

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



29/04/2014 10:19:20

Bogotá, D.C., 29 ABR. 2014

REFERENCIA

Clase de investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante
Asunto: Recurso de Apelación
Número de expediente: No. 11022011033
Sujetos Procesales: Perito marítimo Marco Fidel Cruz Martínez
Recurrente: Marco Fidel Cruz Martínez

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el señor MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 9.086.007 expedida en Cartagena - Bolívar, en calidad de perito marítimo, en contra de la Resolución No. 168 -CP1-ASJUR, del 16 de noviembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura - Valle, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe de novedad del 1 de junio de 2011, suscrito por el señor Suboficial Jefe FABIAN MOLINA URUETA, Responsable del Área de Litorales y Medio Ambiente, la Capitanía de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento que el 24 de mayo de 2011 la agencia marítima "NINI JOHANNA QUIÑONES", solicitó nombramiento de perito para la toma de 1200 galones de ACPM de la motonave "MARION", por su parte el perito marítimo MARCO FIDEL CRUZ, presenta informe por la toma de 1200 galones de gasolina y no de ACPM, posteriormente el perito presenta otro informe de inspección realizada el 28 de mayo de 2011 por el cargue de 1500 galones de gasolina y no figura el nombramiento del mencionado perito para la supervisión de esta maniobra.
2. El día 20 de junio de 2011, la Capitanía de Puerto de Buenaventura decreta la apertura de investigación administrativa por presunta violación a las normas de Marina Mercante contenida en los numerales 1 y 2 del Reglamento 004 -DIMAR de 1994, en contra del perito MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ.
3. El día 16 de noviembre de 2011, mediante Resolución No. 168 CP1-ASJUR, el Capitán de Puerto de Buenaventura declara administrativamente responsable al perito marítimo MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, por violación a las normas de Marina Mercante, e impone sanción

10/4

consistente en la suspensión por 45 días de la licencia en contaminación marina y fluvial categoría "A".

4. El día 12 de diciembre de 2011, el perito MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, presenta recurso de reposición y en subsidio apelación en contra del acto administrativo sancionatorio.
5. El día 10 de febrero de 2012, la Capitanía de Puerto de Buenaventura resuelve recurso de reposición, confirmando en su totalidad la resolución recurrida y concediendo en el efecto suspensivo el recurso de apelación.

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

El día 24 de mayo de 2011, la agencia marítima "NINI JOHANNA QUIÑONES", solicitó el nombramiento de perito para el cargue de 1200 galones de aceite combustible para motor (ACPM), de la motonave "MARION", siendo designado como perito en contaminación el señor MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ.

De conformidad con el informe presentado por el citado perito, radicado en la Capitanía de Puerto de Buenaventura el día 31 de mayo de 2011, bajo el consecutivo 112011104601, el día 26 de mayo se realizó el cargue de la motonave "MARION", por una cantidad de 1200 galones de gasolina, y no de ACPM como aparecía en la solicitud de nombramiento de perito.

El perito presentó igualmente un informe de inspección y una cuenta de cobro por el cargue de 1500 galones de gasolina realizada el día 28 de mayo de 2011, con relación a este cargue se verificó la carpeta de solicitudes de peritos y no aparece ningún requerimiento a nombre de la motonave "MARION", por esta inspección, mucho menos el nombramiento del citado perito.

Verificado el zarpe de la motonave "MARION", del 28 de junio de 2011, aparece como carga la cantidad de 1500 galones de gasolina, independiente de los 1200 galones tomados como combustible exento (folios 2 al 20).

