

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 de abril de 2023

Referencia: 11012019008

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo – Apelación

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación presentado contra el fallo de primera instancia de fecha 13 de septiembre de 2021, proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura dentro de la investigación jurisdiccional adelantada por siniestro marítimo de abordaje entre la motonave “CREAZY” de matrícula CP-01-3065 y una lancha de construcción artesanal y sin matrícula, ocurrido el 3 de noviembre de 2019, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El día 6 de noviembre de 2019 el Capitán de Puerto de Buenaventura tuvo conocimiento de los hechos relacionados con la motonave “CREAZY” y una lancha de construcción artesanal y sin matrícula. Por tal motivo, el 7 de noviembre de 2019 decretó la apertura de la investigación, 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 Buenaventura profirió fallo de primera instancia el 13 de septiembre de 2021, mediante el cual declaró responsable al señor INOCENCIO VIVEROS VALENCIA en condición de capitán de la motonave “CREAZY”, debiendo responder solidariamente por el pago de los perjuicios ocasionados con el señor FLAVIO MARTÍNEZ en condición de armador y propietario de la referida nave.

Asimismo, se abstuvo de pronunciarse sobre el avalúo de los daños ocasionados en el siniestro marítimo e impuso al mencionado capitán de la motonave “CREAZY” multa de cinco (05) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalente a la suma de CUATRO MILLONES QUINIENTOS CUARENTA Y DOS MIL SEISCIENTOS TREINTA PESOS M/Cte. (\$ 4.542.630), pagaderos solidariamente con el propietario y armador.

3. El 24 de septiembre de 2021, el abogado CARLOS ALBERTO CALDERÓN CUELLAR como apoderado del señor INOCENCIO VIVEROS VALENCIA, interpuso recurso de apelación en contra del fallo de primera instancia; el cual fue concedido mediante el auto del 04 de noviembre de 2021 por parte del Capitán de Puerto de Buenaventura ante esta Dirección General a fin de que fuera resuelto.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el abogado CARLOS ALBERTO CALDERÓN CUELLAR, en contra del fallo de primera instancia, el Despacho se permite extraer lo siguiente:

(...)

El señor JOSE HERNÁN TAPASCO, que era la persona que remaba el cayuco, en donde se desplazaban cuatro personas, que no tenía matrícula ni señales de banderas u otros elementos que permitiera su visibilidad y presencia a larga distancia por las naves de mayor calado, como por ejemplo la embarcación CREAZY.

(...)

Del literal de los apartes citados del Art. 36, se puede desprender que la única persona a la cual se obligaba a hacerle la NOTIFICACIÓN PERSONAL era al capitán del cayuco HERNÁN TAPASCO y al capitán de la nave CREAZY INOCENCIO VIVEROS VALENCIA, quienes eran los presuntos responsables del accidente y que estuvieron involucrados en el hecho. En el expediente no obra constancia de la notificación personal a mi defendido.

Tal como obra en el expediente por esta circunstancia el señor INOCENCIO VIVEROS VALENCIA y su abogado NO asistieron a la primera Audiencia citada para el día 14 de Noviembre de 2.019 porque no fue notificado personalmente de ella y por lo tanto no tuvo la información de la decisión del despacho para la iniciación del proceso. Los efectos negativos fueron obvios porque perdió la oportunidad de hacer su declaración como actor de la forma como ocurrieron los hechos y a su vez de solicitar las pruebas pertinentes en favor de su inocencia. No podemos aceptar que el señor VIVEROS VALENCIA no se haya presentado en la fecha indicada para el día 14 de Noviembre de 2.019 por contumacia, sino que a quedado en evidencia, fue por falta de la debida notificación. Cuando el señor VIVEROS VALENCIA se enteró extraprocesalmente de la existencia del proceso procedió a contratar mis servicios como abogado el día 26 de Diciembre de 2.019 y nos fue reconocida personería por el Capitán de Navío, como Capitán del Puerto de Buenaventura el día 3 de Enero de 2.020. Estas fueron precisamente las razones por las cuales insistimos en la nulidad.

