

ÁLVARO FERNANDO GARCÍA RESTREPO
Magistrado Ponente

STC12010-2021

Radicación n.º 08001-22-13-000-2021-00487-01

(Aprobado en sesión virtual de quince de septiembre de dos mil veintiuno)

Bogotá, D.C., quince (15) de septiembre de dos mil veintiuno (2021).-

Decide la Corte la impugnación formulada frente al fallo proferido el 6 de agosto de 2021 por la **Sala Civil Familia del Tribunal Superior de Barranquilla**, dentro de la acción de tutela promovida por la **Agencia Marítima LBH Colombia S.A.S. en nombre propio y en representación de Hou Xin Yan, capitán del MN «Clipper Lis» y su armador HH Bulkers Five Ltda**, contra la **Capitanía de Puerto de Barranquilla** y la **Dirección General Marítima-Dimar**, trámite al que fueron vinculadas las partes y demás intervinientes del asunto a que alude el escrito inicial.

ANTECEDENTES

1. La sociedad promotora del amparo en la calidad antes indiciada, reclama por intermedio de apoderado judicial, la protección constitucional de sus derechos fundamentales al debido proceso, al acceso a la administración de justicia y a la «*tutela judicial efectiva*», presuntamente conculcados por las autoridades accionadas, con ocasión de las sentencias del 4 de diciembre de 2015 y 25 de noviembre de 2020, emitidas en primera y segunda instancia, respectivamente, dentro la investigación jurisdiccional que en su contra adelantó la Capitanía del Puerto de Barranquilla, identificada con el radicado No. 13012010005.

Por tal motivo, pretende que por esta vía se ordene «*dejar sin efectos las sentencias del 4 de diciembre de 2015 proferida por la Capitanía de Puerto de Barranquilla y del 25 de noviembre de 2020 de la Dirección General Marítima*», y en consecuencia, «*ordenar que, de presentarse nuevamente la demanda, la misma sea conocida por un juez civil de la Republica, de acuerdo con las normas de competencia vigentes*».

2. En apoyo de sus reclamos aduce en compendio, que el precitado decurso inició por el siniestro en que estuvo involucrada la nave «*Clipper Lis*» en el Río Magdalena, y fue conocido por la Capitanía de Puerto de Barranquilla, a pesar de su «*conflicto de interés*», ya que advirtió que el accidente podía ser atribuible a las condiciones del puerto de Barranquilla, lo cual sería responsabilidad de su superior jerárquico, la Dimar.

Señala que aquella autoridad decidió sobre asuntos que no son de su competencia, porque dentro de sus facultades jurisdiccionales no está la de resolver sobre «*responsabilidad contractual*», y pese a ello, en los fallos cuestionados definió su supuesta responsabilidad civil por el incumplimiento de los contratos que incumplieron Coquecol y Duaga, resultado de lo cual fue condenada a pagar perjuicios en una suma «*irreal*», que no consultó el material probatorio recaudado para tasar la indemnización a favor de Coquecol y Duaga, ni en la segunda instancia se plasmó consideración alguna sobre ese particular.

Explica que el día del insuceso la nave era navegada por el piloto práctico Gonzalo Hernández, quien utilizó para la maniobra de salida del puerto «*información disponible puesta a disposición por la Capitanía de Puerto de Barranquilla, la Dirección General Marítima y Cormagdalena*»; no obstante, al iniciar la maniobra, la embarcación realizó un movimiento inusual que aquel junto con el capitán Hou Xin Yan intentaron corregir, pero la nave terminó colisionando con la piña sur del muelle y la embarcación M/N Caribe Star; que al día siguiente «*la Capitanía de puerto publicó el plano batimétrico "Plano 265" del día 6 de septiembre de 2010, sector boy 23- boya 25, donde se observa que las condiciones indicadas en el "Plano 256" no correspondían para la fecha del accidente, con la realidad del área mencionada*».