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Frente a las consideraciones presentadas en el recurso de apelación por el señor MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, perito marítimo se puede extraer lo siguiente:

1. Afirma que en cuanto a la inspección de cargue de combustible de la motonave "MARION", realizada el 26 de mayo de 2011, no es cierta la información dada por el funcionario del área de Litorales y Medio Ambiente de la Capitanía de Puerto, en la que indica "el perito Marco Fidel Cruz, presenta informe por la toma de 1200 galones de gasolina y no ACPM". Asevera que esta persona se contradice abiertamente con la evidente realidad del informe pericial presentado como tal, pues en el punto 11 del numeral II y en la sección III, relación de la

carga, se describe genéricamente la carga como combustible, lo que es cierto, y su cantidad correcta de 1200 galones, y por otra parte el certificado correspondiente que hace parte integral de este mismo, informe pericial, en el que se define claramente la cantidad de carga y su clase en el que textualmente dice "... se certifica que el día 26 de mayo de 2011, en los muelles de la bodega Renacer se realizó la inspección de entrega de combustible a la motonave "MARION"... en total 1200 galones de marine diésel oil (MDO)..." hecho que de plano desvirtúa esta errada afirmación y que dadas las atípicas circunstancias podría rayar a una temeraria falsedad.

Información clara descrita en estos citados documentos oficiales primarios que confirman lo correcto hecho por el suscrito y niega cualquier presunción de error de fondo y la argumentada negligencia en la función, independiente del error de forma y simple ocurrido en el documento comercial secundario la cuenta de cobro, que por asunto involuntario de digitación y de hecho por demás inocuo para el efecto legal del informe pericial de inspección como tal, como de los mismos efectos tarifarios y comerciales, razón de ser de la misma, que se nos pasó a todos los involucrados en su revisión, por lo que aún sin objeción alguna y con su visto bueno de la agencia marítima, del armador y de la oficina de Litorales de la Capitanía de Puerto hizo su normal trámite para su pago respectivo.

2. Indica que en relación con el segundo caso, el considerando inicial de la Resolución 168/2011 y en la parte de considerativa del señor Capitán de Puerto al fallar, dice que la oficina de Litorales y Medio Ambiente informa textualmente "el perito presenta informe de inspección realizada el 28 de mayo de 2011" por el cargue de 1500 galones de gasolina y no figura el nombramiento del mencionado perito para la supervisión de esta maniobra.

Sobre el asunto indica que es necesario considerar algunos aspectos elementales de procedimiento que comunica y desvirtúa en justo derecho la imputación de cargos que el despacho le hace calificando de negligencia en el desempeño de las funciones y desconocimiento de las disposiciones de la Dirección General Marítima, así: en declaraciones que obran en el expediente se establece que la segunda inspección realizada a la motonave "MARION" el día sábado 28 de mayo de 2011, dos días posterior a la primera que realizó el perito a la misma nave, (cuya modalidad de asignación del mismo perito en casos como este y similares es muy usual por parte de la Capitanía, como igual lo ha hecho en otras oportunidades), fue debidamente contactado por los usuarios del servicio, es decir el armador de la motonave y la representante de la agencia marítima, quienes le manifestaron que había sido el perito nominado por la Capitanía de Puerto para este servicio, (sistema este que igualmente ha sido la frecuente costumbre establecida), requiriendo así la urgente asistencia al muelle, puesto que el carro tanque ya estaba listo al costado de la motonave.

Razón obvia por la que con la debida diligencia estimada de su función, salió de inmediato a atender este urgente requerimiento hecho por los citados representantes de la motonave y la agencia marítima, quienes por principio son personas y entidades reconocidos y licenciados legalmente por la Dirección General Marítima para ejercer su función, los que de hechos son considerados personas serias, responsables, respetables y honorables, de alta credibilidad, libres y aptas para transmitir, comunicar y pedir un requerimiento de este tipo, como directos usuarios del servicio, responsables director de la legalidad y solicitud del mismo ante las Autoridades competentes, como igualmente libres de contratar cualquier servicio particular de inspección que a bien estimen para su motonave independientemente de los

1159

que le exige por procedimiento DIMAR, bajo responsabilidad y riesgo de estos y como responsable igualmente del pago económico del servicio solicitado.