(...)

(...) "Si había tan buena visibilidad por las condiciones del tiempo, PREGUNTAMOS. Cuál es la razón para que el capitán del cayuco manifieste que oyeron los motores cuando estaban encima y que la vieron únicamente cuando estaba a una distancia de solo diez metros. Esto nos deja entrever que había un obstáculo que NO permitía la visibilidad a larga distancia que, a su vez, le impedía la visibilidad tanto al uno como al otro capitán de las naves, y que se hace necesario investigarlo porque para las actividades de peligro la obligación de cuidado era para los dos capitanes y este aspecto no fue investigado y tan solo se acudió a la presunción de responsabilidad a mi defendido el capitán INOCENCIO VIVEROS VALENCIA.

La defensa igualmente observa que una de las causales por las cuales se le atribuye responsabilidad del accidente al capitán de la motonave CREAZY es la afirmación hecha por el capitán JOSE HERNAN TAPASCO, que afirmó que se desplazaba a exceso de velocidad con la proa bastante levantada. Dentro del proceso, no se evidencia informe pericial a los dos motores fuera de borda marca SUZUKI. potencia 250 HP, los cuales se consideran como nuevos, por tener menos de tres meses de

uso; el objeto de peritazgo o inspección técnica especializada a los motores F/B es que estos motores cuentan o disponen de sistemas electrónicos que permiten obtener la información relevante, entre las cuales se pueden obtener horas de trabajo, registro de las últimas revoluciones que operaba la nave entre otras. Con esta información, se podría determinar las revoluciones y velocidad de navegación que operaba la lancha CEAZY al momento del accidente y de esta manera contar con este valiosísimo elemento de juicio que de manera precisa indicaba la velocidad que se desplazaba en el momento del accidente.

(...) En el caso que nos ocupa, la motonave CEAZY acababa de zarpar del embarcadero por lo tanto NO era factible que estuviera desarrollando una gran velocidad por las recomendaciones indicadas. Entiendo igualmente, que la zona donde ocurrió el accidente era un muelle de donde salían embarcaciones de gran calado y de motores como la nave CEAZY lo que me permite expresar que era una zona donde no se podía desarrollar altas velocidades, de alta peligrosidad, para el tráfico de naves artesanales o cayucos como es el del accidente, por no tener las facilidades de maniobrar en circunstancias de peligro, razones más que suficientes, para señalar que su tránsito no era permitido en la zona, y que por tal motivo debe ser examinado y considerado por técnicos y expertos de la navegación con los cuales cuenta la capitania.

(...) Las reflexiones que plantea este defensor están dirigidas a demostrar en controversia con la Sentencia de que la culpa del accidente pudo ser exclusiva de la víctima y en última instancia compartida por tratarse de una actividad peligrosa, igualmente, la defensa no descarta el hecho de un tercero, que no fue investigado. Y que en ambas circunstancias permiten la REVOCATORIA del fallo y la exoneración de culpa de mi defendido como es la petición principal de este alegato una vez se ORDENEN y se practiquen las pruebas que solicito en este Recurso de Apelación tales como son las siguientes:

- a. Recibir la declaración del capitán INOCENCIO VIVEROS VALENCIA, identificado con la Cedula de Ciudadanía No. 16.487.600, vecino del Municipio de Buenaventura, con licencia de navegación vigente quien declarara todo lo que le conste sobre los hechos, materia del accidente investigados en este proceso.
- b. Ampliación de la versión rendida por el capitán JOSE HERNÁN TAPASCO, de acuerdo al interrogatorio que se le presentara el día de la Audiencia el cual va encaminado a demostrar la ausencia de responsabilidad de mi procurado en los hechos materia de la investigación.
- c. Recibir la declaración y rendición de peritazgo técnico del capitán JORGE CARMELO BATISTA NUÑEZ, perito marítimo en navegación y cubierta Nit: No. 72.188.904-2 Domicilio: Calle 3 No. 6-47 P-101, Barrio Pueblo Nuevo Teléfono 310-7275494 email batos72@fmail.com. (...)" (Cursiva fuera del texto original)

