

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
Bogotá, D. C., 10 AGO. 2012

---

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el doctor JOSÉ GERMÁN PALENCIA HERRERA, apoderado del piloto práctico PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, en contra de la Resolución del 28 de agosto de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de la Marina Mercante, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. El 01 de agosto de 2007, el señor Teniente de Navío LEONARDO MARRIAGA ROCHA, Responsable del Área de Gente de Mar y Naves de la Capitanía de Puerto de Cartagena, mediante informe No. 012015R-AGEM, dio a conocer un exceso de maniobras realizadas por parte del piloto práctico PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, durante el mes de julio de ese año.
2. Conforme a lo anterior, el Capitán de Puerto de Cartagena, mediante auto del 08 de agosto de 2007, dio apertura a la correspondiente investigación administrativa por violación a las normas de la Marina Mercante.
3. El Capitán de Puerto de Cartagena mediante acto sancionatorio del 28 de agosto de 2008, declaró responsable al señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, en su calidad de piloto práctico, por violación del artículo 8º de la Resolución No. 001 de 2006. Así mismo, lo exhortó al pago de una multa equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente.
4. Mediante escrito del 23 de septiembre de 2008, el doctor JOSÉ GERMÁN PALENCIA HERRERA, presentó recurso de reposición y en subsidio de apelación en contra del acto sancionatorio. Frente a lo anterior, el Capitán de Puerto de Cartagena el 19 de octubre de 2009, confirmó la decisión y concedió la 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 8º, artículo 8º 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 presente investigación administrativa por presunta violación a las normas de la 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 el folio 6 del acto sancionatorio.

## **DECISIÓN**

El Capitán de Puerto de Cartagena mediante Resolución del 28 de agosto de 2008, declaró responsable al señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, en su calidad de piloto práctico, por violación a las normas de la Marina Mercante.

En el artículo segundo, se impuso como sanción una multa equivalente a un (1) salario mínimo mensual legal vigente.

## **FUNDAMENTOS DEL APELANTE**

De los argumentos presentados por el abogado JOSÉ GERMÁN PALENCIA HERRERA en el recurso de apelación, puede extraerse lo siguiente:

1. El fallador no indagó respecto de los hechos favorables al sancionado, ni tampoco de elementos subjetivos como las circunstancias de tiempo, modo y lugar que lo llevaron a infringir la norma, desconoció que no se ocasionaron daños o accidentes.
2. El fallo es ilegal porque el Capitán de Puerto de Cartagena hizo una interpretación errónea de la Resolución No. 001 de 2006, puesto que la norma establece un promedio de 36 maniobras por mes más no la fijación de un límite.
3. El Capitán de Puerto no tiene competencia ni está facultado para crear normas que limiten las labores de los pilotos prácticos, las cuales afectan el derecho fundamental al trabajo.

## **CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO**

### **JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA**

Procede el Despacho de acuerdo con el numeral 2º, artículo 2º del Decreto 5057 de 2009, a resolver el recurso de apelación interpuesto dentro del término legal por el doctor JOSÉ GERMÁN PALENCIA HERRERA, apoderado del piloto práctico PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, en contra del acto sancionatorio del 28 de agosto de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 5, numerales 5 y 8 del Decreto Ley 2324 de 1984, es función de la Dirección General Marítima, controlar las actividades relacionadas

con la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar y 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 sancionó al señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL, por violación al artículo 8 de la Resolución No. 001 de 2006 de la Capitanía de Puerto de Cartagena, el cual reza:

*“ La Autoridad Marítima teniendo en cuenta los promedios estadísticos del año anterior y las tendencias de maniobras proyectadas para el puerto establecerá un número máximo de maniobras como límite mensual para cada piloto práctico, el cual será informado anualmente el día primero de enero de cada año.*

*Parágrafo 1º. Para los años 2006 y 2007 se establece en 36 maniobras el promedio mensual de maniobras por piloto práctico”.*

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

1. Respecto al primer planteamiento, el Capitán de Puerto de Cartagena valoró todo el material probatorio allegado al expediente por igual, en virtud del principio de la sana crítica, interpretado de la siguiente manera por la Corte Constitucional, en sentencia C-202 de 2005, magistrado ponente Jaime Araujo Rentería:

*“Ese concepto configura una categoría intermedia entre la prueba legal y la libre convicción. Sin la excesiva rigidez de la primera y sin la excesiva incertidumbre de la última, configura una feliz fórmula, elogiada alguna vez por la doctrina, de regular la actividad intelectual del juez frente a la prueba.*

*Las reglas de la sana crítica son, ante todo, las reglas del correcto entendimiento humano. En ellas interfieren las reglas de la lógica, con las reglas de la experiencia del juez. Unas y otras contribuyen de igual manera a que el magistrado pueda analizar la prueba (ya sea de testigos, peritos, de inspección judicial, de confesión en los casos en que no es lisa y llana) con arreglo a la sana razón y a un conocimiento experimental de las cosas” (Cursiva fuera de texto).*

En este sentido, teniendo en cuenta que existe plena prueba de la infracción a la normatividad marítima, siendo a su vez aceptada por el piloto práctico, el Capitán de Puerto profirió la Resolución del 28 de agosto de 2008, mediante la cual declaró como responsable de violación a las normas de la Marina Mercante al señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL.

