

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 de mayo de 2026

Referencia: 15012014005

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver los recursos de apelación interpuestos por los abogados María Elvira Gómez Cubillos, apoderada de la sociedad Técnicos Marinos Asociaos S.A.S.-TECNIMAR S.A.S., como empresa de practica y del señor Juan Carlos Virviescas Murcia, en condición de Piloto Practico y Jorge Luis Córdoba González, apoderado de los Armadores y Capitán de la motonave Besiktas Zealand, en contra del fallo de primera instancia de fecha 05 de octubre de 2023, corregido y aclarado el 6 de febrero de 2024 proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de daños causados a instalación portuaria ocasionados por la motonave Besiktas Zealand, de bandera Malta, a la defensa del terminal marítimo Oiltanking Colombia S.A. en la ciudad de Cartagena de Indias D.T y C.

ANTECEDENTES

1. Con Auto de fecha 28 de mayo de 2014, el Capitán de Puerto de Cartagena ordenó la apertura de la investigación por el siniestro marítimo de daños causados a instalaciones portuarias por los hechos ocurridos el día 27 de mayo de la misma anualidad durante la maniobra de atraque de la motonave “Besiktas Zealand” de bandera de malta, en la que ocasionó daños a la defensa del terminal marítimo Oiltanking Colombia S.A., ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Cartagena profirió fallo de primera instancia el día 05 de octubre de 2023, mediante el cual declaró responsable a los señores Kagan Bali, calidad de Capitán de la motonave Besiktas Zealand y el señor Juan Carlos Virviescas Murcia, en calidad de piloto práctico, de la ocurrencia del siniestro marítimo consistente en los daños ocasionado por la motonave Besiktas Zealand a la piña de atraque norte de la terminal marítima Oiltanking Colombia S.A.

Se determinó el avalúo de daños como consecuencia del siniestro marítimo objeto de estudio, la suma de mil novecientos veintisiete millones ciento noventa y cinco mil trescientos nueve pesos M/CTE (\$1,927,195,309,00), acreencias que serán pagadas por los declarados responsables de la ocurrencia del siniestro marítimo y en forma solidaria por el armador de la MN BESIKTAS ZEALAND, para la fecha

del siniestro marítimo, conforme las pruebas obrantes en el expediente y los argumentos expuestos en la parte considerativa de la decisión recurrida.

3. Con escrito calendado 25 de octubre de 2023 radicado con número 152023108531, el apoderado de la sociedad Oiltanking Colombia S.A. presentó a la Capitanía de Puerto de Cartagena solicitud de corrección y aclaración del fallo de primera instancia de fecha 05 de octubre de 2023.
4. Con escrito de fecha 25 de octubre de 2023 radicado con número 152023108536, la apoderada de la sociedad Técnicos Marineros Asociados S.A.S- TECNIMAR S.A.S., y del señor piloto practico Juan Carlos Virviescas, presentó solicitud de corrección y aclaración del fallo de primera de instancia de fecha 05 de octubre de 2023.
5. Con fecha 06 de febrero de 2024, el Capitán de Puerto de Cartagena resolvió las solicitudes de corrección y aclaración de la sentencia de primera instancia de fecha 05 de octubre de 2023, aceptando la aclaración del artículo cuarto y negando la solicitud de aclaración del artículo tercero.
6. Mediante escrito de fecha 15 de febrero de 2024, la doctora María Elvira Gómez Cubillos, en calidad de apoderada de la sociedad Técnicos Marineros Asociados S.A.S- TECNIMAR S.A.S., y del señor piloto practico Juan Carlos Virviesca, presentó recurso de reposición y en subsidio apelación contra el fallo de primera instancia de fecha 05 de octubre de 2023.
7. Con escrito de fecha 16 de febrero de 2024, el doctor Jorge Luis Cordoba en calidad de apoderado de los armadores y Capitán de la motonave Besiktas Zealand, presentó recurso de reposición y en subsidio apelación contra el fallo de primera instancia de fecha 05 de octubre de 2023 y el auto aclaratorio de fecha 6 de febrero de 2024.
8. Con escrito remitido a la Capitanía de Puerto de Cartagena a través de correo electrónico de fecha 23 de febrero de 2024, el doctor Juan Guillero Hincapié Molina, presentó en calidad de apoderado sustituto del propietario y armador del Remolcador Barranquilla, memorial con el que se pronuncia de los recursos de reposición en subsidio apelación presentados en la investigación materia de estudio.
9. Mediante providencia de fecha 28 de junio de 2024, se resuelven los recursos de reposición interpuestos contra la sentencia de primera instancia, resolviendo confirmar en su integridad el fallo recurrido y concediendo los recursos de apelación interpuestos.