Sostiene que dentro la investigación por el insuceso pidió exoneración de responsabilidad por hecho de un tercero, con base en el informe pericial presentado por el perito Álvaro Duarte Méndez, ya que «*se concluía que el puerto de Barranquilla no reunía las condiciones necesarias para transitar con seguridad, esto debido a las graves falencias en la información disponible a los navegantes*»; así mismo, objetó el avalúo de perjuicios presentado por la Sociedad Colombiana de Avaluadores, acompañando su reclamo de otro dictamen pericial, y de la misma manera procedió frente al trabajo técnico elaborado por el perito Federico José Puello Robles, denominado «*Informe Pericial Contable Daños y Perjuicios materiales*».

Asevera que el 4 de diciembre de 2015, la Capitanía de Puerto de Barranquilla dictó sentencia en que la declaró responsable del siniestro marítimo junto con el capitán Hou Xin Yan, el piloto práctico Gonzalo Hernández, y, solidariamente al agente marítimo de la embarcación, decisión donde se consideró que a pesar de que la información necesaria para la maniobra que terminó en el accidente estaba desactualizada, ello *«no es justificación para no detectar los cambios en el río»*; además, se calcularon los perjuicios con fundamento en el dictamen presentado por la Sociedad Colombiana de Avaluadores y por Federico Puello.

Expone que junto con la Sociedad Portuaria del Norte y Barranquilla International Company S.A.-BITCO, la Sociedad LBH Colombia, Royal & Sun Alliance Seguros, Coquecol S.A., Sociedad Duaga C.I. Ltda, el armador, capitán y tripulación de la *«Clipper Lis»*, y el apoderado de los fletadores del *«Clipper Lis»*, interpusieron reposición y apelación contra lo fallado, lo cual fue modificado parcialmente el 17 de noviembre de 2016 por la Capitanía de Puerto de Barranquilla, concediéndose la alzada subsidiaria.

Indica que al resolver el mecanismo vertical, el 25 de noviembre de 2020 la Dirección General Marítima-Dimar consideró que no se configuró ninguna eximente de responsabilidad, porque *«según ellos existían otras ayudas de navegación del Río Magdalena»*; sin embargo, dice, *«ninguno era el mecanismo idóneo para garantizar la seguridad de los navegantes en el río»*; además, se omitió pronunciamiento sobre los cargos elevados contra la tasación de perjuicios realizada en primera instancia, y, se extralimitó en sus funciones jurisdiccionales al tratar una responsabilidad contractual por los daños presuntamente causados a Duaga y Coquecol, quienes los reclamaron con sustento en el cierre del puerto, y tal perjuicio provenía del contrato que tenían con la Sociedad Portuaria del Norte.

Finalmente asegura, que el 2 de febrero del año en curso la Dimar accedió a adicionar y complementar la precitada determinación, y el 30 de marzo negó conceder el recurso de casación interpuesto contra la misma por improcedente, situaciones todas por las cuales, dice, se incurrió dentro del proceso en violación directa de la constitución, defecto orgánico, defecto fáctico y falta de motivación, situaciones que, en su criterio, ameritan la intervención del juez de tutela a su favor.

RESPUESTA DE LOS ACCIONADOS Y VINCULADOS

a.) La Coordinación General de la Dirección General Marítima-Dimar, señaló los motivos por los cuales tenía competencia para conocer de la referida investigación por siniestro marítimo, y explicó que en los fallos que emite en ejercicio de esa facultad jurisdiccional debe estudiar la responsabilidad por el hecho, que será civil extracontractual; evaluar los daños; e imponer las sanciones administrativas por violación de las normas de marina mercante.

Puntualizó, que en el referido decurso se constató la responsabilidad que tuvo la motonave «*Clipper Lis*», cuando al zarpar, impactó otra barcaza que conformaba el muelle de la Sociedad Portuaria del Norte, «*de tal manera, se generaron diferentes daños al referido buque como a la instalación portuaria, ocasionando la interrupción de las operaciones de la Sociedad Portuaria del Norte, causando la inejecución de los contratos que con esta tenían suscritos la Sociedad Duaga Ltda. C.I. y la Sociedad Coquecol S.A. C.I.- Coquecol para la prestación de servicios portuarios en modalidad "take or pay" y la movilización por dicho muelle de cierta cantidad de carbón, respectivamente*».

