tanques o bidones sobre cubierta, ni en cantidades superiores a la capacidad de diseño para transporte de combustible, o a la cantidad de combustible adicional a ser transportada como carga. Lo precedente, con el fin de prevenir la contaminación marina, preservar la vida humana en el mar y cumplir con la autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, de conformidad con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, establecido en el anexo No. 2 del presente REMAC.*

PARÁGRAFO. La restricción indicada en el literal anterior, sólo será aplicable a las naves de arqueo igual o inferior a mil (1.000) toneladas de registro bruto (TRB).

k) *Limitar las cantidades, especialmente gasolina y diésel, transportado por naves que operen en jurisdicción de la Dirección General Marítima, cuya finalidad sea el aprovisionamiento de las embarcaciones auxiliares en la operación de éstas. Lo precedente, teniendo en cuenta que el consumo (hora) en galones de combustible de un motor fuera de borda, es el equivalente al cinco por ciento (5%) del caballaje total de los motores que utilicen, ya sea los motores de las motonaves, o los motores fuera de borda de las embarcaciones auxiliares en condiciones variables de carga. Por tal motivo, todas las Capitanías de Puerto*

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento podrá ser verificada en https://www.sedetransparencia.gov.co/
Identificador: wap3 6/22 RBx6 FKSB sbIv 5aZH 7w8=

de la Dirección General Marítima, antes de autorizar zarpe, velarán por el cumplimiento de lo resuelto. (Literal modificado por el artículo 2° de la Resolución 206 de 2007)

l) No utilizar motores fuera de borda que excedan los veinticinco (25) HP, en naves menores de apoyo que se empleen en faenas de pesca.

2. Naves y artefactos navales de matrícula nacional.

Además de lo estipulado en el numeral 1 del presente artículo, las naves y artefactos navales de matrícula nacional deberán cumplir con las siguientes normas:

a) Tener señalada la marca de identificación, de conformidad con lo estipulado en el numeral 1 del artículo 1 de la Resolución 520 de 1999, la cual se mantendrá visible en todo momento.
b) Registrar todo motor de uso marino o fluvial ante una capitanía de puerto del país, la cual expedirá el certificado de registro de motor establecido en el anexo No. 3 del presente REMAC.
c) No transportar combustible en tanques o bidones sobre cubierta, ni en cantidades superiores a la capacidad de diseño para transporte de combustible, o a la cantidad de combustible adicional a ser transportada como carga. Lo precedente, con el fin de prevenir la contaminación marina, preservar la vida humana en el mar y cumplir con la autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, de conformidad con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible establecido en el anexo No. 2 del presente REMAC.

PARÁGRAFO. La restricción indicada en el literal C del presente artículo sólo será aplicable a las naves de arqueo igual o inferior a mil (1.000) toneladas de registro bruto (TRB), salvo a las siguientes:

1. Las naves que navegan dentro de la jurisdicción de una misma Capitanía de Puerto.
2. Las naves dedicadas a la pesca artesanal.
3. Las naves dedicadas al transporte de pasajeros, las cuales podrán llevar solamente la cantidad necesaria para su consumo.
4. Las naves de uso familiar que requieran transportar combustible para uso doméstico.
5. Las naves dedicadas al cabotaje con ruta autorizada por la Autoridad Marítima Nacional en el área de los litorales pacífico y atlántico.

No obstante lo anterior, se deberá tramitar el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible establecido en el anexo No. 2 del presente REMAC. Así mismo, en caso de transportar combustible en tanques o bidones, además de lo anterior, se deberán tomar todas las precauciones destinadas a garantizar la seguridad de las personas, de la nave y de la carga, lo cual es responsabilidad exclusiva de los propietarios y armadores de las naves. (...)"

Que con la Resolución No. 135 de 2018, la Dirección General Marítima expidió el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), mediante el cual se compilaron todas las resoluciones de carácter general, expedidas por la Dirección General Marítima y las

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico puede verificarse ingresando en https://servicios.cmar.mil.co Sección Trámites
Identificador: wap3 6/22 RBx6 FKSB sblv 5aZH 7w8=

Capitanías de Puerto regionales, relacionados con temas técnicos de la normatividad marítima.

En tal sentido, es obligación del capitán como jefe de gobierno de la motonave, cumplir con las normas que regulan la actividad marítima, así como cumplir las normas de marina mercante establecidas en el ordenamiento jurídico colombiano, lo cual se desprende de los artículos que se citan a continuación:

Que el Código de Comercio, en su artículo 1495, señala: "El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave..." Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, los poderes que sean atribuidos por la ley...". (Negrita, Cursiva fuera de texto).

El numeral 3 del artículo 2.4.1.1.2.36 del Decreto 1070 de 2015, dispone que el capitán: Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. (...)" (Cursiva fuera de texto).