ARGUMENTOS DE LOS APELANTES

De los recursos de apelación interpuestos, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

- I. **MARIA ELVIRA GOMEZ CUBILLOS**, apoderada de la Sociedad **TECNICOS MARINOS ASOCIADOS S.A.S.**, y del piloto práctico **JUAN CARLOS VIRVIESCA MURCIA**.

La doctora María Elvira Gómez Cubillos sustenta su recurso en seis puntos, sobre los cuales pretende se revoquen los artículos segundo y tercero del fallo de primera instancia, alegando la inexistencia de una responsabilidad directa o indirecta del señor Piloto Práctico, y en ese sentido pretende a su vez que se modifique el artículo cuarto por cuanto considera que no existe en el expediente un soporte sólido y verdadero del avalúo.

Frente a los seis puntos en los cuales desarrolla el recurso se tienen los siguientes:

1. Objeción por error grave al dictamen pericial presentado por el ingeniero Jorge Rocha Rodríguez
2. Incidencias del Piloto Práctico
3. Actividad Peligrosa- responsabilidad Compartida
4. Incidencias del remolcador Barranquilla
5. Incidencias de la Maniobra
6. Avalúo de daños

II. JORGE LUIS CORDOBA GONZALEZ apoderado especial de los armadores y Capitán de la motonave BESIKTAS ZEALAND

El doctor Jorge Luis Córdoba González sustenta su recurso en el desarrollo de una lista de pretensiones sobre las cuales desarrolla los puntos en los que difiere sobre la decisión proferida por el Capitán de Puerto de Cartagena el pasado 05 de octubre de 2023.

Entre los puntos sobre los que desarrolló su recurso, tenemos:

1. Se exonere de la responsabilidad al señor Kagan Bali en calidad de capitán de la MN BESIKTAS ZEALAND, al armador propietario de la motonave, así como al piloto practico.
2. Se declare la culpa exclusiva de la víctima como lo es OILTANKING COLOMBIA S.A.
3. Se declare el hecho y la responsabilidad de un tercero en la ocurrencia del siniestro marítimo, como lo son el capitán y armadores propietarios del remolcador “Barranquilla” en la ocurrencia del siniestro marítimo.
4. Se declare probadas las objeciones propuestas por el suscrito apoderado contra el dictamen pericial presentado por el señor Jaime Eduardo Morales Núñez en calidad de perito buzo y navegación.
5. Se declaren probadas las objeciones propuestas por parte de los apoderados María Elvira Gómz Cubillos y Carlos Ariza Oyuela contra el dictamen pericial presentado por el señor Jorge Rocha Rodríguez en calidad de perito de Ingeniería Civil y Estructura.
6. Se declaren no probados los daños que se mencionan como avalúos en el fallo de primera instancia, como presuntamente tasados, este punto lo desarrolla alegando los siguientes hechos:

a) La Capitanía de Puerto de Cartagena, no dio momento procesal alguno traslado a las partes de las cotizaciones y facturas allegadas al proceso por OILTANKING COLOMBIA SA.

b) Por otra parte, dichas cotizaciones y avalúos no se enviaron a las demás partes del proceso, por parte de OILTANKING, no poniéndose en conocimiento de las demás partes del proceso, tal como se ordena en el artículo 78 numeral 14 del Código General del Proceso.

c) El efecto jurídico de no haberse dado la posibilidad de controvertir dichas cotizaciones y facturas. “

7. Se declare que, con base en las pruebas periciales alegadas al proceso, se evidenciaron daños sustanciales a la piña de norte, con existencia previa a la ocurrencia del siniestro marítimo ocurrido el 26 de mayo de 2014, las cuales no fueron tenidas en cuenta en el fallo de primera instancia de la Capitanía de Puerto de Cartagena.
8. Se condene al pago de las costas y agencias en derecho a OILTANKING COLOMBIA S.A., y a la sociedad RETRAMAR SAS., armadores del remolcador “BARRANQUILLA”

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARITIMO (E)

Inicialmente resulta pertinente aclarar que el Capitán de Puerto de Cartagena mediante providencia de fecha 06 de febrero de 2024 aceptó la solicitud de corrección y aclaración del artículo cuarto de la sentencia de fecha 05 de octubre de 2023, en lo que al sentido en que se fijó el avalúo de daños, los cuales no fueron sufridos por la motonave BESIKTAS ZEALAND, por el contrario, atienden a los causados por dicha nave a las instalaciones del muelle del terminal OILTANKING COLOMBIA S.A.