b.) Duaga Ltda. C.I. y Comercializadora Colombiana de Carbones y Coques S.A.S. C.I.-Coquecol S.A., pidieron que no se acceda a la protección, porque si la gestora tenía algún reparo con la imparcialidad de los juzgadores de primera y segunda instancia, debió exponerlo dentro del proceso conforme la causal 1ª del artículo 141 del [Código General del Proceso](#), y del mismo modo, si había inconformidad por la presunta falta de competencia de dichas autoridades o la indebida valoración de las pruebas, debió pedir la adición de la sentencia.

c.) La Sociedad Portuaria del Norte S.A. (SPN) y Barranquilla International Terminal Company S.A. (BITCO) pidieron que no se acceda a la protección invocada, porque de lo contrario se desconocería el principio de la cosa juzgada, y se afectarían sus intereses, ya que en el fallo de segunda instancia se aceptó el desistimiento que hicieron de las pretensiones de responsabilidad, porque celebraron contrato de transacción con la hoy inconforme.

LA SENTENCIA IMPUGNADA

La Sala Civil Familia del Tribunal Superior de Barranquilla negó la protección reclamada, tras observar que «*enterados los accionantes de la*

investigación iniciada por la Capitanía del Puerto de Barranquilla, mediante citaciones del 06 de septiembre de 2010, han debido denunciar en la primera audiencia pública por el siniestro marítimo de la colisión de la motonave Clipper Lis contra la MN Caribe Star y la instalación portuaria de la Sociedad Portuaria del Norte, adelantada el día 07 de septiembre de 2010, el presunto interés que tenía la capitanía en las resultas del proceso. Sin embargo, revisada el acta de dicha diligencia se observa que ninguna manifestación se hizo al respecto, luego, no es válido que en este momento, una vez enterados de la decisión adoptada al interior del proceso y ya culminadas todas las etapas procesales previstas en la legislación, pretendan acusar la imparcialidad del sentenciador, pues era el juicio de responsabilidad relacionado el primer escenario de protección de las partes, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía del debido proceso.

Frente a la queja porque supuestamente la Dimar omitió pronunciarse frente a la manera como en primera instancia se tasaron los perjuicios, indicó que si bien se pidió la adición de lo fallado en segunda instancia, fue respecto de otra temática diferente a la antes señalada, *«luego no podrían ahora los accionantes afirmar que la decisión de la Dimar prescindió de realizar un estudio concienzudo de los reparos que contra la sentencia de primera instancia se presentaron, si sobre tal omisión no se presentó solicitud de adición alguna».*

Finalmente, de cara al reclamo por *«la absoluta falta de competencia que tenían las entidades accionadas para definir el asunto, en lo que jurisprudencialmente se denomina, defecto orgánico, así como el presunto conflicto de interés en línea anteriormente resaltada»*, señaló el fundamento legal de las facultades jurisdiccionales de que están revestidas las autoridades accionadas y citó lo que consideró la Dimar en su sentencia en cuanto a la competencia que tenía para definir el asunto, para colegir que ese estudio *«estuvo comprendido en el marco que legalmente define los contornos de las decisiones que en el ejercicio de la función jurisdiccional puede emitir, cual es la responsabilidad extracontractual derivada del siniestro marítimo en el que estuvo implicada la motonave Clipper Lis. Por lo que independientemente que comparta o no esta Sala las conclusiones a las que arrió dicha dependencia y el enfoque que realizó respecto de los perjuicios sufridos por las sociedades Coquecol y Duaga, los planteamientos realizados por la Dimar se muestran razonables, argumentados y comprensibles, por lo que partiendo de la autonomía judicial de la que se encuentra revestida la Dimar y*

consecuentemente, la Capitanía de Puerto de Barranquilla, al ejercer su función jurisdiccional, corresponde a esta Sala mantenerse al margen de tales conclusiones. Valga decir que para este cuerpo colegiado la determinación que en torno a la competencia de la Dimar se adoptó, no se muestra arbitraria, caprichosa y/o que con ellos se desconozca precepto constitucional alguno, razones por las cuales ninguna determinación al respecto habrá de adoptarse».

IMPUGNACIÓN

a. La sociedad accionante con fundamento en que la recusación no era un medio idóneo para evitar el conflicto de intereses de la Dimar, porque el mecanismo no conduce a apartar a la institución del proceso sino, a lo sumo, al funcionario recusado, además de que no hubo oportunidad de recusar, porque el conflicto no se evidenció al iniciar el proceso, sino como resultado de la etapa probatoria.

