

San Andrés, Isla 25/08/2026
No. 17202601663 MD-DIMAR-CP07-Jurídica

Favor referirse a este número al responder

Señora
GUERRERO RUDAS NEYS DIALIA
Presunta Propietaria Motonave "GOLD FISH"
Sin Dirección
San Andrés Isla

Asunto: *Comunicación* Auto Formulación de cargos
Ref. Investigación administrativa No. 17022026072.

Con toda atención me permito comunicarle de conformidad con lo señalado en la Ley 1437 de 2011, artículo 37 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, que mediante Acto Administrativo de fecha 18 de agosto de 2026, "Por medio del cual se inicia procedimiento sancionatorio y se formulan cargos por presunta violación a normas de marina mercante". con relación a los hechos ocurridos el día 10 de junio de 2026, en la cual estuvo involucrada la Motonave "**GOLD FISH**" identificada con matrícula CP-07-1884.

Por consiguiente, la presente comunicación se encuentra publicada en la cartelera de la Capitanía de Puerto de San Andrés Islas durante cinco (05) días hábiles y permanecerá publicado en el Portal Marítimo Web en el enlace de **comunicaciones**, de la Dirección General Marítima.

Atentamente,



Teniente de Corbeta **JULIA CAROLINA PEREZ FIERRO**
Asesora Jurídica Responsable Sección Jurídica
Capitanía de Puerto de San Andrés

Anexo: Acto Administrativo en veinte (20) folios

Capitanía de Puerto de San Andrés - CP07

Dirección Carrera 1 No.14-109 int 40 Contiguo a la DIAN, San Andrés, Isla
Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670
Línea Nacional 018000416870 - Bogotá (+57) 601 7954400
dimar@dimar.mil.co - www.dimar.mil.co - @DimarColombia

E1-FOR-089-V8

Identificador tayy 30uz VIVF H4ig PAUs otl5 1Xo=

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando a <https://servicios.dimar.mil.co/SE-tramitesonlinea>

Documento firmado digitalmente



Documento firmado digitalmente

AUTO

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

Que mediante información obtenida a través del documento con radicado No. MEM-22600062-MD-DIMAR-CP07-AMERC del 19 de junio de 2026, por medio del cual el señor **S3 MERIÑO CASTRO JESUS DAVID** en calidad de Suboficial Guardia Altobordo de la Capitanía de Puerto de San Andrés, dio a conocer los hechos acontecidos el día 10 de junio de 2026 con la motonave “**GOLD FISH**”, identificada con matrícula No. **CP-07-1884** de bandera colombiana, en el cual dispuso:

Respetuosamente, me permito informar a esta Capitanía de Puerto los hechos acontecidos el día 10 de junio del año 2026, relacionados con una colisión presentada entre las motonaves GOLD FISH y MI BONITA 2.

Siendo las 15:51R, la Torre de Control notificó un abordaje frente a las instalaciones de la Estación de Guardacostas. Al desplazarme de forma inmediata al lugar, verifiqué la colisión provocada por la lancha MI BONITA 2 de número de matrícula CP-07-0603-B, contra el pontón GOLD FISH. El impacto se produjo debido a la alta velocidad de la primera nave, anulando su capacidad de maniobra de acuerdo con los testimonios de los pasajeros Alba Carrillo, Albaelcil Acevedo y Esperanza Franco. El accidente dejó un saldo de dos (2) personas fallecidas (Sonia Janett Aponte y Gabrielina Rincón Gómez) y dos (2) lesionadas.

2. Violación a las normas de marina mercante

Tras la interceptación de la motonave MI BONITA 2 en el muelle de la Estación de Guardacostas y la respectiva inspección documental de su tripulación, conformada por el capitán Hever Enrique Riguett Castillo (C.C. 123.637.275) y el proel Joshua Ricardo Ávila Cantillo (C.C. 1.042.464.910), se determinaron las siguientes infracciones a la normatividad legal vigente: * Zarpe no autorizado: La motonave zarpó y realizó maniobras de navegación sin contar con la debida autorización de salida (zarpe) expedida por la Torre de Control de Tráfico Marítimo.

- Documentación técnica vencida: Los certificados que avalan las condiciones técnicas de navegabilidad de la embarcación se encontraban vencidos al momento de la ocurrencia del siniestro.
- Violación de restricción horaria: La tripulación se encontraba navegando en un horario estrictamente restringido, de acuerdo con lo establecido en el Comunicado N.º003 emitido por la Torre de Control de Tráfico Marítimo el 10 de junio de 2026 a las 15:28R.
- El acompañante o proel no contaba con la licencia de entrenamiento reglamentario para ejercer funciones a bordo.

Asimismo, se constató que la motonave GOLD FISH, con número de matrícula CP-07-1884, incurrió igualmente en una violación a las normas de la marina mercante al incumplir la restricción horaria dispuesta en el citado Comunicado N.º003 del 10 de junio de 2026.