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Habiendo extractado los argumentos expuestos en el recurso de apelación interpuesto por el apoderado, se observa que este fue allegado dentro del término legal establecido por el Decreto Ley 2324 de 1984, en consonancia con lo dispuesto en el Decreto 806 de 2020. Así las cosas, procede el Despacho a resolver, de la siguiente manera:

Respecto del argumento relacionado con la nulidad por falta de notificación personal del auto de apertura de la investigación por parte de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, es preciso indicar inicialmente que es evidente que el apoderado trata de revivir una discusión procesal ya resuelta, toda vez que lo mismo fue alegado mediante solicitud de nulidad de fecha 21 de febrero de 2020 (fol. 105-107) y resuelto en auto de fecha 07 de julio de 2020 (fol.118-119), decisión contra la cual no interpuso los recursos de ley; empero, obra en el expediente a folios del 217 al 239, acción de tutela por el mismo argumento y la presunta vulneración de derechos fundamentales, siendo esta resuelta desfavorablemente en sentencia de 14 de julio de 2021 por el Juzgado Tercero Administrativo Oral del Circuito de Buenaventura, por considerar que la notificación del auto de apertura se realizó en debida forma y *“cumpliendo con las exigencias y presupuestos legales exigidos por la norma especial que regula sobre la materia objeto de estudio”*.

Pese a lo anterior se realizarán las siguientes precisiones al respecto, una vez abierta la investigación por el Capitán de Puerto mediante el auto del 7 de noviembre de 2019, se dispuso el envío de los oficios correspondientes¹ con el objeto de citar a los intervinientes para la celebración de la audiencia pública, entre ellos el señor INOCENCIO VIVEROS VALENCIA como capitán de la motonave “CREAZY”.

Por tal motivo, obra en el expediente a folio 11, constancia secretarial mediante el cual se indicó que a través de oficio de fecha 12 de noviembre de 2019, se citó al señor INOCENCIO VIVEROS VALENCIA para que compareciera a la audiencia pública que se llevaría a cabo el 14 de noviembre de 2019, el cual contaba con la guía No. 2052090621 y debido a que la dirección aportada estaba incompleta, se procedió a hacer entrega de la citación a la agencia marítima Aguilar en atención a su condición de agente marítimo de la motonave “CREAZY”.

Vale la pena resaltar que en el curso de la audiencia de fecha 14 de noviembre de 2019, se dejó constancia que siendo las 09:35 horas se presentó el señor RICARDO LEÓN PORTOCARRERO SINISTERRA, quien manifestó ser apoderado del señor INOCENCIO VIVEROS VALENCIA a lo cual el Capitán de Puerto le solicitó el poder otorgado para asistir como su apoderado, sin embargo, este manifestó que no lo tenía y que tampoco tenía excusa de la no asistencia del señor VIVEROS. Por lo que se advierte que el capitán de la motonave “CREAZY” si tuvo conocimiento del proceso y de la audiencia que se estaba desarrollando, que de no considerarse por el abogado como notificación personal, en todo caso si se configuró la notificación por conducta concluyente.

Así las cosas, resulta claro que el Capitán de Puerto de Buenaventura en todo momento propendió por garantizar el derecho al debido proceso del capitán de la motonave “CREAZY”, como quiera que se surtieron las correspondientes citaciones en varias oportunidades a su dirección registrada, como a su agente marítimo con el objeto de que asistiera a la audiencia pública y rindiera su declaración de los hechos, para ejercer su defensa en el proceso adelantado. Por tal motivo, el Despacho no accederá al primer argumento planteado en el recurso.