De otro lado señaló, que no era procedente pedir adición o aclaración del fallo de segunda instancia respecto a la indemnización de perjuicios, porque *«el hecho de que la valoración haya sido tan deficiente, hasta el punto de violar los derechos fundamentales de mi mandante, no significa que, formalmente, la decisión no hubiera resuelto sobre el tema. Siendo que sí hubo una manifestación formal del juez, no era posible presentar una solicitud de aclaración de la sentencia».*

Finalmente insistió, en que los juzgadores del caso abandonaron el marco de sus facultades jurisdiccionales, porque resolvieron sobre responsabilidad civil contractual, al derivar la indemnización de Duaga y Coquecol, del incumplimiento del contrato que éstas tenían con la Sociedad Portuaria del Norte.

b. José Vicente Guzmán, quien afirmó ser apoderado de la Sociedad Portuaria del Norte S.A. y de Barranquilla International Terminal Company, manifestó *«intervenir en coadyuvancia de los accionados»*, porque si se dejan sin efecto las decisiones cuestionadas en la tutela, igual destino correría la aceptación del desistimiento de sus pretensiones tomada en el fallo de segunda instancia, además de que con la tutela la aquí accionante está contrariando lo que pactó en el contrato de transacción que llevó a dicho abandono de pedimentos.

c. Nuevamente José Vicente Guzmán, quien esta vez dijo actuar como mandatario judicial de Duaga Ltda. C.I.-Duaga, y la Comercializadora Colombiana de Carbones y Coques S.A.S.-Coquecol, manifestó «*intervenir en coadyuvancia de los accionados dentro del trámite de impugnación*», para lo cual discutió cada uno de los fundamentos de la solicitud de amparo y de los argumentos expuestos por la gestora al momento de impugnar la sentencia de primera instancia, con sustento en lo cual pidió se declare improcedente la solicitud de amparo.

CONSIDERACIONES

1. Por regla, la acción de tutela frente a decisiones judiciales es improcedente, debido al respeto que corresponde garantizar a la autonomía de la actividad jurisdiccional, no obstante, por vía jurisprudencial se ha establecido su viabilidad excepcional y extraordinaria, siempre que no existan mecanismos judiciales para atacar la decisión, el reclamo se eleve con prontitud y exista causal de procedencia del amparo, es decir, cuando la acción u omisión del funcionario judicial carece de fundamento objetivo y responde más a su capricho o voluntad, valga decir, sea el producto de su arbitrariedad.

2. En el presente asunto se observa, que la censura de la Agencia Marítima LBH Colombia S.A.S. en nombre propio y en representación de Hou Xin Yan, capitán del MN «*Clipper Lis*» y su armador HH Bulkers Five Ltda, está encaminada, en lo fundamental, contra la sentencia proferida el 25 de noviembre de 2020 por la Dirección General Marítima- Dimar-, con que se confirmó parcialmente la decisión del 4 de diciembre de 2015 de la Capitanía del Puerto de Barranquilla, donde aquellos resultaron condenados, en el marco de la investigación jurisdiccional tramitada en su contra, pues en su criterio, **i)** las autoridades accionadas no debieron conocer del proceso debido al conflicto de intereses generado porque la Dimar, tuvo injerencia en la materialización del siniestro marítimo investigado; **ii)** en el fallo de segundo grado se omitió pronunciamiento frente al reparo elevado contra la tasación de perjuicios efectuada en la sentencia de primera instancia; y **iii)** en las decisiones de fondo antes señaladas las autoridades accionadas excedieron el marco de sus facultades jurisdiccionales, porque al resolver sobre la indemnización solicitada por las sociedades Duaga Ltda. y Coquecol S.A., hicieron un estudio de

responsabilidad civil contractual, pese a ser una materia de competencia de los jueces civiles.