3. Conclusión y Recomendación

Luego de la verificación técnica y documental realizada a la M/N MI BONITA 2 y la M/N GOLD FISH, se determina que ambas motonaves incurrieron en incumplimientos normativos de la Marina Mercante; sin embargo, la M/N MI BONITA 2 reviste una gravedad significativamente mayor en sus infracciones, al constatar que se encontraba operando sin la respectiva autorización de zarpe y con los certificados de seguridad vencidos al momento del siniestro. Esta situación representa una vulneración crítica a los estándares de seguridad marítima y a los requisitos de responsabilidad legal del operador, implicando tanto irregularidad documental como una afectación directa a la seguridad de la navegación.

En consecuencia, el hecho registrado no solo configura un accidente marítimo mayor, sino también una infracción a la normativa vigente por parte de ambas embarcaciones, lo que faculta a esta Capitanía de Puerto a adoptar las medidas administrativas correspondientes. Recomendaciones:

- Iniciar proceso administrativo sancionatorio a la M/N MI BONITA 2 por incumplimiento a la normativa de seguridad marítima, maniobra insegura e irregularidad documental.
- Iniciar proceso administrativo sancionatorio a la M/N GOLD FISH por las infracciones normativas correspondientes determinadas en la verificación técnica y documental. (...)” (cursiva fuera de texto)



DOCUMENTALES

1. Acta de Protesta con radicado No. MEM-22600062-MD-DIMAR-CP07-AMERC del 19 de junio de 2026.
2. Copia del certificado de matrícula de la motonave **“GOLD FISH”**, identificada con matrícula No. **CP-07-1884**.
3. Copia del certificado de seguridad de la motonave **“GOLD FISH”**, identificada con matrícula No. **CP-07-1884** vigente hasta el 12 de diciembre de 2026.
4. Copia de la póliza de accidentes No. 75-61-1000010871 a nombre de la motonave **“GOLD FISH”**, identificada con matrícula No. **CP-07-1884**.
5. Copia del certificado de motores de la motonave **“GOLD FISH”**, identificada con matrícula No. **CP-07-1884**.
6. Copia de la cédula de ciudadanía No. 1.007.960.957 del señor **HESKYS DAVID MEDRANO SECA**.
7. Copia de la licencia de navegación de patrón de yate del señor **HESKYS DAVID MEDRANO SECA**.
8. Que reposa en el expediente, oficio 172026100862 de fecha 16/06/2026, con anexo de un contrato de compra y venta.
9. Constancia secretarial de fecha 27 de julio del año 2026 mediante la cual se incorpora:
 - Copia del acta de audiencia de fecha 21 de julio del año 2026 de la cual específicamente se toma como prueba la declaración bajo la gravedad de juramento de la señora ALBA LUCIA CARRILLO RAMIREZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 24368040, en calidad de testigo.
 - Copia del video (CD) adjunto del escrito de primera audiencia presentado por la doctora LUZ FANY ZAMBRANO SORACA, identificado con cédula de ciudadanía No. 46.368.876 de Sogamoso Boyacá, en calidad de abogada con tarjeta profesional 337101 del consejo superior de la judicatura, actuando como apoderado de los señores Nathaly Giovanna Avendaño Rincón y otros.
 - Copia del Formato Novedades Control De Tráfico Marítimo, donde se recibió información de los hechos ocurridos el día 10 de junio del año 2026, suscrito por el señor MA1MNC GONZALEZ GUERRERO HENRY DE JESUS en calidad de Suboficial de Guardia Operador ECTVMF.

1. Que, obra en el expediente Auto de fecha 1 de julio de 2026 “POR MEDIO DEL CUAL SE INICIA AVERIGUACIONES PRELIMINARES POR PRESUNTA INFRACCIÓN O VIOLACIÓN A NORMAS DE MARINA MERCANTE. Visible a folio 1 y 2.
2. Que obra en el expediente oficio No.17202601340 de fecha 10/07/2026, citación de comunicación de auto de averiguaciones preliminares, dirigido a la señora

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico es la misma que la del original en papel.