Ahora bien, del análisis realizado a los argumentos expuestos en los recursos de apelación, este Despacho se pronunciará a los mismo de la siguiente manera:

Frente a los argumentos expuesto por la apoderada del Piloto Practico y la empresa de practicaie

En lo que respecta a la objeción por error grave al dictamen pericial presentado por el ingeniero Jorge Rocha Rodríguez, no es de recibo para esta instancia lo expuesto por la apoderada del Piloto Practico y la empresa TECNIMAR S.A.S., pues no se evidencia prueba alguna a lo largo del expediente con el cual la parte demuestre que las bases en las que el perito desarrolló su dictamen fueron equívocas o que de haberse realizado de forma diferente, los resultados arrojados por el mismo fueran sustancialmente diferentes, de forma que llevara al fallador de primera instancia a tomar una decisión en sentido contraria a la proferida.

En ese sentido al no contar esta instancia con pruebas o fundamentos técnicos que controvirtieran el dictamen pericial objetado, no acogerá lo expuesto por la recurrente en lo que a la objeción por error grave del dictamen pericial del perito Jorge Rocha Rodríguez se refiere, reiterando que para este Despacho son apreciaciones de la apoderada sin soporte alguno.

En lo que a las Incidencias del Piloto Práctico se refiere la doctora María Elvira Gómez Cubillos, considera el Despacho que no puede perderse de vista para el estudio de responsabilidad del caso que nos concierne que el piloto práctico es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de una jurisdicción, así como conocedor de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, ayudas a la navegación y capacidad para atender las consultas de los capitanes de buques.¹

Por lo tanto, aunque el Capitán siempre conserve el gobierno de la nave a su cargo, la asesoría que suministra el piloto práctico conlleva a que una maniobra sea exitosa o por el contrario, se generen consecuencias perjudiciales para la seguridad del buque, de las instalaciones portuarias y demás naves que se encuentran en el área.

Al respecto considera este Despacho que el Capitán de Puerto de Cartagena desarrolló de manera correcta el análisis de las conductas del Capitán y Piloto Práctico de la motonave Besiktas Zealand para el día de los hechos materia de investigación, debido al poder intelectual y de control que ejercían sobre la maniobra que se encontraban realizando, teniendo en cuenta que la misma se enmarca en la definición de actividades peligrosas.

En ese sentido, esta instancia rechaza la posición de la apoderada del piloto práctico y de la empresa de practicaaje cuando indica: ***“que la obligación de la empresa de practicaaje, y por ende del piloto práctico, es de medio, por cuanto la obligación de la empresa de practicaaje es brinda un servicio, a su turno, la obligación del practico se circunscribe a un mero asesoramiento en relación con la derrota que deberá seguir la nave durante la maniobra de practicaaje y aconsejar al capitán en relación con las maniobras que deberá ejecutar la nave a fin de evitar los obstáculos durante la navegación de practicaaje.”*** (cursiva y negrilla fuera del texto)

Este Despacho difiere de la postura antes citada en atención a que la responsabilidad del piloto práctico es de medio, pero su actividad no se limita a una mera asesoría, su obligación o dicho de mejor forma, la esencia de su servicio es evitar y mitigar la posibilidad de ocurrencia de un hecho lamentable, como lo es el caso que nos ocupa, más cuando su actividad jugo un rol determinante en la ocurrencia del siniestro marítimo, tal cual como se explicará más adelante.