3. Sin embargo, revisados los argumentos que sustentan la solicitud de protección y aquéllos expuestos en la determinación criticada a la Dirección General Marítima, única sobre la que recaerá el análisis por ser la que cerró el estudio de la temática discutida por los actores, no se advierte procedente la concesión del amparo, por cuanto lo determinado no es el resultado de un subjetivo criterio que conlleve ostensible desviación del ordenamiento jurídico, y por ende, no tiene aptitud para lesionar las garantías esenciales cuya protección invocan los impulsores de la queja constitucional, tal y como pasa a verse:

En la mentada decisión de segundo grado, la autoridad marítima accionada señaló de entrada que *«de conformidad con el artículo 52 del [Decreto Ley 2314 de 1984](#), esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por siniestros marítimos ocurridos dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del [Decreto Ley 2324 de 1984](#)»*, y en seguida puntualizó las inconformidades con la sentencia de primer grado, dentro de las que se cuentan las expuestas en este escenario por los inconformes.

Sobre la competencia de la Dirección General Marítima para estudiar las pretensiones indemnizatorias elevadas por las sociedades Duaga y Coquecol, que corresponde con la tercera inconformidad constitucional antes señalada, aquella autoridad hizo un recuento de las normas que consideró le conferían la facultad jurisdiccional para definir el asunto, de lo cual extrajo que en las decisiones que emite en ejercicio de la misma *«se identifican tres aspectos que deben contener los fallos, siendo el primero de ellos, la declaración de responsabilidad con ocasión al siniestro marítimo investigado, en segundo lugar, el avalúo de los daños generados y por último, las sanciones administrativas por violación de las normas de marina mercante en caso de que haya lugar»*, aserto que respaldó en un pronunciamiento de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, para en seguida colegir que *«es claro que la responsabilidad que le concierne declarar a la Autoridad Marítima en los fallos que expida el Capitán de Puerto en primera y el Director General Marítimo en segunda instancia dentro de una investigación por siniestros marítimos, se restringen a una responsabilidad civil de carácter extracontractual, sin inmiscuirse en aspectos de carácter privado»*.

A continuación, hizo un análisis legal y jurisprudencial del concepto de responsabilidad civil extracontractual, narró lo ocurrido el día del accidente que causó el proceso jurisdiccional y señaló que con ocasión de ello «se generaron diferentes daños tanto al referido buque [Caribe Star] como a la instalación portuaria, ocasionando la interrupción de las operaciones de la Sociedad Portuaria del Norte, causando la inejecución de los contratos que esta tenía suscritos con la Sociedad Duaga Ltda. C.I. y la Sociedad Coquecol S.A. C.I.- Coquecol, para la prestación de servicios portuarios en modalidad "Take or Pay" y la movilización por dicho muelle de cierta cantidad de carbón, respectivamente.

Por consiguiente, podemos evidenciar que en los escrito presentados por parte del apoderado de ambas sociedades- Coquecol y Duaga-, sus pretensiones se encuentran claramente direccionadas a que mediante la declaratoria de responsabilidad del capitán, piloto práctico y armador de la nave inmersa en la investigación, se condenen a pagar los perjuicios extracontractuales que fueron ocasionados por estos y que impidieron la ejecución normal de los contratos suscritos con la Sociedad Portuaria del Norte»

En seguida expuso las diferencias que según un doctrinante tienen la responsabilidad civil contractual y la extracontractual y señaló que «la diferencia preponderante resulta ser la existencia o inexistencia de una relación jurídica contractual y que de ello se deriven los perjuicios. De manera que, conforme a los hechos se puede establecer que al día de los acontecimientos no había relación alguna de índole contractual entre las sociedades reclamantes- Coquecol y Duaga- con el capitán, piloto práctico o armador de la motonave "Clipper Lis", significando lo anterior que nos encontramos ante un escenario de responsabilidad civil de carácter extracontractual.

Al respecto, uno de los fenómenos que pueden derivarse de la distinción entre la responsabilidad contractual y la extracontractual, es la de una acción contra un responsable que lo es por responsabilidad contractual y otro, un tercero que es responsable de esos mismos daños por vía extracontractual. Lo que conlleva a señalar que en efecto, las sociedades Coquecol y Duaga al haber celebrado contrato con la Sociedad Portuaria del Norte podrán dirimir conflictos que deriven de tal negocio jurídico, sin que ello sea óbice para que simultáneamente puedan ejercer por esos mismos hechos, la correspondiente acción en contra del tercero que en este caso serían los causantes del siniestro marítimo investigado por vía extracontractual.