Identificador: ZSLX kxcb nbPy 3s/L 77pg qFON GdE=

- Documento firmado digitalmente

4

En esas, el ayudante se paró, empezó a gritar y a mover las manos para llamar la atención de las personas que vinieran en la lancha y, al ver que no hubo atención de las personas, la lancha no se detuvo. XX Cuando ya la lancha se iba a venir encima, el muchacho se tiró. Nosotros estábamos al lado izquierdo y él se tiró hacia el lado derecho, en el mar, y ya la lancha colisionó directamente contra el pontón. XX Las señoras estaban en todo el frente. Nosotras íbamos tres amigas. Estábamos, en el orden, Esperanza, estaba yo y estaba Elsie, y las señoras, doña, bueno, yo no sé, no recuerdo el nombre. Sé que eran madre e hija. Ellas estaban en el frente de nosotras y el Y antes de ella está en todo. En toda la parte de adelante estaba el ayudante. Seguían ellas. XX Entonces ya cuando, pues, la lancha entró a gran velocidad, nosotros alcanzamos a recostar hacia atrás y lo que lo otro que yo percibí, pues, que caía al agua. Yo sentí fue el impacto en el agua. XX Nosotros no, en el momento que ingresamos a la lancha se solicitó el chaleco salvavidas desde el inicio, desde el principio, cuando entramos a la lancha por la mañana, pero pues el muchacho, el ayudante, dijo que pues para eso estaba él. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX Y volteamos a mirar y en el momento otros pontones que estaban de salida tampoco llevaban chaleco. Sin embargo, pues había una señora de 35 con su mamá, que también se manifestó, pues asustada, pues porque la mamá ni ella sabían nadar. XXXXXXXXXXXX Y que nos iban a despachar sin chaleco, pero igual, como vimos que los otros pontones y las otras embarcaciones salían sin chaleco, pues nosotros no vimos, pues no como que ya salimos sin decir nada, pero sí preocupadas, pues por no tener chaleco y porque la mayoría, mis compañeras, nosotros somos de medio nadar en piscina, pero de mar no, no sabíamos. XX Y cuando yo lo otro que sentí fue el impacto. Yo sé que pues yo fui la que más lejos, más retirada que ahí de la embarcación al choque. No sé cómo fue, no sé qué pasó, porque fue el impacto y lo otro fue, pues, caer al agua. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX Cuando yo logré salir a la superficie, no sé cómo lo hice, ¿no? Yo digo que fue un milagro y yo miré para varios lados y yo miré hacia el lado derecho y vi que las otras personas estaban cerca y habían cojines flotando y habían cosas en el mar. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX Y yo me fui braceando hacia allá y ya nos pegamos del ladito esperando que nos sacaran a nosotros. XX Quiénes nos sacaron: las embarcaciones y las personas que se acercaron en el momento. Sería por el choque, sería por lo que pasó y se oían los gritos. Estaba pues todo muy conmovido, porque pues el hijo de la señora, el menor de edad, él gritaba constantemente buscando, pues, a su mamá y a su abuela. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX Y nosotros, mientras tanto, pues pegados del lado de ahí, pegados de una, a mí me tocó pegar a la latica con estos tres dedos y todas mis uñas y todo se quebró, pues en el desespero no se fue sin la caída o en agarrarnos y todo eso y nos quedamos ahí hasta que alguien viniera a sacarnos. XX Pues eso es lo que más, la impresión mía, pues todo eso fue más lo que, pues, lo que recuerdo de todo. XX

PREGUNTADO POR EL DESPACHO: Gracias, señora Alba. Yo tengo un par de preguntas. Usted ya ha manifestado de que no recibieron chalecos a pesar de que los pidieron, pero ¿recibió usted alguna información de seguridad o qué hacer en caso de cualquier situación? XX

CONTESTÓ: Nada. Nosotros no recibimos ninguna información. En caso de, pues, nada, a nosotros no nos dieron ninguna información e inclusive, pues, cuando nosotros estábamos en el agua, que pues en ese momento la prioridad era encontrar a las dos

señoras que no las hallaban y pues los gritos y todo, pues yo me imagino que todos estaban en pro de buscarlas. XX
Las embarcaciones que se acercaron a nosotros para colaborarnos, nos tocó nadar hasta las embarcaciones. No hubo que nos mandaran un lazo, que nos mandaran ese arito que le mandan a uno, una llantica o algo. En ningún momento a nosotros nos tiraron chalecos, nos tiraron nada. XX
A mí me tocó nadar y la preocupación mía era, pues yo me defiendi alquito, mi compañera Esperanza, que estaba al lado mío, porque nosotras al caer al agua y en el momento que nos encontramos en el agua, nosotros no caímos en el orden que íbamos sentadas nosotras, pues caímos en diferente orden. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Y en ningún momento a nosotras nadie, en ningún momento, nos dijeron qué hacer. Porque cuando nosotros vimos que el ayudante se lanzó, pues yo pensé, o yo no sé, fue tan, fue en segundos, que si él nos dice "láncense", pues nosotros no nos habríamos lanzado porque sin chaleco y sabiendo que nos acaban de decir que era la parte más honda, que eran 18 m de profundidad, pues entonces era muy difícil. Igual, yo creo que donde nos diga "láncense", nosotros no. Yo no lo hubiera hecho porque primero, uno no se sabe defender en el agua. Segundo, sin chaleco. Y tercero, él fue en el momento. XX
Fue muy rápido cuando él se lanzó al agua, pues inmediatamente la lancha impactó. Entonces no creo que hubiéramos alcanzado a reaccionar en ese momento. XXXXXXXX