A los que como se dijo en la declaración, dentro del principio fundamental de la presunción de la buena fe, que todos deben respetar, creyó honestamente y acepto esta información y requerimiento igual dentro de su actuación de buena fe, y en ningún momento supuso la presunta mala fe de estas personas reconocidas por la Autoridad Marítima, que lo obligara por presunta desconfianza y contradictoriamente con presunción de mala fe a investigar exhaustivamente ante la Capitanía de Puerto la veracidad de esta información, máxime en la situación tan apremiante de la urgencia del servicio requerido y de las personas de las que procedía la información, y por otra parte con el problema de no ser un día hábil, en que generalmente se complica la normal comunicación con la Capitanía de Puerto, sobre todo en la oficina de Litorales, atenuante considerable que debe ser tenido en cuenta. Y finalmente por esos motivos desistió de intentarlo, entendiendo que todo estaba bien, y simplemente en derecho creyó dentro de una actuación de buena fe y como se ha dicho, dentro del derecho fundamental de la presunción de buena fe consagrado en la Constitución Nacional, principio legal que nadie puede desconocer y todo el mundo se obliga a respetar.

3. Asimismo plantea una serie de interrogantes, para reconsiderar el tema, así:

- Por qué razón, durante el tiempo que el perito ejerció la debida y diligente inspección dentro de la buena fe asumida, en esta motonave MARION, ese sábado 28 de mayo, en ningún momento apareció, ni se presentó un perito diferente al apelante como nominado a través de la oficina de Litorales para sustituirlo y atender debidamente este control de cargue de combustible, que por necesidad inmediata del servicio requería esta citada unidad este día sábado 28, en cumplimiento estricto de las normas de seguridad de DIMAR.
- Por qué razón en ningún momento de la operación de control de la inspección a esta motonave se le comunicó o presentó al frente de trabajo en muelle, el funcionario de la Capitanía de Puerto, y el agente marítimo responsable de la solicitud del servicio, para notificarle de la equivocación u omisión y suspender el presunto servicio irregular y negligente? Y simplemente notificarle de ser relevado en este servicio, por el perito nominado para que le hubiese dado la atención debida que requería esta motonave, sin necesidad de que después de tanto tiempo se llegase a estar complicaciones y extremos al parecer tendenciosos, prejuzgativos y arbitrarios. Y por otra parte que hubiese pasado si no hubiese el perito atendido ese sábado 28 el cargue de combustible de la motonave MARION?, quien era el perito nominado?, o sería que la motonave hubiese tenido que cargar sin la presencia del perito?, o en su defecto la motonave no hubiese podido cargar con los perjuicios pertinentes para esta?.
- Si la presunta actuación equívoca e irregular, es de responsabilidad del perito, porque razón tanto la agencia marítima, el armador de la motonave y los funcionarios del área de Litorales y Medio Ambiente de la Capitanía de Puerto, proceden regularmente y sin objeción alguna a recibir, aceptar, tramitar y afirmar los documentos oficiales de la inspección practicada el 28 de mayo, presentados por el perito, y aún autorizan el pago de honorarios del servicio, haciéndole transito legal como un hecho normal y correctamente cumplido?.