Ahora bien, frente al punto desarrollado por la doctora María Elvira Gómez, denominado **“Actividad peligrosa – Responsabilidad Compartida”**, expone la idea que el fallador de primera instancia impulsó en su sentencia el concepto de actividad peligrosa frente a la navegación, que de acuerdo a su apreciación nunca hubo un hilo conductor entre las afirmaciones inherentes a la actividad peligrosa y quien es el agente responsable en el caso que nos ocupa y menos con la responsabilidad compartida desarrollada en el fallo recurrido, para este Despacho si hubo un hilo conductor y un claro análisis de los conceptos de actividad peligrosa en el marco de la navegación, y bajo ningún precepto se excluye de los mismos la actividad de practicaaje, en el fallo de primera instancia quedó claro porque para el fallador de esa instancia hay responsabilidad tanto del capitán de la motonave Besiktas Zealand como del Piloto Práctico, esto en cuanto a las obligaciones que por Ley ostenta cada uno.

¹ Ley 658 de 2001. Numeral 25 del artículo 2. Definiciones. Piloto Práctico

En el recurso la apoderada desarrolla toda la normatividad correspondiente a las obligaciones del capitán y armador, pero nunca demostró exoneración de responsabilidad del piloto practico en su labor de asesor o como desarrollo de la actividad de practicaje.

En lo que respecta a las incidencias del remolcador Barranquilla, la apoderada es clara en indicar que no está alegando que el capitán del remolcador citado no haya cumplido o incumplido, sino que las incumplió deficientemente en atención a que la potencia el remolcador es la que se cuestionó, frente a lo cual este Despacho no encuentra asidero por cuanto no existe en el expediente prueba que lleve a concluir que durante la maniobra de atraque de la motonave Besiktas Zealand, la potencia del remolcador Barranquilla fuera deficiente, aun cuando de las pruebas debidamente allegadas y valoradas, se concluyó que que el impacto sufrido entre el Buque BESIKTAS ZEALAND y la piña de atraque norte del terminal, no fueron por popa si no de media cubierta a proa, lo cual confirma que la deficiencia de la fuerza para separar el buque de la piña en su aproximación de atraque cerrada y pegada al muelle fue a proa (Bow Thruster) y no a popa donde estaba presentado asistencia el remolcador BARRANQUILLA.

En cuanto al argumento de Incidencias de la maniobra, es preciso indicar que al igual que los otros puntos desarrollados en el recurso, los argumentos expuestos son apreciaciones que realiza la profesional en derecho que no cuentan con soporte técnico, documental o de alguna otra índole que permita al despacho desvirtuar el dictamen pericial realizado por persona idónea y calificada para hacerlo, así como las pruebas documentales y testimoniales que reposan en debida forma a lo largo del proceso objeto de estudio.

En ese sentido, el despacho luego de analizar las pruebas debidamente allegadas al expediente, frente a la maniobra de atraque de la motonave Besiktas Zealand en el terminal marítimo Oiltanking Colombia S.A., asistida por el remolcador Barranquilla y el piloto práctico Juan Carlos Virviescas, donde resulto afectado el fender de la piña norte generando un movimiento de torsión de la piña sobre su propio eje en forma anormal, encuentra acertado y con todo los soportes correspondiente el hecho de que la causa del impacto de la MN BESIKTAS ZEALAND, se debió a no llegar a una distancia de separación de la piña y del muelle de seguridad con viada contra el muelle superando las capacidades de diseño de la piña; lo anterior coadyubado a que no fue utilizada el ancla de babor para frenar y tumbar la proa a babor, así como tampoco el thruster de la motonave en los últimos tres minutos antes del impacto, que le permitiera retirar la proa del muelle y contrarrestar la fuerza aplicada a popa por el remolcador, y por el contrario lo que ocasiono fue un efecto pivote del buque en media cubierta que acerco más la proa al muelle.

En lo que respecta al avalúo de daños, la apoderada de la empresa de practicaje TECNIMAR S.A.S. y Piloto Práctico manifiesta que dentro del expediente de la investigación jurisdiccional que nos ocupa en ningún momento obra avalúo de los daños ocasionados a la infraestructura del terminal marítimo, sobre el cual se pudieran las partes pronunciar y ejercer el derecho de contradicción, alegando existió una vulneración al debido proceso previsto en el artículo 29 de la Constitución Colombiana, ante lo cual este Despacho difiere en atención que de acuerdo al análisis realizado del expediente, se puede evidenciar que conforme los requerimientos efectuados por los apoderados de las partes involucradas en el proceso se informó frente a las reparaciones de la piña, y en determinado momento se había previsto el inicio de las obras para el día 28 de enero del año 2016, y que la demolición y construcción de una nueva piña de atraque ascendía a una suma de mil cien millones de pesos colombianos (\$1.100.000.000), así mismo también obra cotización fechada del 12 de junio del año 2015, presentada por la sociedad