PREGUNTADO POR EL DESPACHO: ¿En qué condición iba el pontón cuando viene la otra motonave hacia su dirección? ¿Andando iban? XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

CONTESTÓ: No. Nosotros en ese momento nos habíamos detenido a observar lo que nos estaban mostrando en la parte izquierda. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Y nos estaban explicando lo otro cuando ellos vieron que venía como venía esa nave y como que venía muy encima. Yo pienso que él lo alcanzó a mover por ahí 50 cm como para echar a andar, pero no alcanzaba porque yo me imagino que el pontón es una nave de muy poca reacción y de poca velocidad. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX,
Pero yo creo que moverlo esos 50 o 70 cm nos salvó la vida a todos los que estábamos en la parte izquierda, porque nos alcanzamos a echar hacia atrás y el paso yo resulté con varios moretones, barrios aporreados y todo eso. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Aunque no sé si fue en la caída o algo, pero nos alcanzamos a echar atrás y el pontón pasó, la lancha pasó así, prácticamente rozándonos la cara. Yo no sé si a mi compañera, una que venía al lado, que le cortó la frente. Si fue la lancha o fue la caída, pero pasó rozándonos. XX

PREGUNTADO POR EL DESPACHO: Usted dice que el pontón se encontraba detenido porque le estaban explicando algo. ¿Usted dice que se movió unos 50 m, dice usted, su testimonio, adelante o atrás? XX

CONTESTÓ: Él se movió. No es que, pues, si lo recuerda tranquila, pues no, no lo recuerdo bien. Yo sé que él sí se desplazó un poquito, porque es que nosotros vimos que la lancha venía como de lleno a cogernos de lleno, entrar, y yo digo que se desplazó un poquito, pero nosotros estábamos en ese momento cuando ellos nos estaban explicando y vimos la lancha. XX
Yo no, no sé si mis compañeros, o pues en mi caso, yo sí la vi tan cerquita que la atención se fijó. Fue en esa lancha que la alcanzamos a ver desde muy retirado. Ella todavía venía muy retirada, pero yo sí pensaba, pues no, pues no creo que alguien se vaya a venir en una hora en donde estaban llegando todos, estábamos llegando todos los que habíamos hecho de ese día, pues que una lancha se vaya a venir sin mirar hacia adelante quién viene. XX

CONTESTÓ: Yo no, no recuerdo música. XX

PREGUNTADO: ¿Usted escuchó alguna advertencia por parte del capitán o el ayudante de que venía una lancha? XXX

CONTESTÓ: Cuando, no, yo nosotros, cuando ellos estaban hablando y, bueno, hablaron y explicaron, pues lo que nos estaban mostrando en el momento que para eso había parado el pontón. XXX

El ayudante le dijo al piloto, le dijo: "Viene muy derecho, viene muy como muy hacia acá", cierto, como él sepa, y él se había sentado y se paró. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Y él se paró a hacerle señas, así pues eso, pero a nosotros nunca se dirigieron y nos dijeron cómo obrar ni cómo hacer nada, nada. Nosotros lo único que vimos fue que él se tiró al agua. XXX
Y yo no supe si el piloto también porque pues yo no tuve la visibilidad en ese momento del piloto, pero yo sí lo vi tirarse ahí al agua. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

PREGUNTADO: ¿Usted puede manifestar si el pontón hizo alguna maniobra para evadir a la lancha o no la hizo? XXX

CONTESTÓ: A mí se, pues, la verdad, yo no sé de motores. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

PREGUNTADO: ¿Hizo alguna maniobra el pontón para evadir el impacto o no hizo ninguna maniobra? XXX

CONTESTÓ: Yo creo que, a ver, yo creo que yo vi que el pontón sí se, sí se alcanzó, pero es que esos pontones no sé cómo toman la velocidad o qué movimiento, pero pienso que es lento y como que él sí se trató de mover, pero no sé si fue que la, fue por maniobra. ¿Por qué? Pero. XXX

PREGUNTADO: Bueno, señora Alba, y una última pregunta, ¿usted en qué parte del pontón estaba? XXX

CONTESTÓ: Estaba en popa, estaba adelante atrás. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
La posición de nosotros en el pontón fue, había una señora de 35 con la mamá, estaba mi compañera Esperanza y estaba yo, pues yo no sé, popa o yo estaba, a ver, estaba atrás con el capitán o detrás del capitán o estaba delante, tantico del capitán. Entonces yo estaba en todo el frente de la señora, de la abuelita, de los muchachos. XXXXXXXXXXXXXXX

PREGUNTADO POR LA APODERADA (LUZ FANY ZAMBRANO): Doña Alba, ¿podría indicarnos cómo adquirió el servicio turístico del pontón, a través de alguna empresa o con una persona en particular? XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