De otra parte, en referencia con los reparos relacionados con que no se investigó la existencia de un obstáculo que le impedía la visibilidad a ambas naves y que no se

¹ Vistos desde el folio 6 en adelante del expediente.

evidencia prueba de los motores que permita determinar la velocidad de desplazamiento de la motonave "CREAZY", se pronuncia el Despacho de la siguiente manera:

En efecto, tal como lo indicó la primera instancia, para el presente caso es aplicable el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (COLREG), el cual entre otros aspectos establece que los capitanes que se encuentren al mando de las naves deben mantener una vigilancia completa que permita evaluar los posibles riesgos de abordajes en el transcurso de la navegación marítima. A pesar de ello, se pudo concluir de las declaraciones que la motonave "CREAZY" navegaba con la proa levantada y sin proel, factor que imposibilitaba la visibilidad sobre las naves que se encontraban en la zona.

Además conviene precisar que si bien dentro de la investigación no se cuenta con una prueba que permita determinar una velocidad exacta de la nave, no es menos cierto que dentro del recurso de apelación no se refuta el hecho de que la proa de la motonave "CREAZY" iba levantada; de manera que, como fue afirmado en el párrafo que antecede, es un elemento importante a la hora de analizar la visibilidad con la que contaba el capitán de esta motonave y que afectó la seguridad de la navegación y de las demás naves que se encontraban en el área.

De igual manera es necesario agregar a lo anterior, que la finalidad de las investigaciones por siniestros marítimos es determinar sobre quien recae la responsabilidad civil extracontractual por el ejercicio de la navegación como actividad peligrosa, para lo cual se aplica el régimen objetivo en el cual se prescinde de la culpa como criterio de imputación y se presume la responsabilidad; sobre lo cual la H. Corte Suprema de Justicia ha indicado que *"el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, **se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal**"*², demostrando fuerza mayor o caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o hecho de un tercero.

De acuerdo a lo precedente y frente a la responsabilidad por los daños causados en el desarrollo de una actividad peligrosa, le corresponde al investigado por la presunción legal de responsabilidad, aportar las pruebas correspondientes con el fin de demostrar la configuración de una causa extraña; por lo que es el capitán de la motonave "CREAZY" a través de su apoderado quien tenía la carga de aportar o solicitar en la etapa procesal correspondiente, las pruebas pertinentes para demostrar los supuestos de hecho que alega, por lo que el planteamiento de un posible obstáculo en la visibilidad de los capitanes y la velocidad de la nave debieron ser probados por este, lo que se extraña en el presente caso.

De otro lado, el último planteamiento descrito en el recurso de apelación refiere a que se deben practicar las pruebas que solicita con el fin de demostrar que en el siniestro marítimo investigado se configuraron las causales eximentes de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima y el hecho de un tercero o en última instancia responsabilidad compartida por tratarse de una actividad peligrosa; frente a lo cual la presente instancia considera que no es posible acceder a la práctica de las mismas, como quiera que no es

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena

el momento procesal determinado por el Decreto Ley 2324 de 1984, para que sean practicadas.

Para ello la referida disposición contempla distintas oportunidades, principalmente dentro de la etapa instructiva de la investigación y aún después de la expedición del fallo de primera instancia conforme a lo establecido en el artículo 58, los cuales determinan que en el trámite de apelación las partes pueden solicitar la práctica de pruebas que se dejaron de recibir en primera instancia sin culpa del peticionario o cuando todas las partes las pidan de común acuerdo. El artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, consagra textualmente:

*“Recibido el expediente en apelación, la Dirección General Marítima y lo radicará en los libros que para tal efecto llevará la Oficina Jurídica y se fijará en la lista por el término de tres (3) días, poniéndolo a disposición de las partes, **para que puedan solicitar la práctica de pruebas que se dejaron de recibir en primera instancia sin culpa del peticionario o cuando todas las partes las pidan de común acuerdo.** (...)”.* (Negrillas y subrayas fuera de texto original)

El artículo anteriormente citado prevé el decreto de pruebas a petición de parte en segunda instancia solo en casos taxativos; y, verificada la solicitud del apoderado del Capitán de la motonave “CREAZY” se evidencia que no solicitó la práctica de estas en la respectiva oportunidad y además no se encuadra en las mencionadas causales.