BUZCA, y estima un valor de mil cien millones quinientos noventa y siete mil ciento dos pesos, (1.100.597.102). Folio 692-693

En ese sentido, se deduce que la Capitanía de Puerto de Cartagena garantizó el debido proceso, frente a lo cual las partes contaron con todas las etapas y las oportunidades procesales para controvertir los valores y los datos que aportaba la compañía OILTANKING COLOMBIA S.A., en virtud del daño a su estructura, así las cosas, la carga de la prueba por regla general a la parte interesada le corresponde probar los hechos que alega a su favor para la consecución de un derecho de acuerdo a lo establecido en el artículo 167 del Código General del Proceso.

Frente a los argumentos expuesto por el apoderado de los armadores y Capitán de la motonave Besiktas Zealand

En lo que concierne al argumento del doctor Jorge Luis Córdoba González, referente a la exoneración de responsabilidad al señor Kagan Bali en calidad de Capitán de la motonave Besiktas Zealand y al armador y propietario de la motonave, este despacho del análisis realizado del expediente en contraste con lo expuesto en este punto, concluye que no podría haber eximente de responsabilidad del capitán de la nave aduciendo que la capacidad de las piñas de atraque de OILTANKING COLOMBIA era para buques de 12.000 toneladas de peso muerto, siendo inferior al tonelaje de peso muerto de la MN BESIKTAS ZEALAND, el cual manifiesta es de 18.289 toneladas de peso muerto, esto por el hecho que quedó demostrado a lo largo del proceso que no era la primera vez que la citada motonave ingresaba a la instalación de OILTANKING COLOMBIA, situación por la cual reviste de importancia el análisis de la maniobra realizado por el experto, en este caso el perito de navegación y cubierta Jaime Morales Núñez, el cual ya ha sido referenciado en esta decisión.

En ese mismo sentido, este despacho rechaza el argumento de que se declare que la conducta de la víctima (Oiltanking Colombia) exonera de responsabilidad al armador y Capitán de la motonave Besiktas Zealand, alegando que la culpa exclusiva de la víctima está demostrada en el proceso a través de varias pruebas, insistiendo en la decisión voluntaria y dolosa de recibir y autorizar un buque como el Besiktas Zealand con un tonelaje de peso muerto de 18.289 toneladas, hecho que como ya se dijo en el punto anterior quedó desvirtuado con los análisis y los estudios allegados sobre la capacidad estructural de la piña y las cinco (5) veces que se recibió al buque antes del siniestro marítimo que hoy nos ocupa.

Así las cosas, el despacho no observa soporte alguno con el que el apoderado del armador y capitán de la motonave Besiktas Zealand demuestre que en este caso el siniestro marítimo ocurrió única y exclusivamente por culpa de la sociedad Oiltanking Colombia S.A., en virtud del estado de su piña de atraque.

El apoderado de los armadores y Capitán de la motonave como tercer punto de su recurso pretende que se declare el hecho y la responsabilidad de un tercero en la ocurrencia del siniestro marítimo, como lo son las actuaciones y omisiones del capitán, armadores y propietarios del remolcador Barranquilla, manifestando que hay una evidente y clara responsabilidad directa del mencionado remolcador en la causación del siniestro marítimo objeto de estudio, y en ese sentido expone que el dictamen pericial del perito Jaime Morales determinó erróneamente que *el remolcador barranquilla cumplió con las órdenes emitidas por el piloto práctico*.

Frente a lo antes expuesto este Despacho no encuentra válidas las apreciaciones del doctor Córdoba en atención a que, de las pruebas recaudadas a lo largo del proceso no se logró probar que el remolcador BARRANQUILLA haya incumplido norma alguna o que no contara con los equipos requeridos para operar y realizar la maniobra objeto de investigación, así mismo esta instancia observa que no se incorporó a la investigación las grabaciones del puente de mando de la MN BESIKTAS ZEALAND, las cuales fueron requeridas por el inspector marítimo para la fecha y hora del siniestro, conforme a lo manifestado por el capitán de la embarcación porque esta había sido eliminada.