CONTESTÓ: A ver, nosotros salimos del hotel temprano, pues que el deseo de nosotros, lo primero era aprovechar que el día estaba bonito para hacerlo, el recorrido al acuario, y salimos. Nosotros estábamos hospedándonos muy cerca al centro y por allá dos cuadras que salimos, había un señor vendiendo, pues, ofreciendo servicios. XXXXXXXXXXXXXXX
Entonces nosotros salimos, había un señor y cerca el señor había como una limosina, un carro muy bonito en donde nos recogieron, entonces eso nos dio como seguridad de que habíamos adquirido un servicio bueno. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

PREGUNTADO: ¿Con el señor que usted manifiesta adquirió el servicio, le entregó algún recibo o factura de pago? XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

CONTESTÓ: Ay, yo, yo tengo, yo creo que yo tengo un, un. Yo tenía el recibo. Como, a ver, como nosotros cuando caímos al agua, a mí el recibo se me deshizo. XXXXXXXXXXX
Pero yo creo que yo a alguien le mandé ese recibo. Lo debo tener en el celular del servicio y del nombre como de la empresa y eso. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

PREGUNTADO: ¿Y doña Alba se nos podría facilitar al correo más adelante, cuando lo ubique, esa factura? XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

CONTESTÓ: Sí, señor. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

PREGUNTADO: Por otra parte, usted también ha manifestado hace un momento que tiene un video donde se observa al ayudante en su celular. XXXXXXXXXXXXXXX

CONTESTÓ: Sí, voy a mirarlo también. El video está muy mal grabado porque pues al estar grabando así en la lancha, uno trata de no tomarle la cara a las personas por respeto. Yo trataba de ponerle el celular así, más bien hacia arriba. XXXXXXXXXXXXXXXX

PREGUNTADO: ¿Nos podría regalar también copia de ese video al correo, por favor?

CONTESTÓ: Sí, señora. XX

PREGUNTADO: Doña Alba, ¿en qué condiciones estaba ese día el clima? ¿Usted recuerda si el mar estaba calmado, si estaba despejado el día, cómo era la visibilidad? ¿Cómo era el clima y las condiciones climáticas para usted en ese momento?

CONTESTÓ: Estaba perfecto. O sea, no tenía olas gigantes. El mar no estaba así, alborotado, no, estaba tranquilo. XX
Había buena visión. Sí. XX

PREGUNTADO: Doña Alba, ¿usted observó si la embarcación, el pontón donde usted se sube, se encontraba con chalecos salvavidas suficientes para los tripulantes, para las personas y los turistas que subieron? XX

CONTESTÓ: Habían unos chalecos aquí detrás, en la parte derecha mía, de tracito, habían unos chalecos colgados, pero sí, yo, Mal, no estoy no llegaban a 5. XXXXXXXXXX

PREGUNTADO: ¿Esos chalecos se los suministraron a alguno de los pasajeros? XXXX

INTERVENCIÓN DEL DESPACHO: Dra. Reformule la pregunta, dicha pregunta ya fue realizada. XX

PREGUNTADO: ¿Doña Alba, usted observó señalización, algún protocolo, un folleto, algo que le impartiera normas de seguridad? XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

CONTESTÓ: En ningún momento. XX

PREGUNTADO POR EL DESPACHO: Bueno, relate por favor lo que vio en ese momento exacto, en la colisión entre las dos naves. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

CONTESTÓ: Bueno, cuando nos estrelló la lancha. Cuando nos estrelló, el golpe fue tremendo, pues el sonido y eso, pues, el impacto fue muy tremendo. Yo inmediatamente después de eso, nosotros nos, nos, nos tiramos hacia atrás como para esquivar, porque pasó muy demasiado cerca. Nos tiramos hacia atrás y lo otro que yo sentí fue el agua. Yo caí al agua. XX

Y yo, y yo cuando logré salir del agua, que yo fui, yo, de todas, de todas las personas que hemos ido fui la que más retirada caí. Entonces yo cuando logré soltar lo que tenía en las manos y empezar a abrazar para salir, yo me, cuando yo saqué la cabeza, yo lo que vi fue como el caos, gritos, los gritos de la gente: “¡Ayúdenos! ¡Auxilio!”, y todos los gritos y toda la conmoción de todo lo que estaba pasando en el momento. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

PREGUNTADO: ¿Antes del impacto usted escuchó alguna señal sonora, alguna luz, alguna advertencia de alguna de las dos motonaves? XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

CONTESTÓ: En ningún momento. La única señal que nos iba a impactar era cuando el muchacho se tiró al agua. Y se tiró al agua porque pensamos: “Se nos vino encima”. Hasta aquí llegamos. XX

PREGUNTADO: Cuando usted sale del agua, ¿qué daños pudo observar inmediatamente en el pontón y en la lancha rápida? XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

CONTESTÓ: Nosotros, cuando logramos salir del agua, cuando yo logré llegar otra vez, porque el instinto de uno es llegar, volver a la nave de donde salió. Yo nadé y cuando logré llegar hasta ahí, nos, pues, intentamos subirnos, pero notamos como que la nave estaba partida, pero desde donde uno está aquí abajo, pues uno no ve. XXXXXXXXXXXXXXXX
Pero no pudimos subirnos porque estaba levantada por el lado donde intentamos subirnos, pero igual había unas latas y unas cosas que no nos hubiera dejado subir.