Todo lo anterior nos brinda la suficiente claridad para colegir que los efectos generados por el siniestro marítimo investigado no pueden ser vistos de manera aislada, como quiera que la estructura física de la Sociedad Portuaria del Norte no fue la única afectada por los hechos ocurridos el día 5 de septiembre de 2020.

Sin lugar a duda, la Sociedad Duaga Ltda C.I. y la Sociedad Coquecol S.A. C.I. se vieron ciertamente afectadas por la suspensión de las actividades del terminal dadas las condiciones de inoperatividad que este se encontraba producto del accidente marítimo. Sobre tal aspecto, es de mencionar que el [Decreto Ley 2324 de 1984](#) permite en su artículo 37, numeral 5º que todos los interesados puedan vincularse como parte dentro de la investigación, siendo estos los perjudicados que deberán sustentar sus razones para intervenir en el curso del proceso, tal y como ocurrió en el caso actual, siendo decidido por el Capitán de Puerto de Barranquilla en la correspondiente etapa procesal

Así las cosas, se concluye para este Despacho que la Dirección General Marítima en el marco de su función jurisdiccional para investigar y fallar siniestros marítimos es competente para pronunciarse sobre las pretensiones esgrimidas por parte de las sociedades Coquecol y Duaga al encontrarse en la esfera de la responsabilidad civil extracontractual y actuará de conformidad en la presente providencia».

En cuanto a la indemnización reclamada por las sociedades Coquecol S.A. y Duaga Ltda., la Dimar, anotó que «procederá a realizar un análisis sobre el nexo de causalidad entre el hecho y el daño causado (...) de esta manera se deberá corroborar si existe nexo de causalidad para poder atribuir la responsabilidad y a la correspondiente indemnización en favor de las sociedades Coquecol y Duaga.

Frente a los perjuicios solicitados por la Sociedad Coquecol S.A. C.I. se pudo cotejar que en efecto esta tuvo que afrontar mayores costos para realizar las exportaciones de carbón por medio de otros puertos en virtud de que tenía contrato vigente con la Sociedad Portuaria del Norte mediante modalidad "take or pay" en la que se fijaban ciertas tarifas que no pudieron ser sostenidas por otros terminales portuarios. Así mismo se tiene que la Sociedad Portuaria del Norte con quien tenía suscrito contrato la sociedad Coquecol, tuvo que paralizar las operaciones como consecuencia del siniestro marítimo provocado por la

motonave "Clipper Lis" que causó daños a la estructura portuaria donde se realizaría la exportación del carbón dada la inoperatividad de la instalación.

De otra parte, frente a los perjuicios solicitados por la Sociedad Duaga Ltda. C.I. se observa que producto de los hechos investigados considerando que esta había celebrado un contrato de servicios portuarios con la sociedad Portuaria del Norte bajo la modalidad "take or pay" para la exportación de carbón que tenía planificada la sociedad, la disponibilidad del puerto era de suma importancia para el correcto desarrollo de la misma. De tal manera que, los efectos negativos provocados por el siniestro marítimo sobre el puerto repercuten en el proyecto de explotación de carbón por parte de Duaga. Ciertamente fue demostrada por Duaga Ltda C.I. la imposibilidad de conseguir servicios por parte de otros puertos con tarifas similares a las inicialmente pactadas con la Sociedad Portuaria del Norte para la exportación de su carbón, viéndose enfrentado a la reestructuración del proyecto. Para la comprobación de los respectivos perjuicios se contó con diferentes pruebas documentales como lo fueron los libros auxiliares de contabilidad, las facturas expedidas por la Sociedad Portuaria del Norte, así como el pago de cánones superficiales y otros gastos preoperativos que conformaron la totalidad de los perjuicios sufridos por parte de la sociedad Duaga. En ese sentido este Despacho acogerá la posición del fallador de primera instancia determinada en su fallo de reposición y confirmará el monto que deberá ser indemnizado por parte de los responsables del siniestro marítimo acaecido como posteriormente será indicado».