Así las cosas, lo alegado en este punto no logró ser probado y se limita a las apreciaciones y opiniones del apoderado, sin tener soporte o pruebas que lleven a este Despacho a darle la razón y proceder a revocar la decisión objeto de recurso.

El doctor Jorge Luis Córdoba insiste en su escrito de recurso en que sean declaradas probadas las objeciones propuestas contra el dictamen pericial presentado por el señor Jaime Eduardo Morales Núñez en calidad de perito buzo y navegación, teniendo como objeto demostrar la inexistencia de responsabilidad del buque Besiktas Zealand en la ocurrencia del siniestro marítimo, basándose en las conductas exonerantes de responsabilidad por la intervención de un tercero que en este caso es el remolcador Barranquilla y el hecho exclusivo de la víctima, que a juicio del apoderado no fueron tenidos en cuenta por el perito, manifestando que este llegó a conclusiones erróneas.

En este orden de ideas, el Despacho al hacer un análisis del dictamen pericial sobre el cual pretende el apoderado de los armadores y capitán de la motonave Besiktas Zealand se demuestre la exoneración de responsabilidad de sus representados, observa que el citado dictamen fue realizado teniendo en cuenta el trazado de navegación registrado por el GPS de la embarcación Besiktas Zealand, el libro de campana de la MN Besiktas Zealand, los testimonios de las partes involucradas en la maniobra, documentos e inspecciones efectuadas al buque y terminal marítimo por parte del perito, en ese sentido, el hecho que el resultado del dictamen no resultará favorable para los interés de los armadores y capitán del buque no lleva a la objeción por error grave o asegurar que el citado informe careciera de veracidad.

Para este despacho no logró el poderdante de los armadores y capitán de la motonave Besiktas Zealand a lo largo del proceso demostrar que en virtud de la intervención de un tercero que en este caso es el remolcador Barranquilla y el hecho exclusivo de la víctima que para el caso es la compañía Oiltanking Colombia S.A., sus representados no tuvieron responsabilidad frente a la conducta náutica que ocasionó el siniestro marítimo objeto de estudio.

A continuación, se entrará a repasar la jurisprudencia de la H. Corte Suprema de Justicia sobre la causal de exoneración de responsabilidad hecho de un tercero², en la que a indicado:

“(…) el hecho de un tercero, alegado para contrarrestar la presunción que se desprende de la prueba de haberse causado el daño por motivo de una actividad

² Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC665-2019 de 07 de marzo de 2019. Rad. 05001-31-03-016-2009-00005-01. M.P: Octavio Augusto Tejeiro Duque

peligrosa, tiene que participar en buena medida de los caracteres propios de la fuerza mayor exculpatoria, lo que al tenor de reiterada doctrina jurisprudencial le impone a los falladores la obligación de verificar la concurrencia de severas condiciones (...).

(...) puede sostenerse entonces que aquellas condiciones de las que depende que a la intervención de un tercero puedan imprimírsele los alcances plenamente liberatorios (...) son los siguientes: a) Debe tratarse antes que nada del hecho de una persona por cuyo obrar no sea responsable reflejo el agente presunto, vale decir que dicho obrar sea completamente externo a la esfera jurídica de este último; b) También es requisito indispensable que el hecho fuente del perjuicio no haya podido ser previsto o evitado por el demandado, ya que si era evitable y no se tomaron, por imprudencia o descuido, las medidas convenientes para evitar el riesgo de su ocurrencia, la imputabilidad a ese demandado es indiscutible, lo que en otros términos quiere significar que cuando alguien, por ejemplo, es convocado para que comparezca a juicio en estado de culpabilidad presunta por el ejercicio de una actividad peligrosa, y dentro de ese contexto logra acreditar que en la producción del daño tuvo injerencia causal un elemento extraño puesto de manifiesto en la conducta de un tercero, no hay exoneración posible mientras no suministre prueba concluyente de ausencia de culpa de su parte en el manejo de la actividad; c) Por último, el hecho del tercero tiene que ser causa exclusiva del daño, aspecto obvio acerca del cual no es necesario recabar de nuevo sino para indicar, tan sólo, que es únicamente cuando media este supuesto que corresponde poner por entero el resarcimiento a la cuenta del tercero y no del ofensor presunto, habida consideración que si por fuerza de los hechos la culpa de los dos ha de catalogarse como concurrente y por lo tanto, frente a la víctima, lo que en verdad hay son varios coautores que a ella le son extraños, esos coautores, por lo común, están obligados a cubrir la indemnización en concepto de deudores solidarios que por mandato de la ley lo son de la totalidad de su importe, postulado éste consagrado por el artículo 2344 del Código Civil (...).