PREGUNTADO: ¿Presenció la caída de pasajeros al agua o lesiones de personas que estaban a bordo? XX

CONTESTÓ: No. Yo no, no, yo caí al agua y no. Yo, como le digo, yo fui la que más lejos caí y fue la que más me demoré a devolverme ahí por el lado donde nosotros estamos y ya a los que impactó de frente. Eso sí, no tuvo ni visibilidad ni supe. XXXXXXXXXXXXXXXX

PREGUNTADO: Las embarcaciones que los ayudaron, ¿les lanzaron algún elemento para auxiliarlos, alguna llanta, algún chaleco, algo de lo que tenían guardado?

CONTESTÓ: Nosotros desde el momento de la, pues, de la colisión y de todo, nos vimos en peligro, no solo que nos salvamos de estrellarnos, sino que nos vimos en peligro de ahogarnos. XXX

¿Por qué? Porque, porque, porque nadie, no hubo, no hubo nada y los que trataron de ayudarnos, como no se pueden acercar, y yo me imagino que de pronto por las olas, que una embarcación no se acerca tan, tan a la otra como para pasarnos. Ellos nos indicaron que pasáramos nadando hacia ellos para podernos sacar. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

PREGUNTADO: ¿Se puede precisar, doña Alba, si alguna de las embarcaciones realizó alguna maniobra para evitar la colisión? XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

CONTESTÓ: Pues es que es como tan difícil. Primero, la que venía en la lancha, pues no había forma porque no tenía visibilidad. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

PREGUNTADO: ¿Considera que el accidente pudo haberse evitado con una maniobra distinta de alguna de las motonaves? XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

CONTESTÓ: Yo creo que no, muy difícil, porque como la otra, la verdad, yo no conozco los motores ni cómo se echan. Yo veo, pues, que ellos, yo en lo que, en la impresión que yo tuve del pontón, él inicia como suave para coger como algo de velocidad que no coge tanta velocidad. Es más bien tranquilo y por eso escogimos esa nave, pero por la velocidad que traía la lancha, no, no había sido, no había habido forma. XXXXXXXXXXXXXXX

No, porque el piloto y el muchacho y el ayudante sí manifestaron la preocupación de verlos encima, pero no había forma, no había forma de moverse, desplazarse, de hacerlo, de evitar la colisión totalmente, no. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

PREGUNTADO: Bueno, doña Alba, muchas gracias. ¿Desea usted agregar algún detalle adicional que considere importante para esclarecer los hechos? XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

CONTESTÓ: Pues, qué le dijera yo, pues el trauma que le deja a uno, no sé, algo de falta de seguridad y de todo, porque ves a uno en peligro no solo de la colisión, sino también de ahogarse, porque las embarcaciones no estaban ninguna preparada para tener nada, absolutamente nada para ayudarnos a salir. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Y que no había ningún, pues no sé cómo se manejará o será que siempre es así, pero, por ejemplo, que algún instrumento, un pito o algo que hubiera llamado la atención de los que no tenían visibilidad hacia nosotros. No sé, pero la verdad no sé cómo se maneje eso.

VERSIÓN LIBRE

En la presente investigación no se cuenta con versión libre.

Que se procedió a dar cumplimiento a lo ordenado conforme obra en el expediente, con el fin de garantizar el derecho de defensa y contradicción, por parte del investigado.

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.

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.

Que el ARTÍCULO 4.2.1.3.1.1. del Reglamento Marítimo Colombiano 4 – REMAC 4, establece que Por lo tanto, se configura la violación a la normatividad marítima colombiana, conforme lo instituido a continuación:

Que el ARTÍCULO 7.1.1.1.1. del Reglamento Marítimo Colombiano 7 – REMAC 7, al referirse al Objeto de la misma, dispone que:

Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto expedir la codificación de las infracciones o violaciones a las normas de marina mercante, para naves menores de veinticinco (25) toneladas de registro neto, en jurisdicción de las Capitanías de Puerto Marítimas.

En lo relativo al código de infracción 064 "Transportar pasajeros sin los respectivos chalecos salvavidas, los cuales deben ser asignados a cada persona de forma individual."

Que una vez verificado las pruebas obrantes en el expediente, este despacho tendrá en cuenta las pruebas trasladadas de la investigación jurisdiccional No. 17012026004 a través de constancia secretarial de fecha 27 de julio del año 2026 con la cual incorpora:



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

- Documento firmado digitalmente

CONTESTÓ: Ningún momento. Es que ellos negaron que, que, que pues que no haya necesidad de chaleco. (...)” *Cursiva y subrayado fuera de texto*

2. Que conforme a lo relacionado en el Formato Novedades Control De Tráfico Marítimo, donde se recibió información de los hechos ocurridos el día 10 de junio del año 2026 deja constancia de cuantos pasajeros que se encontraban a bordo de la nave Gold Fish identificada con matrícula CP-07-1884.