De otro lado, frente a la causal eximente de responsabilidad por el accidente marítimo, consistente en la supuesta injerencia de la Dimar y Cormagdalena en la causación del hecho dañoso, aquella autoridad, tras establecer con base en las pruebas como se ocurrió el insuceso, consideró que «no comparte que en el siniestro marítimo investigado haya intervenido una causa extraña, toda vez que no es posible atribuir como única causa de los perjuicios ocasionados, a esta Autoridad y a Cormagdalena- como es afirmado-, dado que no pueden olvidar los apelantes quienes fueron los sujetos que planearon y ejecutaron la maniobra sin la debida observancia de los factores que podían poner en riesgo la misma».

A continuación analizó el peritaje rendido por Jairo Arteta Goenaga, donde se refirió específicamente sobre la maniobra «en cuanto a las órdenes y respuestas del buque», de lo cual coligó que «se realiza una afirmación incorrecta al señalar como causa directa del siniestro marítimo, la ausencia de

información suficiente para los navegantes, por cuanto es posible observar que de igual manera, intervino en la defectuosa maniobra ejecutada por parte del capitán y el práctico, al no tener en cuenta el cálculo de los tiempos precisos entre las órdenes originadas en el puente de mando y la ejecución del sistema de control del aparato de gobierno , como sistemas mecánicos para el cumplimiento efectivo de las ordenes, así como de un espacio mayor para la ejecución segura de la maniobra.

A lo anterior, la Dimar añadió que «para que sea configurado el hecho de un tercero como causa extraña y se genere la ruptura del nexo causal entre el daño y el hecho, debe asimilarse a la fuerza mayor o caso fortuito, por lo que deberá ser imprevisible e irresistible y externo al aparente causante directo del menoscabo», afirmación que soportó en un pronunciamiento de la Sala de Casación Civil de esta Corte, para colegir que «a criterio de este despacho, la situación no se tomó imprevisible como quiera que el piloto práctico en su condición de experto en las condiciones particulares de una jurisdicción en particular, tenía conocimiento sobre las características especiales que tiene la zona para efecto del Río Magdalena y su caudal para la fecha de los acontecimientos como es posible observar dentro de su declaración; información que le fue transmitida al capitán de la nave "Clipper Lis", estando de acuerdo en todo momento con lo planeado. Por lo tanto, es posible identificar a primera vista, el conocimiento que ambos tenían previo a la ejecución de la maniobra, es decir, existía conciencia de lo que podría ocurrir, por lo que se podían prevenir los posibles riesgos

A su vez, conforme fue indicado con antelación en el dictamen del perito Jairo Arteta Goenaga, tampoco es posible calificar lo ocurrido de irresistible, debido a que de haberse impartido las ordenes con suficiente sincronía y anticipación, la máquina hubiese ejecutado el viraje con la suficiente potencia para evitar el efecto de la corriente. Así las cosas, al no cumplirse los elementos constitutivos del hecho de un tercero como causal exonerativa de responsabilidad, este Despacho no accederá a tal argumento y mantendrá la responsabilidad declarada al señor Hoy Xin Yan en condición de capitán de la motonave "Clipper Lis».

4. De este modo, constata la Sala que todas las inconformidades expuestas por la accionante en este escenario, fueron objeto de estudio en la decisión de la Dirección General Marítima acabada de analizar, la que, a diferencia de lo considerado por los accionantes, se constata soportada en el

razonable entendimiento de las normas sustanciales y procesales aplicables al caso concreto, y el atendible análisis de los medios de convicción, todo al tamiz de la jurisprudencia y la doctrina emitida sobre la temática en particular, de ahí que el mero disentimiento con la interpretación normativa y probatoria realizada por la autoridad del asunto, no permite *per se* la intromisión del juez constitucional para modificar o invalidar lo resuelto, siendo claro entonces que lo expuesto por la inconforme atañe más a diferencias con el criterio expuesto en la comentada decisión, que a la configuración de alguna de las causales de procedencia del amparo contra decisión judicial.