Así mismo, ha reiterado que³:

“(...) La Corte, en tiempo mucho más cercano, precisó que para que “a la intervención de un tercero puedan imprimírsele los alcances plenamente liberatorios”, es necesaria la concurrencia de las siguientes condiciones:

a) Debe tratarse antes que nada del hecho de una persona por cuyo obrar no sea responsable reflejo el agente presunto, vale decir **que dicho obrar sea completamente externo a la esfera jurídica de este último**;

b) También es requisito indispensable **que el hecho fuente del perjuicio no haya podido ser previsto o evitado por el demandado**, ya que si era evitable y no se tomaron, por imprudencia o descuido, las medidas convenientes para eliminar el riesgo de su ocurrencia, la imputabilidad a ese demandado es indiscutible, lo que en otros términos quiere significar que cuando alguien, por ejemplo, es convocado para que comparezca a juicio en estado de culpabilidad presunta por el ejercicio de una actividad peligrosa, y dentro de ese contexto logra acreditar que en la producción del daño tuvo injerencia causal un elemento extraño puesto de manifiesto en la conducta

³ Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC4204-2021 de 22 de septiembre de 2021. Rad. 05001-31-03-003-2004-00273-02. M.P: Álvaro Fernando García Restrepo

del tercero, no hay exoneración posible mientras no suministre prueba concluyente de ausencia de culpa de su parte en el manejo de la actividad;

c) Por último, el hecho del tercero tiene que ser causa exclusiva del daño, aspecto obvio acerca del cual no es necesario recabar de nuevo sino para indicar, tan sólo, que es únicamente cuando media este supuesto que corresponde poner por entero el resarcimiento a la cuenta del tercero y no del ofensor presunto, habida consideración que si por fuerza de los hechos la culpa de los dos ha de catalogarse como concurrente y por lo tanto, frente a la víctima, lo que en verdad hay son varios coautores que a ella le son extraños, esos coautores, por lo común, están obligados a cubrir la indemnización en concepto de deudores solidarios que por mandato de la ley lo son de la totalidad de su importe, postulado éste consagrado por el artículo 2344 del Código Civil (...)" (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto original)

A la luz de los extractos jurisprudenciales citados es posible concluir que para que la participación de un tercero en la ocurrencia del hecho dañoso tenga la virtualidad de romper el nexo de causalidad, debe estar plenamente acreditado en el proceso que su intervención fue la causa determinante y exclusiva del perjuicio ocasionado, a más que debe reunir los requisitos de toda causa extraña, esto es que sea imprevisible e irresistible al control de aquel a quien se le imputa la responsabilidad.

Ahora bien, verificando las condiciones de la causal de exoneración alegada es evidente que no se cumplen en el siniestro marítimo objeto de estudio, inicialmente debido que el obrar del remolcador Barranquilla no es externo a la esfera jurídica del piloto práctico ni del capitán de la MN Besiktas Zealand; y el obrar y las omisiones del piloto práctico no es externo a la esfera jurídica del capitán de la Besiktas Zealand pues su deber de supervisión prevalece.

Segundo, el perjuicio si pudo ser previsto y evitado tanto por el piloto práctico como por el capitán de la MN Besiktas Zealand, teniendo en cuenta la visibilidad que tenían desde sus posiciones, la experticia, y además el hecho de no ser la primera vez del buque ingresando a la instalación de Oiltanking Colombia S.A.

En conclusión, en el presente caso los señores Kagan Bali y Juan Carlos Virviescas Murcia en calidad de capitán y piloto práctico de la motonave "Besiktas Zealand" respectivamente, no lograron acreditar la configuración de la causal eximente de responsabilidad del hecho de un tercero, lo que lleva a una acertada declaración de responsabilidad por parte de la primera instancia.