Ahora bien, es importante resaltar que para el caso objeto de estudio es pertinente tener en consideración que conforme a lo establecido en el numeral 5 del artículo 1481 del Código de Comercio establece:

> *Artículo 1481. Casos de responsabilidad del armador, propietario o no de la nave: el armador, propietario o no de la nave, sólo responderá hasta por el valor de ésta, sus accesorios y el flete, en el cumplimiento de las obligaciones siguientes:*
>
> *1) De las indemnizaciones debidas a terceros por daños o pérdidas causados durante la navegación o en puerto por culpa del capitán, de la tripulación, del práctico o de cualquiera otra persona al servicio de la nave;*
> *2) De las indemnizaciones debidas por daños causados al cargamento que se entregue al capitán para su transporte, o a los bienes que se encuentren a bordo;*
> *3) De las demás obligaciones derivadas de los conocimientos de embarque o contrato de fletamento;*
> *4) De las indemnizaciones debidas por las culpas náuticas en la ejecución de un contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en el ordinal 1o. del artículo 1609;*
> *5) De la obligación de extraer los restos de una nave náufraga y de las obligaciones vinculadas a aquélla;*
> *6) De las remuneraciones de asistencia y salvamento;*
> *7) De la contribución que corresponda a su nave en virtud de un acto de avería común, y*
> *8) De las obligaciones contraídas fuera del puerto de matrícula por la agencia marítima o el capitán, merced a sus poderes legales para atender las necesidades de su nave o a la continuación del viaje, siempre que aquéllas no provengan de insuficiencia o defecto del equipo o del aprovisionamiento al comienzo del viaje.*
>
> *PARÁGRAFO. Para los efectos de este artículo se entenderán como accesorios los indicados en el artículo 1562. (...)" (cursiva y negrilla fuera de texto)*

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando a https://... y digitando el Identificador: wap3 6/22 RBx6 FKSB sblv 5aZH 7w8=

La norma previamente citada, le impone al propietario y/o armador de la motonave la obligación de cumplir las leyes y demás normas y reglamentos que expida la autoridad marítima, en el cumplimiento de sus funciones y obligaciones como jefe de gobierno de la motonave.

Que el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 79 determinó que constituye infracción toda contravención o intento de contravención a las normas establecidas en este cuerpo normativo, a las leyes decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión.

Que el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece lo relativo a las sanciones, disponiendo lo siguiente:

Artículo 80. Sanciones, Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas, pueden consistir en las medidas siguientes:

1. *Amonestación escrita o llamada de atención al infractor, en cuyo caso se dejará copia del informe de quien impuso la sanción o de la carta en su caso, en los archivos de la Dirección General Marítima y Portuaria y de las Capitanías de Puerto;*
2. *Suspensión, que consiste en la pérdida temporal de los privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificaciones que haya expedido la Dirección General Marítima y Portuaria;*
3. *Cancelación, que consiste en la pérdida permanente de los anteriores privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados;*
4. *Multas, las que podrán ser desde un salario mínimo hasta cien (100) salarios mínimos, si se trata de personas naturales y, de cinco (5) salarios mínimos hasta mil (1.000) salarios mínimos, s se trata de personas jurídicas. Por salario mínimo se entenderá el salario mínimo legal aplicable que rija el día en que se imponga la sanción o multa. La no cancelación de la multa una vez ejecutoriada la providencia mediante el cual se dispuso, dará lugar además a la acumulación de intereses legales y a que no se les expida o tramite solicitud alguna de renovación prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados a los titulares.*

Por su parte, el artículo 82 ibídem, dispone:

Artículo 82. Procedimientos. Las investigaciones y sanciones por las anteriores infracciones se tramitarán de conformidad con el Código Contencioso Administrativo y en especial con los artículos 14, 28, 29, 34, 35 y 74.

Que de conformidad con el inciso 2 del artículo 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, las actuaciones administrativas de naturaleza sancionatoria podrán iniciarse de oficio o a solicitud de cualquier persona.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Analizada la documentación que reposa en el expediente, especialmente la información consignada en el Acta de Protesta y demás documentos recaudados previos a la

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en https://sedeelectronica.dimar.mil.co/ Identificador: wap3 6/22 RBx6 FKSB sblv 5aZH 7w8=

expedición del presente proveído y que sirven de base y sustento para el mismo, se puede concluir, que:

De conformidad con el material probatorio obrante en el expediente, este Despacho encuentra acreditada, en esta etapa preliminar del procedimiento administrativo, la existencia de elementos de juicio suficientes que permiten inferir la posible comisión de una infracción a la normativa marítima por parte del señor **JOSE MITCHELL HUDGSON**, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.243.303, en calidad de representante legal de la **SOCIEDAD MARÍTIMA EL COVE LTDA.**, persona jurídica que figura como propietaria de la motonave **DOÑA OLGA II**.