103

- Por qué razón el supuesto error por negligencia en las funciones incurrido por parte del perito el 28 de mayo de 2011, solo se lo dan a conocer a su despacho por parte de la oficina de Litorales muchos días después y sorpresivamente se lo informa la Capitanía de Puerto hasta el 20 de junio, es decir 23 días después, lo que le parece tendencioso, máxime cuando perfectamente se hubiese podido en ese mismo instante tomar la respectiva medida correctiva, preventiva por parte del funcionario de Litorales, lo que hubiese solucionado la manifiesta equivocación del agente marítimo, del armador y del perito y los demás responsables, y se hubiese sencillamente evitado todo este proceso desgastante, y prejuzgativo que solo entraba y complica lo sencillo.
- Si el armador de la motonave y la agencia marítima los que son personas debidamente acreditadas pro DIMAR con su licencia respectiva, quienes para estos eventos obligatoriamente tienen que estar de acuerdo con la Capitanía de Puerto para todo lo pertinente, confirman y aceptan la atención de su motonave por el perito para el 28 de mayo y sin recibir objeción por parte de ninguno de estos actores comprometidos en este servicio, y más aun reconociéndose la legalidad del pago de la cuenta de honorarios por la prestación correcta del servicio con el visto bueno de la Capitanía de Puerto, por lo que se pregunta será que cabe presumir que existió en esto algún tipo de confabulación, mala fe, engaño, negligencia manifiesta de las funciones, u otras contravenciones graves, que en verdad y justicia ameriten este tipo de sanciones sobrecargadas?, pero a su consideración, violación al derecho fundamental de presunción de buena fe, rayando abiertamente a los errores en justo derecho, la equívoca y arbitraria administración de justicia, el posible abuso de función pública y de autoridad, la prevarical acción y omisión por vulneración indebida al justo derecho fundamental, a la honra, la moral y dignidad de la persona.
- Finalmente sugiere analizar la actuación de los funcionarios de la oficina de Litorales de la Capitanía de Puerto, quienes dentro de su función de servidores públicos reciben y revisan debidamente los documentos para constatar su exactitud, y dentro del normal procedimiento facilitador y asesor, y por elemental procedimiento en caso de detectar algún tipo de inconsistencia de forma, pueden previamente actuar llamando simplemente al perito presuntamente equivocado, para que verifique su posible error de forma, y sencillamente se corrija, evitando innecesariamente traumas y desgastadoras complicaciones, como así le consta que personalmente lo hacen los funcionarios de la Capitanía, sección de Gentes de Mar y Naves, en las inspecciones de renovación de certificados de embarcaciones, quienes a su juicio dejando toda aptitud soberbia y policiva, proceden correctamente y con gran calidad de servidores públicos, como equipo asesor y facilitador de la Capitanía de Puerto, a ser solución y no problema, en aras del perfeccionamiento de los procesos, que contribuye a la descongestión de su despacho, del aparato administrativo y jurídico, que evita su pesada carga con estos desgastadores e inocuos procesos, que solo entraban las cosas elementales.

Por los anteriores argumentos, solicita se revoque la decisión adoptada por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo en cuenta los hechos anteriormente descritos y los argumentos esbozados en el recurso de apelación, este Despacho entra a resolver:

(Handwritten mark)

Que la Dirección General Marítima, tiene la función de *“Adelantar y fallar las investigaciones por violación a normas de Marina Mercante”*, conforme con el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Así mismo, que el artículo 79 del citado Decreto establece como infracción a la Legislación Marítima colombiana toda contravención o intento de contravención a las normas, a las leyes, decretos, reglamentos y demás vigentes en la marina, ya sea por acción u omisión.

Que el Director General Marítimo, tiene la función de *“imponer las multas o sanciones contempladas en la Ley, los Decretos o las reglamentaciones especiales de la Dirección General Marítima y Portuaria y conocer por vía de apelación de las que impongan los Capitanes de Puerto”*, conforme con el numeral 5 del artículo 11 del Decreto Ley 2324 de 1984.

En relación con los argumentos del recurrente, se precisa que obra en el expediente constancia mediante la cual se vislumbra que el perito MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, realizó inspección en contaminación a la motonave “MARION” de bandera colombiana, el día 26 de mayo de 2011, cuya conexión de mangueras se inició a las 16:10 y culminó a las 16:45, cargándose un total de 1.200 galones, sin especificar que sustancia se tomó, posteriormente emite certificación del 30 de mayo de la misma anualidad, en el que indica que durante el cargue anteriormente especificado se cargaron 1200 galones de marine diésel oíl (MDO), así mismo presenta cuenta de cobro No. 26/05/2011-16, en la que detalla que en la inspección técnica realizada a la motonave “MARION” se cargaron 1200 galones de gasolina (folios 7, 8, 9 y 10).

En el sentido anterior, se evidencia en el expediente solicitud de perito inspector para toma de combustible de la motonave “MARION” del 24 de mayo de 2011, para cargar 1200 galones de aceite combustible para motor (ACPM), para el cual la Capitanía de Puerto de Buenaventura designó como perito inspector al señor MARCO FIDEL CRUZ, quién se notificó y posesionó el mismo día a las 09:30 horas (folio 4).

De lo anterior se colige que para el día 26 de mayo de 2011, la motonave “MARION” de bandera colombiana cargó 1200 galones de marine diésel oíl (MDO), asistida por el perito MARCO FIDEL CRUZ, como inspector en contaminación, designado y posesionado previamente por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, sin que esta nave haya sido autorizada para tomar esta clase de combustible en esta fecha, por cuanto se permitió el cargue de 1200 galones de ACPM como se demostró anteriormente, hechos probados en la investigación, y que permiten divisar que no le asiste la razón al apelante cuando indica que se erró en los informes que presentan los funcionarios del área de Litorales y Medio Ambiente, que ponen en conocimiento de esta Capitanía de Puerto la novedad expuesta en el informe pericial.

El perito marítimo en los términos del Reglamento 004 de 1994, es una persona que por su idoneidad y experiencia cuenta con la capacidad suficiente para prestar asesoría y practicar inspecciones en asuntos marítimos de su especialidad, siendo una de estas últimas la de contaminación marina y fluvial, tal como la licencia con la cual cuenta el señor MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, el cual siendo un experto en la materia, está encargado de consignar en las conclusiones de su inspección información completamente veraz y ajustada a la realidad, máxime que cuenta con la causal expresa de ser sancionado por presentar informes que no se ajusten a la realidad, especialmente si estos informes presentan errores graves como en el caso en estudio, errores que no pueden ser corregidos por la Capitanía de Puerto, debido a que esta tiene radicada la

función de investigar a los infractores de las normas de Marina Mercante, cuando se trate de personas dedicadas a la realización de actividades marítimas.

En lo relacionado con el segundo caso, en el que se plantea que el perito MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, realizó otro cargue de combustible de la motonave "MARION" de bandera colombiana, el día 28 de mayo de 2011, en el que se tomó 1500 galones de gasolina, sin previa designación, ni posesión ante la Capitanía de Puerto de Buenaventura, al respecto y en relación con lo argumentado por el reclamante relacionado con el proceso para designar perito, es necesario citar el artículo 4 del Reglamento 004 de 1994, en el que se establece que a solicitud del interesado el Capitán de Puerto como Autoridad Marítima local y en representación del Director General Marítimo, ordenará practicar las inspecciones necesarias para garantizar el cumplimiento de las normas y procedimientos establecidos en los Convenios Internacionales y la Legislación Nacional.

A su vez el artículo 28 ejusdem, contempla que los peritos marítimos inscritos en las Capitanías serán designados por los Capitanes de Puerto en forma rotativa, de manera que el mismo perito no puede ser nombrado una segunda vez, si no cuando haya agotado la lista de inscritos en la especialidad que le corresponda, como se observó anteriormente el proceso de nombramiento de los peritos marítimos le corresponde a la Autoridad Marítima local, quien es la encargada de comunicar al perito nominado, para que este realice su posesión y conozca los detalles de la inspección que va a realizar, a fin de efectuarla en los términos autorizados por la Capitanía de Puerto y en cumplimiento de las normas de Marina Mercante, disposiciones que van en contra de lo argumentado por el apelante, cuando indica que fue debidamente contactado por los usuarios del servicio para supervisar el cargue.

Evidentemente los argumentos del apelante carecen de asidero jurídico, por cuanto es palmario el desconocimiento del procedimiento para la designación, postulación y correcto ejercicio de las inspecciones en contaminación, sin embargo este desconocimiento de la norma no lo exime de responsabilidad en la infracción de la normatividad.

Es de anotar que las actuaciones administrativas se ciñen a los postulados constitucionales de la buena fe, la cual se presume en toda actuación de los particulares ante la Autoridad, así como se presume que las actuaciones de los particulares ante las Autoridades también se rigen por este principio.

Cabe precisar que el artículo 84 de nuestra carta política, establece que cuando un derecho o una actividad hayan sido reglamentados de manera general, las autoridades públicas no podrán establecer, ni exigir permisos, licencias o requisitos adicionales para su ejercicio, este principio también tiene sus límites y condicionamientos, derivados de otro postulado fundamental que es la prevalencia del interés común, en principio puede pensarse que el principio de buena fe se levante como una barrera infranqueable que impida a las autoridades el cumplimiento de su función, pues, mientras la ley las faculte para hacerlo, pueden y deben exigir los requisitos en ella indicados para determinados fines, sin que tal actitud se oponga a la preceptiva constitucional. En nuestro estado de derecho, las leyes gozan de aptitud constitucional para imponer a la administración o a los jueces la obligación de verificar lo manifestado por los particulares y para establecer procedimientos con arreglo a los cuales pueda desvirtuarse en casos concretos la presunción de la buena fe, de tal manera que si así ocurre, con sujeción a sus preceptos se haga responder al particular implicado tanto desde el punto de vista del proceso o actuación de que se trata. (Ponencia del Magistrado José Gregorio Hernández Galindo, en sentencia T-460 de julio 15 de 1992, Corte Constitucional).