El quinto punto sobre el cual pretende se revoque el fallo de primera instancia el apoderado de los armadores y capitán de la motonave Besiktas Zealand es el de declarar probadas las objeciones propuestas por parte de los apoderados del piloto práctico y la agencia marítima Isacol S.A., contra el dictamen pericial presentado por el señor Jorge Rocha Rodríguez en calidad de perito de ingeniería civil y estructura, frente al cual no presenta prueba documental o de otro tipo, que demuestre que el citado dictamen careció de metodología o pero aun, que la información depositada en el mismo fuera errónea, insiste esta instancia en que no se precisa ni adjunta dentro del memorial, bajo qué pruebas o fundamentos técnicos contradicen la información analizada por el ingeniero Jorge Rocha Rodríguez, así como tampoco, bajo que preceptos de ingeniería se basa las suposiciones de la falta de análisis técnico que se relacionan en el recurso para determinar que no es la carga real de la pña y que de esta manera permita a este

Despacho contar con elementos de juicio que proporcionen certeza en el caso, concluir si en efecto los datos analizados conllevaron o no a un error del objeto del informe.

Continuando con el análisis de los argumentos del recurso interpuesto por el apoderado de los armadores y capitán de la motonave Besiktas Zealand, frente al punto sexto referente a que se declaren no probados los daños que se mencionan como avalúos en el fallo de primera instancia, considerando que no dio momento procesal alguno para su contradicción, se rechazará de plano dicho argumento toda vez que a folio 730 el despacho observa que la compañía Oiltanking Colombia S.A., a solicitud de las partes en audiencias donde el funcionario Alirio Serrano Almeida rindió declaración, solicitaron soportes de los gastos en que incurrió la instalación con ocasión de los daños sufridos por su piña norte posterior al siniestro marítimo, documentación que estuvo a disposición de las partes en todo momento, siendo estos los documentos con los que la compañía Oiltanking estimaban sus perjuicios, momento procesal en el que no hubo pronunciamiento alguno, por lo tanto no podría ahora revivirse una etapa procesal que ya caducó.

Ahora bien, frente al argumento de que sea declarado que con base en las pruebas periciales allegadas al proceso, se evidenciaron daños sustanciales a la piña norte con existencia previa a la ocurrencia del siniestro marítimo ocurrido el 26 de mayo de 2024, este despacho no encuentra acertada dicha aseveración en atención a las pruebas que militan en el expediente, esto es el informe de Inspección visual y submarina de la piña de ataque norte muelle Oiltanking en Cartagena de fecha 04 de mayo del año 2014, realizada por la sociedad Buzca Soluciones de Ingeniería S.A., el cual se encuentra a folio 520, y donde se estableció que los pilotes de la piña de ataque norte no presentaban aparentemente desplazamientos en las bases y no se evidenció socavación o movimiento de material en el lecho marino, así como tampoco se percibieron dobleces a lo largo de la estructura; sin embargo se confirma una leve inclinación de la piña norte hacia el sector del Fender.

Por último frente al argumento expuesto por el doctor Córdoba cuando solicita la condena del pago de las costas y agencias en derecho a Oiltanking Colombia S.A., y a la sociedad Retramar S.A.S., armadores del remolcador Barranquilla, con base en la responsabilidad compartida entre dichas entidades, por los hechos y las culpas demostradas como víctima y como tercero causante del siniestro marítimo, es preciso reiterar lo ya expuesto en esta decisión y es el punto de que no ha sido demostrada la responsabilidad del capitán del remolcador Barranquilla y la culpa exclusiva de la víctima en este caso Oiltanking Colombia S.A., razón por la cual mal haría este Despacho en condenar en costas a quien no ha sido declarado responsable de la ocurrencia de los hechos aquí investigados.

En mérito de lo expuesto, el suscrito Director General Marítimo (E), en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el Decreto Ley 2324 de 1984, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

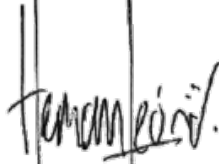
RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR la sentencia de fecha de 05 de octubre de 2023, aclarada mediante providencia de fecha 06 de febrero de 2024, conforme a los argumentos expuestos en la parte motiva de este proveído.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente el contenido de la presente decisión a los sujetos procesales, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 62 del Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia con el artículo 8º de la Ley 2213 de 2022.

ARTÍCULO 3º.- Contra la presente providencia no procede recurso alguno

NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE,



Contralmirante **HERMANN AICARDO LEÓN RINCÓN**
Director General Marítimo (E)

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se garantiza mediante el uso de la firma electrónica avanzada. Identificador: BOSI YR3M 6bUK Oz9Y k6OR oFZz pOs=