10/06/2026	1640R	VERIFICACION	El Altobordo de Guardia de la Capitanía de Puerto de San Andrés se encuentra en el área del siniestro verificando los testimonios del personal involucrado y de los testigos presenciales del accidente. Como resultado de las verificaciones realizadas, se establece que la embarcación involucrada Pontón <u>GOLD FISH CP-07-1884 transportaba 14 personas</u> al momento del accidente. Producto de la colisión se reportan 02 personas lesionadas y 02 personas fallecidas las cuales fueron identificadas como Sonia Janett Aponte, C.C. No. 46.670.606, y Gabrielita Rincón Gómez, C.C. No. 23.548.236. De acuerdo
------------	-------	--------------	---

3. Del mismo modo, se ingresa en el presente auto imágenes Copia del video (CD) de los hechos del día 10 de junio del año 2026.





Que una vez verificada la evidencia en el expediente, este despacho puede determinar que el supuesto fáctico que interesa para la aplicación del Código 064 consistente en transportar pasajeros sin sus respectivos chalecos salvavidas, los cuales deben ser asignados individualmente conforme a lo señalado en el artículo 7.1.1.2.5. Constituyen infracciones o violaciones a las normas de marina mercante relativas al transporte, del Reglamento Marítimo Colombiano.

Por lo tanto, como se enuncio previamente a partir de la declaración de Alba Lucía Carrillo Ramírez existe una manifestación directa sobre este aspecto, la testigo afirma que solicitaron los chalecos, que no les fueron entregados y que ninguno de los pasajeros los llevaba puestos.

Por consiguiente, la declaración testimonial aporta un elemento directo de conocimiento sobre la ausencia de asignación y uso de los chalecos salvavidas durante el transporte, asimismo, deja claridad que 12 pasajeros se encontraban sin portar el uso de chalecos salvavidas. La declaración constituye un elemento de prueba directo respecto de esa circunstancia, pues la testigo estuvo presente durante el embarque y durante la navegación.

Adicionalmente, se cuenta con la prueba de video (o videograbación) dicho medio probatorio de naturaleza técnica y documental electrónica la cual fue incorporada legalmente al proceso jurisdiccional No, 17012026004, la cual fue anunciada durante la audiencia de la investigación; asimismo, incorporado en debida forma al expediente permite verificar visualmente esa misma circunstancia, dicho elemento proporcionaría corroboración independiente de la manifestación testimonial, el cual permite confirmar que los pasajeros a bordo no contaban con los chalecos respectivos.

De igual manera, se deja constancia conforme a lo señalado en el Formato Novedades Control de Tráfico Marítimo, donde se recibió información de los hechos ocurridos el día 10 de junio del año 2026 que a bordo de la nave Gold Fish se encontraban 14 personas a bordo.

De acuerdo con el acervo probatorio obrante en el expediente de la presente investigación, existe fundamento probatorio para considerar configurado el supuesto de hecho correspondiente al Código 064 del del Artículo 7.1.1.1.2.5. del Reglamento Marítimo Colombiano REMAC 7.

En importante resaltar, que se llevó a cabo el debido procedimiento de la visita de una nave, realizando las verificaciones pertinentes de la nave Golden Fish, actuando en conformidad con lo establecido en la resolución en el artículo 4.2.1.3.3.1. del REMAC 4 enuncia lo siguiente:

“(…) DE LA VISITA. Visita a la nave o artefacto naval. 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 (…)” (cursiva y negrilla fuera de texto)

Es importante resaltar que de acuerdo con lo expuesto en la sentencia C-495 de 2019:

“(…) Las dudas que implican la decisión de archivo del asunto [32] o que conducen a proferir un fallo absolutorio, son las razonables u objetivas, es decir, aquellas que luego del desarrollo de la instrucción, surgen de un análisis conjunto de las pruebas obrantes en el expediente, presidido por la sana crítica y la experiencia. La duda razonable resulta cuando del examen probatorio no es posible tener convicción racional respecto de los elementos de la responsabilidad y, por lo tanto, no se cuenta con las pruebas requeridas para proferir una decisión condenatoria, que desvirtúe plenamente la presunción de inocencia [33]. (…)” (cursiva fuera de texto)

En consecuencia, este despacho pudo evidenciar que conforme a lo establecido en el ARTÍCULO 7.1.1.1.1. y s.s. del Reglamento Marítimo Colombiano 7 – REMAC 7 Constituyen infracciones o violaciones a las normas de Marina Mercante, relativas a la documentación de la nave y de la tripulación, las siguientes:

(…)

Código	Contravención	Factores de conversión
064	Transportar pasajeros sin los respectivos chalecos salvavidas, los cuales deben ser asignados a cada persona de forma individual.	0.33 x 12

(…)

Mediante Resolución No. (0135-2018) del 27 de febrero de 2018, el Director General Marítimo expidió el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC); el cual en el artículo 7.1.1.1.2.5. del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC) 7, establece como infracciones o violaciones a las normas de marina mercante, lo señalado en los códigos antes referidos.