Ahora bien, frente a la llamada responsabilidad compartida por parte del apelante, resulta pertinente aclarar que jurisprudencialmente se denomina concurrencia de causas o de actividades peligrosas, la H. Corte Suprema de Justicia ha manifestado:

*“(...) Ahora, existiendo roles riesgosos, no hay lugar a una responsabilidad con culpa probada o de neutralización de culpas, sino de una participación concausal o concurrencia de causas. **Esto, por cuanto una actividad peligrosa no deja de serlo por el simple hecho de ser protagonista con otra acción de la misma naturaleza**”.*³(...)” (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto original)

En tales casos no basta con demostrar la coexistencia de actividades peligrosas, sino que debe quedar plenamente probado que la víctima por acción u omisión contribuyó a la generación del daño. La misma Corte manifestó:

*“(...) no basta que la víctima se coloque en posibilidad de concurrir con su actividad a la producción del perjuicio cuyo resarcimiento se persigue, **sino que se demuestre que la víctima efectivamente contribuyó con su comportamiento a la producción del daño,** pues el criterio jurisprudencial en tomo a dicho fenómeno es el de que para deducir responsabilidad en tales supuestos la jurisprudencia no ha tomado en cuenta, como causa jurídica del daño, sino la actividad que, entre las concurrentes, ha desempeñado un papel preponderante y trascendente en la realización del perjuicio. De lo cual resulta que **si, aunque culposo, el hecho de determinado agente fue inocuo para la producción del accidente dañoso, el que no habría ocurrido si no***

³ Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC4420-2020 de 17 de noviembre de 2020. Rad.68001-31-03-010-2011-00093-01. M.P: Luis Armando Tolosa Villabona

hubiese intervenido el acto imprudente de otro, no se configura el fenómeno de la concurrencia de culpas, que para los efectos de la gradación cuantitativa de la indemnización⁴ (...) (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto original)

Para determinar a quien le resulta imputable el daño cuando existen actividades peligrosas concurrentes, lo procedente es ponderar las acciones u omisiones de los involucrados con el fin de determinar cuál desempeñó un papel preponderante y adicionalmente, cual de los involucrados tenía una mayor potencialidad de causar daño; y de las pruebas obrantes en el expediente, se tiene en el presente caso que del informe de inspección obrante a folios 64 a 74, se puede establecer la diferencia en cuanto a las dimensiones de construcción de ambas naves, en tal sentido la motonave "CREAZY" tiene una eslora de 9.93 metros, manga de 2.40 metros, puntal de 1.15 metros, con capacidad para 20 pasajeros y 02 tripulantes y además cuenta con dos motores fuera de borda de 250 HP, en comparación con el bote de construcción artesanal que tenía una eslora total de 5.17 metros, manga de 1.80 metros, puntal de 0.68 metros, con capacidad para 6 pasajeros y 2 tripulantes, no contaba con motores ya que es una nave a remo.

Queda claro entonces que la motonave "CREAZY" es una lancha de mayor tamaño y propulsión que la que se desplazaba a remo; por lo que teniendo en cuenta las circunstancias que enmarcaron el siniestro y por tratarse de un abordaje entre una nave con motor y una a remo que resultó afectada y en la que iban los pasajeros que fallecieron, se presume la responsabilidad sobre el capitán que maniobraba la motonave "CREAZY" por tener una mayor capacidad de daño, ya que tiene un tamaño mayor, y además tiene propulsión mecánica, lo que genera una mayor velocidad, fuerza y maniobrabilidad en comparación con la que resultó afectada; por lo tanto, en este caso el investigado debía demostrar efectivamente la incidencia del actuar del marinero del bote a remo o una causa extraña, lo que en este caso no ocurrió.