En efecto, del contenido del Memorando No. MEM-202600072-MD-DIMAR-CP07-G del 11 de julio de 2026 se evidencia que el día 07 de julio de 2026 la embarcación DOÑA OLGA II, mientras permanecía atracada en el Muelle Departamental No. 1 de SAI PORT SOCIETY S.A.S., sufrió una presunta falla estructural en la sección de popa, ocasionando el hundimiento parcial del casco y el desprendimiento de los cabos de amarre, circunstancia que generó una situación de riesgo para la seguridad de las actividades marítimas, la navegación y el medio marino.

No obstante, el hecho objeto de investigación no constituye un evento aislado o imprevisible. Por el contrario, las pruebas documentales allegadas permiten advertir que, desde el año 2024, la Capitanía de Puerto de San Andrés adelantó múltiples actuaciones preventivas, de acompañamiento y requerimiento dirigidas al responsable de la embarcación, advirtiendo reiteradamente sobre el deterioro progresivo de la nave, los riesgos asociados a su permanencia en dichas condiciones y la necesidad de adoptar medidas inmediatas para su extracción y disposición final. En este sentido, obran en el expediente, entre otros, los oficios Nos. 17202401164 del 25 de septiembre de 2024, 17202401491 del 25 de noviembre de 2024, 17202500171 del 19 de febrero de 2025, 17202500678 del 22 de mayo de 2025 y 17202501653 del 20 de octubre de 2025, mediante los cuales esta Autoridad Marítima informó, exhortó, asesoró y requirió al señor JOSE MITCHELL HUDGSON para que adelantara las acciones necesarias tendientes a la extracción, chatarrización y disposición final de la embarcación, advirtiéndole expresamente sobre los riesgos ambientales, operacionales y de seguridad marítima que representaba su permanencia en estado de deterioro.

Asimismo, se evidencia que la embarcación hacía parte del listado de naves en presunto estado de abandono respecto de las cuales la Dirección General Marítima viene adelantando actuaciones en cumplimiento de las órdenes impartidas dentro de la Acción Popular No. 88-001-23-31-002-2010-0028-00, circunstancia ampliamente conocida por el investigado, quien fue convocado en diferentes oportunidades a reuniones de coordinación y recibió acompañamiento técnico por parte del Área de Protección del Medio Marino para facilitar el cumplimiento de sus obligaciones. Resulta igualmente relevante destacar que la Capitanía de Puerto, incluso, procedió mediante Resolución No. 0066-2023 MD-DIMAR-CP07-AMERC del 28 de marzo de 2023 a cancelar el certificado de matrícula de la embarcación debido a su inoperatividad, situación que constituía un indicador adicional del avanzado estado de deterioro de la nave y de la necesidad de adoptar medidas definitivas para eliminar el riesgo que esta representaba.

Pese a los múltiples requerimientos, advertencias y alternativas de acompañamiento brindadas por la Autoridad Marítima, no obra dentro del expediente evidencia que permita concluir que el señor JOSE MITCHELL HUDGSON, actuando como representante legal

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse en https://gestiondocumental.dimar.mil.co/ con el número de radicado y el código de verificación.
Identificador: wap3 6/22 RBx6 FKSB sblv 5aZH 7w8=

de la sociedad propietaria de la embarcación, hubiera desplegado las acciones necesarias, oportunas y eficaces para extraer la nave, gestionar su disposición final o eliminar el riesgo derivado de su permanencia en dichas condiciones. Por el contrario, el material probatorio permite inferir, prima facie, que el investigado hizo caso omiso de los reiterados requerimientos efectuados por esta Capitanía de Puerto, permitiendo que la embarcación permaneciera durante un prolongado período en condiciones de evidente deterioro estructural, hasta materializarse el evento ocurrido el 07 de julio de 2026, situación que incrementó considerablemente el riesgo para la seguridad de la navegación, la infraestructura portuaria y la protección del medio marino. Esta conducta reviste especial gravedad si se considera que la Autoridad Marítima no solo efectuó requerimientos formales, sino que desarrolló una gestión preventiva continua, brindando asesoría técnica, acompañamiento institucional y oportunidades suficientes para que el responsable cumpliera voluntariamente con sus obligaciones legales, sin obtener una respuesta efectiva.

En consecuencia, de manera preliminar, este Despacho considera que la conducta desplegada podría constituir un incumplimiento de las obligaciones que la legislación colombiana impone al propietario o armador respecto de la extracción de los restos de una nave naufragada y de las obligaciones inherentes a dicha actuación.