En consecuencia de lo anterior, 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 artículo 13 de la Resolución No. 0443 del 14 de noviembre de 2001, relacionado con la responsabilidad del propietario y/o Armador, disponiendo:

ARTÍCULO 13° RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO Y/ O ARMADOR. - *Es responsabilidad del propietario de la motonave, mantener los elementos y equipos descritos en el certificado de seguridad, en buen estado de funcionamiento, solicitar a la Autoridad Marítima con antelación, la realización de las inspecciones de acuerdo al régimen a que pertenezca la motonave, así como mantener la vigencia del certificado.*

Igualmente debe responder por la dotación y mantenimiento operacional de los equipos de navegación, seguridad, emergencia, medicamentos y materiales de primeros auxilios de acuerdo al tipo de navegación y singladuras que vaya a realizar y la cantidad de pasajeros y/o tripulantes a bordo.

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...”. (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).

En consonancia con lo anterior, el Código de Comercio Colombiano en su artículo 1501, reza lo siguiente:

ARTÍCULO 1501. FUNCIONES Y OBLIGACIONES DEL CAPITÁN. *Son funciones y obligaciones del capitán:*

(...)

2) Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo;

(...).

La norma previamente citada, le impone al capitán 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 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:

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, si 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 obrante en el expediente que reposa en el área de Marina Mercante, AMERC se puede concluir, tal y como se expresó en la parte motiva de este proveído, que la motonave “**GOLD FISH**”, identificada con matrícula No. **CP-07-1884**, así como los elementos materiales probatorios obrantes en el expediente sub examine, se pudo determinar que con su actuar se contraviene lo dispuesto en el código 064 del Reglamento Marítimo Colombiano 7 - REMAC 7, en lo relacionado con las infracciones o violaciones a las normas de marina mercante.

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 el señor HESKYS DAVID MEDRANO SECA identificado con cédula de ciudadanía No. 1.007.960.957 en calidad de capitán de la motonave “GOLD FISH”, identificada con matrícula No. CP-07-1884, por las razones expuestas en la parte considerativa del presente proveído.

ARTICULO SEGUNDO: FORMULAR CARGOS en contra del señor HESKYS DAVID MEDRANO SECA identificado con cédula de ciudadanía No. 1.007.960.957 en calidad de

capitán de la motonave "GOLD FISH", identificada con matrícula No. CP-07-1884, por el siguiente pliego de cargos:

CARGO UNO: Transportar pasajeros sin los respectivos chalecos salvavidas, los cuales deben ser asignados a cada persona de forma individual, contraviniendo lo señalado en el código 064 del artículo 7.1.1.1.2.5. del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC) 7.

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, si 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 HESKYS DAVID MEDRANO SECA identificado con cédula de ciudadanía No. 1.007.960.957 en calidad de capitán de la motonave "GOLD FISH", identificada con matrícula No. CP-07-1884, de conformidad con la previsión legal contenida en el artículo 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO QUINTO: COMUNICAR el presente acto administrativo al señor a la señora ROSA KATHERINE STEPHENS MENDOZA identificada con cedula de ciudadanía No 1.123.633.121 en calidad de propietaria de la motonave "GOLD FISH", identificada con matrícula No. CP-07-1884, de conformidad con la revisión legal contenida en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Igualmente, **COMUNICAR** el presente acto administrativo a la señora GUERRERO RUDAS NEYS DILIA, identificada con cédula de ciudadanía No. 40.987.515 de San Andrés Isla, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 1437 de 2011, en virtud de lo señalado en el oficio con radicado No. 172026100862 de fecha 16/06/2026.

ARTICULO SEXTO: 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 SEPTIMO: Contra el presente auto no procede recurso alguno.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



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

**DIRECCION GENERAL MARITIMA
CAPITANIA DE PUERTO DE SAN ANDRES ISLAS**

NOTIFICACION PERSONAL: Hoy _____ de _____ de 20 _____

Se Notifica personalmente de la presente providencia a:

En La Ciudad de: _____

Impuestos de los recursos de Ley, manifiesta: _____

Contra este acto procede recurso SI _____ ó NO _____

El Notificado: _____

C.C, N° _____ de _____ T. P _____

El Notificador: _____

Autoriza que los documentos, correspondencia, actos administrativos y demás emanados por esta
Autoridad Marítima sean notificados vía correo electrónico Sí ___ No ___