Así mismo, se le aclara al recurrente que en las investigaciones por violación a las normas de la Marina Mercante no se evalúa si hubo un daño o un accidente, la finalidad de éstas es la prevención con imposición de deberes de conducta a la gente de mar, así las cosas, no se sancionan los perjuicios o accidentes causados, sino las infracciones a esta normas dentro del marco de la seguridad de la vida humana en el mar.

2. Frente al segundo argumento, es justo precisar al apelante que la interpretación de las normas debe hacerse en conjunto. En el caso concreto debe tenerse presente que el artículo 8° se denomina "*Límite de maniobras por piloto*", y continua diciendo que "*establecerá un número máximo de maniobras como límite mensual para cada piloto práctico*".

La norma es clara, al determinar que existe un límite de 36 maniobras mensuales para los pilotos prácticos, de tal manera que esta Dirección no acoge el planteamiento propuesto en el recurso.

No obstante lo anterior, debe aclarársele al apelante que los actos administrativos gozan de la presunción de legalidad, pero en el evento que un particular no esté de acuerdo con su contenido, puede interponer la acción de nulidad ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo. Sin embargo, hasta que un juez no establezca lo contrario, su aplicación es totalmente válida por parte de la autoridad que lo expidió.

3. Frente al último argumento, el Capitán de Puerto de Cartagena está facultado para regular el límite de maniobras, toda vez que esta autorización proviene de la Ley 658 de 2001, artículo 42, el cual establece que la Autoridad Marítima local dentro de su jurisdicción "*emitirá las instrucciones o recomendaciones pertinentes con el fin de garantizar en forma segura la prestación de este servicio público, la seguridad de la navegación, de las tripulaciones y la prevención de contaminación del medio marino*".

Así mismo, el Decreto 1466 de 2004, el cual reglamenta la Ley 658 de 2001, le otorga la responsabilidad a las Capitanías de Puerto de distribuir el trabajo de forma uniforme.

Al respecto, el Consejo de Estado, en pronunciamiento de la Sala de Consulta y Servicio Civil del 10 de abril de 2008, número 1876, señaló:

*"La Organización Marítima Internacional -OMI- (organismo de las Naciones Unidas encargado de los asuntos marítimos y la protección del medio marino) ha reconocido la importancia de "emplear prácticos competentes en los accesos a puertos y otras zonas donde es necesario contar con un conocimiento local especializado (resolución A 159 (ES.IV))" y la necesidad de que los Estados organicen los servicios de practica y adopten normas de seguridad para prevenir la ocurrencia de siniestros marítimos por errores en la navegación.*

*Internacionalmente, el servicio de practica está catalogado como un servicio del cual depende la seguridad de la vida humana en el mar, del medio ambiente*

acuático y del tráfico marítimo y fluvial.” (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

En ese orden de ideas, es claro que no se violó el derecho constitucional al trabajo, toda vez que en la actividad del practicaje prima la seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, siendo estas directrices superiores.

De otra parte, es importante señalar que del material probatorio allegado al expediente, se observa que en el mes de julio de 2007 se presentaron pilotos prácticos con inferior número de maniobras que el señor PEDRO ORLANDO BAEZ GIL.

Finalmente, este Despacho considera que por las razones ya expuestas, la multa impuesta al piloto práctico de la presente investigación debió ser mayor en tanto que la seguridad y la vida humana en el mar priman sobre intereses personales, no obstante, la sanción no podrá ser agravada en virtud del principio de la *non reformatio in pejus*, en su condición de apelante único. En consecuencia, se procederá a confirmar el acto sancionatorio proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** en su integridad la Resolución del 28 de agosto de 2008, proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación las normas de la Marina Mercante, conforme a lo expuesto por la parte motiva de la presente actuación.

**ARTÍCULO 2º.- 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 (Bolívar), con tarjeta profesional No. 120.218 del C.S.J., apoderado del piloto práctico 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 3º.-** 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.

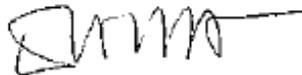
CONTINUACIÓN DEL ACTO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL APODERADO DEL PILOTO PRÁCTICO PEDRO BAEZ GIL, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE, ADELANTADA POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA.

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

**ARTÍCULO 5º-** 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 6º-** 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,



Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**  
Director General Marítimo