En efecto, el numeral 5 del artículo 1481 del Código de Comercio dispone expresamente que el armador, propietario o no de la nave, responde por "la obligación de extraer los restos de una nave náufraga y de las obligaciones vinculadas a aquélla", disposición que impone un deber jurídico específico encaminado a evitar que una embarcación hundida o parcialmente hundida continúe representando riesgos para la navegación, la infraestructura marítima o el medio ambiente. Así las cosas, teniendo en cuenta que, de manera preliminar, existen elementos objetivos que permiten establecer la ocurrencia de los hechos investigados, la calidad del presunto infractor y la posible infracción de la obligación prevista en el numeral 5 del artículo 1481 del Código de Comercio, este Despacho considera procedente formular pliego de cargos al señor JOSE MITCHELL HUDGSON, en calidad de representante legal de la SOCIEDAD MARÍTIMA EL COVE LTDA.

Con fundamento en lo anterior, el Capitán de Puerto de San Andrés en uso de sus facultades legales y reglamentarias conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo señalado en el numeral 27 del artículo 5°, y los artículos 76 y 79 de la norma ibídem, se dispone,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: INICIAR PROCESO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO en contra del señor **JOSE MITCHELL HUDGSON**, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.243.303 en calidad de representante legal de la **SOCIEDAD MARÍTIMA EL COVE LTDA** propietaria de la motonave **DOÑA OLGA II** sin matrícula, por las razones expuestas en la parte considerativa del presente proveído.

ARTICULO SEGUNDO: FORMULAR CARGOS en contra del señor **JOSE MITCHELL HUDGSON**, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.243.303 en calidad de

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando a https://sede.dimar.mil.co/ e ingresando el Identificador: wap3 6/22 RBx6 FKSB sblv 5aZH 7w8=

representante legal de la **SOCIEDAD MARÍTIMA EL COVE LTDA** propietaria de la motonave **DOÑA OLGA II** sin matrícula, por el siguiente pliego de cargos:

CARGO UNO: En concordancia con el Artículo 1481 del Código de Comercio: Casos de responsabilidad del armador, propietario o no de la nave, el cual señala:

"(…) 5) ***De la obligación de extraer los restos de una nave náufraga y de las obligaciones vinculadas a aquélla****; (…)" (cursiva y negrilla)*

ARTÍCULO TERCERO: De conformidad con lo señalado en el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984 se dispone lo relacionado con las sanciones y multas por la violación o infracción a las Normas del citado Decreto, esto es, a las normas de marina mercante, así:

Artículo 80. Sanciones, Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas, pueden consistir en las medidas siguientes:

a) Amonestación escrita o llamada de atención al infractor, en cuyo caso se dejará copia del informe de quien impuso la sanción o de la carta en su caso, en los archivos de la Dirección General Marítima y Portuaria y de las Capitanías de Puerto;

b) Suspensión, que consiste en la pérdida temporal de los privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificaciones que haya expedido la Dirección General Marítima y Portuaria;

c) Cancelación, que consiste en la pérdida permanente de los anteriores privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados;

d) Multas, las que podrán ser desde un salario mínimo hasta cien (100) salarios mínimos, si se trata de personas naturales y, de cinco (5) salarios mínimos hasta mil (1.000) salarios mínimos, s se trata de personas jurídicas. Por salario mínimo se entenderá el salario mínimo legal aplicable que rija el día en que se imponga la sanción o multa. La no cancelación de la multa una vez ejecutoriada la providencia mediante el cual se dispuso, dará lugar además a la acumulación de intereses legales y a que no se les expida o tramite solicitud alguna de renovación prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados a los titulares.

ARTICULO CUARTO: Notificar personalmente el presente acto administrativo al señor **JOSE MITCHELL HUDGSON**, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.243.303 en calidad de representante legal de la **SOCIEDAD MARÍTIMA EL COVE LTDA** propietaria de la motonave **DOÑA OLGA II** sin matrícula, de conformidad con la previsión legal contenida en el artículo 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Documento firmado digitalmente

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento se puede verificar en http://sede.armada.mil.co/verificardocumento
Identificador: wap3 6/22 RBx6 FKSB sblv 5aZH 7w8=

ARTICULO QUINTO: Conceder a los investigados el término de quince (15) días contados a partir del día siguiente de la notificación del presente proveído, para que ejerzan el derecho de defensa y contradicción, para la presentación del escrito de descargos frente a los cargos formulados, soliciten y aporten las pruebas conducentes y pertinentes que pretendan hacer valer.

ARTÍCULO SEXTO: Contra el presente auto no procede recurso alguno.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Capitán de Corbeta **MANUEL ALEJANDRO SANCHEZ MOLINA.**
Capitán de Puerto de San Andrés Isla.

Documento firmado digitalmente