Obsérvese que para arribar a la determinación cuestionada, dicha autoridad expuso los motivos por los cuales la determinación de los perjuicios sufridos por Duaga y Coquecol, no resultaba del análisis de la responsabilidad civil contractual, porque entre los aquí inconformes y esos afectados no existía ese vínculo, pero debido a que se constató la relación de causalidad entre el hecho dañoso y los detrimentos sufridos por esas compañías, la circunstancia daba lugar a indemnizar el daño causado; así mismo, la autoridad de segundo grado analizó las pruebas del proceso y encontró que los perjuicios padecidos por aquellas sociedades estaban debidamente soportados, al haberse acreditado que el daño causado al muelle que éstas compañías utilizaban para el desarrollo de sus contratos, las abocó a acudir a otras instalaciones, lo que les significó mayores costos para poder cumplir con sus respectivas obligaciones contractuales, de ahí que ese lucro cesante debiera ser cubierto por la aquí interesada, como causante del daño a la instalación portuaria.

Ahora bien, si la inconforme considera que el anotado análisis se quedó corto de cara a las inconformidades que frente al tema expuso al momento de apelar la sentencia de primera instancia, debió exponerlo dentro del proceso mediante la solicitud de adición de lo decidido al respecto, pero como no procedió así, la omisión impide la injerencia sobre el particular por parte del juez de tutela, dada la residualidad y subsidiariedad que caracterizan a este mecanismo.

Así mismo, la Dirección General Marítima expuso los motivos por los cuales consideró que no tuvo injerencia en la causación de los daños verificados, fundados principalmente en que, según se extraía de las pruebas, la supuesta falencia que se le enrostró, consistente en el suministro desactualizado de información pertinente para la maniobra naval que terminó en accidente, no tuvo trascendencia definitiva para el desenlace verificado, ya

que, para el siniestro tuvo mayor injerencia el inadecuado pilotaje de la nave, pese a que se contó con otras fuentes fiables de información para zarpar, y, tanto el capitán como el piloto técnico tenían la experiencia y el conocimiento suficientes para haber procedido de mejor manera.

De ahí que, al margen de la discusión que propone la accionante, atinente a que por la anotada falencia informativa, las autoridades accionadas tenían un conflicto de intereses para definir el caso y no eran entonces competentes para conocerlo, lo cierto es que éstas, al tratar la temática, no observa la Sala que la hayan abordado de manera parcial o sesgada, o en abierta contravía u omisión de algún medio de convicción o razonamiento, o dicho de otra manera, no se observa que el supuesto conflicto de intereses haya quedado evidenciado en modo alguno en lo resuelto, situación que resta toda trascendencia a la particularidad.

5. Así las cosas, por más discutible que pudiera ser la postura de la autoridad convocada, como la sola divergencia conceptual, o el no compartir el sentido de la decisión anotada, no permite abrir camino a esta herramienta, dado que la tutela no es el instrumento para definir cuál de las posibilidades de interpretación se ajusta a la norma adjetiva o sustancial que está llamada a aplicarse al caso concreto, no cabe duda que en el presente caso la protección reclamada está llamada al fracaso, pues, como lo ha señalado invariablemente la Sala de tiempo atrás, *«independientemente de que se comparta o no la hermenéutica de los juzgadores atacados, ello no descalifica su decisión ni la convierte en caprichosa y con entidad suficiente de configurar vía de hecho, la reseñada providencia consigna, en suma, un criterio interpretativo de los hechos y de las pruebas coherente que, como tal, debe ser respetado, aunque éste pueda ser susceptible de otra exégesis; es decir, para expresarlo brevemente: aunque la Sala pudiera discrepar de la tesis admitida por los juzgadores de instancia accionados, esa disonancia no es motivo para calificar como absurda la referida sentencia»* (CSJ STC1162-2021).

6. Corolario de lo esgrimido, y sin más razones por innecesarias, se impone ratificar el fallo constitucional de primera instancia.

DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Corte Suprema de Justicia, en Sala de Casación Civil, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley, **CONFIRMA** la sentencia objeto de impugnación.

Comuníquese por el medio más expedito lo aquí resuelto, y en oportunidad, remítase el expediente a la Corte Constitucional para su eventual revisión.

FRANCISCO TERNERA BARRIOS

Presidente de Sala

ÁLVARO FERNANDO GARCÍA RESTREPO

HILDA GONZÁLEZ NEIRA

AROLDO WILSON QUIROZ MONSALVO

LUIS ALONSO RICO PUERTA

OCTAVIO AUGUSTO TEJEIRO DUQUE

UIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA