

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación, interpuesto por el doctor JOSÉ GERMÁN PALENCIA HERRERA, apoderado del señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, en contra del acto sancionatorio del 16 de julio de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de Marina Mercante, según los hechos ocurridos el 17 de agosto de 2006, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe presentado por el Técnico Operativo OSWALDO JARAMILLO ROJAS, Controlador de Tráfico Marítimo de la Estación de San José, el día 17 de agosto de 2006, el Capitán de Puerto de Cartagena tuvo conocimiento de la desatención de las instrucciones dadas al piloto práctico PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, quien se encontraba a bordo de la motonave "LIQUID. CRISTAL", poniendo en peligro la seguridad de la vida humana en el mar, de las naves, la carga y del medio marino.
2. Por medio de auto del 17 de agosto de 2006, el Capitán de Puerto de Cartagena abrió la correspondiente investigación administrativa por presunta violación a las normas de la Marina Mercante.
3. El 16 de julio de 2008, mediante acto sancionatorio, el Capitán de Puerto de Cartagena, declaró responsable al señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, en su calidad de piloto práctico, por violar las normas de Marina Mercante. Así mismo lo condenó al pago de una multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
4. El doctor JOSÉ GERMÁN PALENCIA HERRERA, apoderado del piloto práctico, el día 1 de diciembre de 2008, interpuso recurso de reposición y en subsidio de apelación en contra de la decisión del 16 de julio de 2008. Frente a lo anterior, el Capitán de Puerto de Cartagena confirmó la decisión y concedió el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 27, artículo 5º y artículo 76 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8, artículo 8, del Decreto 1561 de 2002, vigente para la fecha del fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto de Cartagena era competente para adelantar la investigación administrativa por presunta violación a las

fr

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL APODERADO DEL SEÑOR PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN DEL 16 DE JULIO DE 2008, PROFERIDA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA.

normas de Marina Mercante en su jurisdicción, de conformidad con los límites establecidos en la Resolución No. 825 de 1994.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Cartagena, en desarrollo de la presente actuación administrativa, practicó y allegó las pruebas enlistadas en los folios 21 a 22.

DECISIÓN

El Capitán de Puerto de Cartagena mediante acto sancionatorio del día 16 de julio de 2008, declaró responsable al señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, en su calidad de piloto práctico, por violar las normas de Marina Mercante. Así mismo lo condenó al pago de una multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

FUNDAMENTOS DEL APELANTE

Del recurso interpuesto por el doctor JOSÉ GERMÁN PALENCIA HERRERA se pueden deducir los siguientes argumentos:

1. No se presentó ningún hecho que pueda constituir falta disciplinaria, puesto que durante la maniobra no se presentó ninguno de los hechos del artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, es decir que no se puede calificar como siniestro marítimo.
2. Las supuestas instrucciones fueron dadas al capitán de la motonave, no al piloto práctico y aquél no le comentó sobre las mismas, ni cuándo se impartieron, pues no había abordado la nave aún.
3. La providencia yerra cuando afirma que se pudo poner en peligro la seguridad de la vida humana en el mar, de las naves, de la carga y del medio marino. Todas las pruebas coinciden en que no hubo riesgo de accidente, mientras que no existe soporte probatorio alguno que sustente las afirmaciones que se hacen en la providencia.
4. Violación al derecho de defensa puesto que el despacho profirió fallo sin pronunciarse sobre las pruebas pedidas en el escrito presentado por el señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Procede el Despacho de acuerdo con el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, a resolver el recurso de apelación interpuesto dentro del término legal, por el doctor JOSÉ

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL APODERADO DEL SEÑOR PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN DEL 16 DE JULIO DE 2008, PROFERIDA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA.

GERMÁN PALENCIA HERRERA, apoderado del señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, contra la decisión del 16 de julio de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena.

De conformidad con lo establecido en el artículo 5, numeral 8 del Decreto Ley 2324 de 1984, es función de la Dirección General Marítima, controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves.

Adicionalmente, le compete, 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.

CASO CONCRETO

El Capitán de Puerto de Cartagena declaró mediante acto sancionatorio motivado, responsable al señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, piloto práctico a bordo de la motonave "LIQUID CRISTAL", por poner en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar, de las naves, de la carga y del medio marino, toda vez que desconoció las directrices impartidas por los operadores de la Estación de Control y Tráfico Marítimo de San José para detener la marcha de la nave mientras el buque "ORSO" salía del canal.

Así pues, el fallador de primera instancia estimó que el piloto fue negligente al ingresar al canal, conociendo que la otra nave hacía uso del mismo, de tal manera que con su conducta incurrió en la falta contemplada en el numeral 4, del artículo 62 de la Ley 658 de 2001, el cual reza:

"Se consideran faltas disciplinarias del piloto práctico las siguientes:

4. La negligencia en la prestación de la actividad marítima de practicaje."

Frente a los argumentos propuestos en el recurso de apelación, este Despacho procede a resolver:

- 1. En ningún momento se adelantó investigación por siniestro marítimo, ya que no se configuró ninguno de los presupuestos consagrados en el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, por tal motivo el Capitán de Puerto de Cartagena por medio de auto, dio apertura a la correspondiente investigación por violación a las normas de la Marina Mercante, pues tuvo conocimiento de la desatención del señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, a las instrucciones dadas por la Estación de Control y Tráfico Marítimo, la cual está consagrada como una falta disciplinaria en la ley 658 de 2001.

En los siniestros marítimos a la Autoridad Marítima se le atribuye de manera excepcional jurisdicción, lo que implica que debe investigar la responsabilidad en estos accidentes, determinar el avalúo de los daños si existieron y en consecuencia emitir una decisión de fondo que resuelve un litigio entre terceros.

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL APODERADO DEL SEÑOR PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN DEL 16 DE JULIO DE 2008, PROFERIDA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA

Mientras que en las violaciones a las normas de la Marina Mercante se investiga si hubo infracción a éstas y se toma una decisión que puede venir con una sanción y su finalidad es la protección de intereses de la administración, por lo anterior se investigó y se falló como una violación a las Normas de la Marina Mercante y no como un siniestro marítimo.

Así lo hizo saber el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Sentencia del 14 de febrero de 1990. Expediente No. 228, de la siguiente manera:

“Es incuestionable que la Administración despliega en el evento sublite una actividad eminentemente jurisdiccional y no administrativa, ya que ésta se distingue por satisfacer intereses propios de la administración y en cambio aquélla por su naturaleza soluciona intereses concretos de terceros. Que es lo que sucede en el caso litigioso. Los funcionarios marítimos de que se ha dado cuenta cuando intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves y artefactos marítimos definen, como lo hace un juez como lo hicieron ahora, a quién se le puede atribuir la autoría o si ésta es de varios compartida. Entonces no cumple el administrador un cometido inherente a su función propia de prestar un servicio público o evacuar una necesidad de la comunidad, sino que, como se ha dicho, dirime una contención de carácter privado imputando la responsabilidad del siniestro a quien correspondiere. En condiciones tales de su quehacer el jurisdiccional.

(...)

Al respecto el profesor Devis Echandía expresa sobre el tema: ‘El concepto de Hugo Rocco se aproxima al de Carnelutti cuando dice que el Estado, dentro de los límites que el derecho fija persigue un interés, desarrolla una actividad administrativa, al paso que cuando interviene para la satisfacción de intereses que no son suyos, sino de particulares y otras actividades que por sí misma no pueden lograrlo, existe jurisdicción: que administrar es dar intereses propios y perseguir fines directos y hacer justicia es intervenir en el interés de otros y perseguir un fin indirecto.’ (Cursiva fuera del texto)

2. Respecto al segundo argumento, de las pruebas obrantes se evidencia que cuando el capitán del buque se reportó por primera vez, el controlador de la Estación de Tráfico Marítimo de la Estación de San José, el señor LUIS CARLOS VARGAS VERGARA, según informe visible a folio 3, le indicó que esperara 3 cables al sur de la boya de mar, porque esa era la distancia en la que debía hacerlo.

Luego, el Técnico Operativo OSWALDO JARAMILLO ROJAS, quien recibió el turno del citado operador, manifestó que el capitán del buque “LIQUID CRISTAL” acató la instrucción e informó que el piloto subiría abordo en 5 minutos.

Sin embargo, a las 8:05 a.m. se reportó el piloto PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, diciendo que ya estaba abordo, dentro del canal, y que alcanzaba a pasar sin ningún

4

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL APODERADO DEL SEÑOR PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN DEL 16 DE JULIO DE 2008, PROFERIDA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA.

problema, a pesar de las directrices dadas por los operadores de detener la nave y conservar la distancia para su ingreso (folios 4 y 17 a 19).

Al mismo tiempo, mientras que el buque "ORSO" intentaba salir del canal, el piloto práctico que asesoraba al capitán de la nave, el señor FERNANDO PAREJA, se quejó con el operador de la maniobra realizada por el señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, puesto que la nave "LIQUID CRISTAL" debía esperar y no lo hizo.

Por consiguiente, este Despacho no encuentra probado que las instrucciones no hayan sido claras, toda vez que dos operadores de la Estación de San José dieron las mismas directrices de esperar la salida del buque "ORSO" y el capitán de la nave "LIQUID CRISTAL" las obedeció, con lo cual se evidencia que existió claridad en la orden, pues el señor OSWALDO JARAMILLO ROJAS, en declaración rendida el 24 de agosto de 2006 expresó: "(...) el capitán da por enterado las instrucciones que se le dan..." (Folio 17), demostrando que quedó en claro la recepción de las mismas.

3. Frente a este argumento, se manifiesta al apelante que no existe yerro alguno por parte del Capitán de Puerto de Cartagena al determinar en el acto sancionatorio que se puso en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar, de las naves, de la carga y del medio marino, con la acción ejecutada por el piloto práctico, pues el señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL no fue diligente al ejecutar la maniobra, ni tampoco actuó con el debido cuidado exigido por su profesión, al desconocer las instrucciones emitidas por los operadores de la Estación de Control de Tráfico Marítimo, representantes de la autoridad marítima.
4. Respecto a la violación al derecho de defensa que alude el recurrente con relación a las pruebas solicitadas, es menester aclarar que el Capitán de Puerto de Cartagena valoró el acervo probatorio allegado al expediente, bajo los mandatos del artículo 34 del Código Contencioso Administrativo, según el cual "*durante la actuación administrativa se podrán pedir y decretar pruebas y allegar informaciones, sin requisitos ni términos especiales*" y el artículo 35 ibídem, que expresa que "*habiéndose dado oportunidad a los interesados para expresar sus opiniones, y con base en las pruebas e informes disponibles, se tomará la decisión motivada (...)*".

Igualmente, en virtud del principio de la sana crítica se consideró pertinente el material probatorio existente en el proceso, con lo cual el fallador de primera instancia encontró claramente demostrado que el desconocimiento de las instrucciones impartidas por los controladores, quienes representan al Capitán de Puerto en el control marítimo, fue negligente y pudo poner en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar, de las naves, la de la carga y la del medio marino.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo

CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL APODERADO DEL SEÑOR PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE MARINA MERCANTE, EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN DEL 16 DE JULIO DE 2008, PROFERIDA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA.

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en su integridad la Resolución del 16 de julio de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación las normas de Marina Mercante, conforme a lo expuesto por la parte motiva de la presente actuación.

ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena, el contenido de la presente decisión al doctor JOSÉ GERMÁN PALENCIA HERRERA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 9.291.536 de Turbaco y Tarjeta Profesional No. 120.218 del C.S.J., apoderado del señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, identificado con la cédula de ciudadanía No. 19.396.890 de Bogotá, y demás interesados, dentro de los (5) días hábiles siguientes al envío de la citación o, subsidiariamente, por edicto que se fijará por término de diez (10) días hábiles, de conformidad con lo establecido en los artículos 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo.

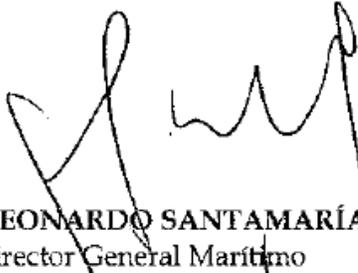
ARTÍCULO 3°.- Una vez en firme el presente acto, la multa deberá ser pagada mediante consignación en la cuenta No. 05000024-9, código rentístico 1212-75 del Banco Popular, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, so pena de proceder a su cobro persuasivo y coactivo, conforme a lo dispuesto en la Resolución 546 de 2007 del Ministerio de Defensa Nacional o la disposición que la adicione o modifique.

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

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

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

Notifíquese y cúmplase, 26 SET. 2011


Contralmirante LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN
Director General Marítimo