Así las cosas, no constituye desconocimiento del principio Constitucional de buena fe, el hecho de que la Autoridad Marítima investigue las infracciones o contravenciones cometidas y cuando lo considere procedente aplicar las sanciones y multas contempladas en el Título V del Decreto Ley 2324 de 1984, para lo cual cabe recordar que el reglamento 004 de 1994, que trata sobre las especialidades, categorías y competencia de los peritos marítimos, hace parte de ese conjunto de normas que en virtud de la competencia que el legislador otorgó a la Dirección General Marítima, debe velar por su cumplimiento y correcta aplicación.

En este orden de ideas, y en relación con los cuestionamientos realizados por el apelante, nos referiremos de forma simplificada, así:

Prueban los documentos obrantes en el expediente que para el día 28 de mayo de 2011, la motonave "MARION" de bandera colombiana, realizó el cargue de 1500 galones de gasolina, con la supervisión del perito MARCO FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, quien realizó esta actividad sin el nombramiento previo de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, y sin que siquiera se hubiese realizado la solicitud de inspector en contaminación ante la Capitanía de Puerto de Buenaventura, motivo por el cual es imposible que la citada Autoridad conociera que esta nave realizaría esta actividad y mucho menos interviniera en la realización de la maniobra.

Como se había manifestado anteriormente, el incumplimiento a la normatividad marítima colombiana, se sanciona en los términos del Decreto Ley 2324 de 1984, y por remisión al Código Contencioso Administrativo, así las cosas el Capitán de Puerto es el encargado de ejercer la Autoridad Marítima en su jurisdicción, por lo que no es justificable que el recurrente alegue que al detectar la violación a las normas por negligencia en el desempeño sus funciones se le debió realizar un llamado de atención, por cuanto el conducto regular es investigar las infracciones a la normatividad, para el caso en estudio es lo atinente a la norma que rige las especialidades, categorías y competencia de los peritos marítimos Reglamento 004 de 1994.

Así las cosas el llamado de atención o amonestación escrita, la suspensión de privilegios, la cancelación permanente de los mismos y las multas son las clases de sanciones contempladas en el Decreto Ley 2324 de 1984, las cuales solo se pueden imponer por parte de la Autoridad Marítima una vez se agote el procedimiento administrativo indicado anteriormente, y para el ejercicio profesional de la actividad de perito de conformidad con las causales establecidas en el artículo 25 del Reglamento 004 de 1994.

Finalmente se le insta al perito marítimo MARCOS FIDEL CRUZ MARTÍNEZ, para que desempeñe su función de perito diligentemente, cumpla con las normas de Marina Mercante, y que la información que consigne en los informes periciales, sea veraz, acorde a la realidad y no con esta clase de errores graves que no solo entorpecen el proceder de la Autoridad Marítima Nacional, si no que se convierten en causales de sanción.

Por las razones anteriormente expuestas, este Despacho no encuentra argumentos suficientes para acceder a las peticiones incoadas por el apelante, ni para revocar la decisión adoptada por el Capitán de Puerto de Buenaventura, por lo que se procederá a confirmar en su integridad la Resolución No. 168 CP1-ASJUR, del 16 de noviembre de 2011.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en su integridad la Resolución No. 168 CPI-ASJUR, del 16 de noviembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Buenaventura, de conformidad con la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, el contenido del presente proveído al señor perito marítimo **MARCOS FIDEL CRUZ MARTÍNEZ**, perito marítimo, en los términos establecidos en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

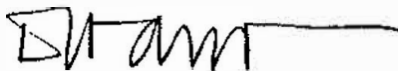
ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 4º.- 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 5º.- 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,

29 ABR. 2014



Contraalmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**
Director General Marítimo