A continuación, se entrará a repasar la jurisprudencia sobre las causales de exoneración de responsabilidad alegadas por el apelante; de culpa exclusiva de la víctima⁵ la H. Corte Suprema de Justicia ha indicado:

*"(...) La culpa exclusiva de la víctima, como factor eximente de responsabilidad civil, ha sido entendida como la conducta imprudente o negligente del sujeto damnificado, **que por sí sola resultó suficiente para causar el daño.** Tal proceder u omisión exime de responsabilidad **si se constituye en la única causa generadora del perjuicio sufrido,** pues de lo contrario solo autoriza una reducción de la indemnización, en la forma y términos previstos en el artículo 2357 del Código Civil.*

La participación de la víctima en la realización del daño es condición adecuada y suficiente del mismo y, por tanto, excluyente de la responsabilidad del demandado, cuando en la consecuencia nociva no interviene para nada la acción u omisión de este último, o cuando a pesar de haber intervenido, su concurrencia fue completamente

⁴ Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC4232-2021 de 23 de septiembre de 2021. Rad.11001-31-03-006-2013-00757-01. M.P: Álvaro Fernando García Restrepo.

⁵ Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil. Sentencia No. SC7534-2015 de 04 de junio de 2015. Rad.05001-31-03-012-2001-00054-01. M.P: Ariel Salazar Ramírez

irrelevante, es decir que la conducta del lesionado bastó para que se produjera el efecto dañoso o, lo que es lo mismo, fue suficiente para generar su propia desgracia.

Así lo ha aclarado la jurisprudencia de esta Sala en pronunciamientos el siguiente:

...la doctrina es pacífica en señalar que para que el comportamiento del perjudicado tenga influencia en la determinación de la obligación reparatoria, **es indispensable que tal conducta incida causalmente en la producción del daño y que dicho comportamiento no sea imputable al propio demandado en cuanto que él haya provocado esa reacción en la víctima**... (Sentencia civil de 16 de diciembre de 2010. Exp.: 1989-00042-01)

La víctima, en suma, es exclusivamente culpable de su propio infortunio cuando su conducta (activa u omisiva) es valorada como el factor jurídicamente relevante entre todas las demás condiciones que confluieron en la realización del perjuicio; es decir que aunque pueda presentarse una concurrencia de causas en el plano natural –dentro de las cuales se encuentra la intervención del demandado, así sea de modo pasivo–, la actuación de aquélla es la única que posee trascendencia para el derecho, **o sea que su culpa resta toda importancia a los demás hechos o actos que tuvieron injerencia en la producción de la consecuencia lesiva.(...)**” (Cursivas, subraya y negrilla fuera de texto original)

Respecto a la causal de hecho de un tercero⁶, la misma Corporación ha señalado:

“(...) La Corte, en tiempo mucho más cercano, precisó que para que “a la intervención de un tercero puedan imprimirse 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 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

⁶ 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

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)

De la jurisprudencia citada es posible concluir que para que opere la culpa exclusiva de la víctima y el hecho de un tercero como eximentes de responsabilidad del investigado, debe estar plenamente acreditado en el proceso que su intervención fue la causa determinante y exclusiva del perjuicio ocasionado.

En este orden de ideas, y de acuerdo al análisis del acápite probatorio considera el Despacho que existió negligencia probatoria por parte del apoderado del capitán de la motonave "CREAZY", ya que no obra prueba alguna que permita inferir o dar certeza de la configuración de alguna de las causales de exoneración antes indicadas a favor de su representado; y a pesar que lo alega en el recurso no ofrece los debidos fundamentos de hecho y de derecho que permitan a esta Instancia valorar lo requerido.

En definitiva, las razones expuestas en el recurso interpuesto no encuentran el asidero jurídico ni fáctico correspondiente para proceder a exonerar de responsabilidad al capitán de la motonave "CREAZY", de manera que se confirmará integralmente el fallo de primera instancia emitido por el Capitán de Puerto de Buenaventura.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR integralmente el fallo de primera instancia de fecha 13 de septiembre de 2021 proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura, conforme la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente la presente decisión al abogado CARLOS ALBERTO CALDERÓN CUELLAR en condición de apoderado del señor INOCENCIO VIVEROS VALENCIA como capitán de la motonave "CREAZY" y demás partes, 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.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para el cumplimiento de lo resuelto.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.



Vicealmirante **JOHN FABIO GIRALDO GALLO**
Director General Marítimo (E)