

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 DIC 2017

Referencia: 24012012002  
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 3 de julio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "THE BROTHERS V" de bandera de Santo Tomé y Príncipe, ocurrido el 27 de diciembre de 2012, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante protesta suscrita por la señora YASMIN YOLANDA ARCHIBOLD TAYLOR, Capitán de la M/N "THE BROTHERS V", el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar tuvo conocimiento del presunto encallamiento de dicha embarcación.
2. El 28 de diciembre de 2012, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar emitió auto de apertura de la investigación contra el Capitán, la Armadora y la Agencia Marítima de la M/N "THE BROTHERS V" por el siniestro marítimo de encallamiento, decretando practicar y allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar profirió fallo de primera instancia el 3 de julio de 2015, a través del cual declaró responsable a la señora YASMIN YOLANDA ARCHIBOLD TAYLOR, en calidad de Capitán de la M/N "THE BROTHERS V", por el siniestro marítimo de encallamiento de la mencionada embarcación.

Así mismo, declaró responsable por violación a normas de Marina Mercante a la señora YASMIN YOLANDA ARCHIBOLD TAYLOR, por los hechos ocurridos el 27 de diciembre de 2012, en consecuencia, impuso a título de sanción multa de OCHO (8) salarios mínimos legales mensuales vigentes equivalente a la suma de CINCO MILLONES CIENTO CINCUENTA Y CUATRO MIL OCHOSCIENTOS PESOS M/CTE (\$5.154.800), pagaderos de forma solidaria con la señora BETSY GONZÁLEZ OSORIO, en calidad de Representante Legal de la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA.

16

De igual forma, se abstuvo de fijar avalúo de los daños.

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar envió el expediente a éste Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

### COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º del artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, ésta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en Sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

### ANÁLISIS TÉCNICO

De la protesta suscrita por la señora YASMIN YOLANDA ARCHIBOLD TAYLOR, Capitán de la M/N "THE BROTHERS V", respecto de los hechos ocurridos, se extrae lo siguiente:

*"(...) Siendo las 20:00 horas del día de ayer, entrando hacia Puerto Nuevo, se produjo una avería en la retenedora del motor del timón causando una baja de presión del hidráulico y como consecuencia nos recostó al bajo que está ubicado en la posición GPS latitud 12°11.453'N y longitud 71°57.631'W, ya que a esas horas en la bahía las condiciones del tiempo no eran las mejores, la brisa estaba demasiado fuerte, no dando el tiempo necesario para fondearnos debidamente, ya que el área de tránsito es limitado, decidimos quedarnos allí tomando las precauciones necesarias para solucionar lo antes mencionado, a las 05:32 informé a Capitanía de Puerto lo ocurrido, me disculpo por no informar antes, ya que había considerado comunicarme en un horario adecuado. (...)"* Cursiva fuera de texto

De la inspección realizada por el señor ALFREDO ORCASITAS CURVELO, en calidad de Perito Marítimo en Ingeniería Naval Categoría 'A', respecto a los hechos y circunstancias que provocaron el encallamiento de la M/N "THE BROTHERS V", se extrae lo siguiente:

*"(...) Según la inspección técnica submarina del buque, llevada a cabo por tres buzos de la Armada Nacional, el día 6 de Enero/2013 de las 10:20 horas a las 11:38 horas, se encontró "Por el área de proa está rozada la pintura, como si hubiera tocado arena." (...)"*

### 7. CONCEPTO FINAL DEL PERITO

*Considero que el daño de la bomba de estribor del servomotor de la MN "THE BROTHERS V" ha sido subsanado, manteniendo condiciones normales de operación durante las pruebas de funcionamiento realizadas a bordo y que está dentro de los parámetros de funcionamiento*

*normal, por lo cual, me permito conceptuar que el sistema de gobierno opera normalmente (...)"* Cursiva fuera de texto

### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo señalado, en cuanto a los aspectos procesales y probatorios surtidos en el proceso, éste Despacho evidencia que se cumplieron en debida forma de acuerdo con los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, en cuanto a los accidentes o siniestros marítimos:

*"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internaciones, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:*

*(...) b) El encallamiento (...)"* (Cursiva y subrayado fuera de texto)

La doctrina marítima, define el encallamiento como aquel accidente de "estar clavado en la arena o en la piedra, por falta de fondo, fuente temporal o mala maniobra", quedando la nave inmovilizada y sin posibilidad de salir del sitio donde encalló por sus propios medios, lo que generalmente ocasiona la pérdida de gobierno de la nave, debido a que es imposible maniobrar.

En declaración dada en la primera audiencia llevada a cabo el 4 de enero de 2013, la señora YASMIN YOLANDA ARCHIBOLD TAYLOR, Capitán de la M/N "THE BROTHERS V", manifestó lo siguiente en relación a lo ocurrido el 27 de diciembre de 2012:

*"(...) PREGUNTADO: Sírvase informar ¿Qué medidas tomó para evitar el encallamiento de la nave, tales como fondeo de emergencia, orden de parada de máquinas, parada de emergencia? CONTESTADO: Realmente, nunca estuvimos encallados como tal, estábamos recostados por la amura de estribor. PREGUNTADO: Cómo estaban las condiciones atmosféricas en el área? CONTESTADO: Había mucha brisa, y eso motivó que decidiéramos quedarnos ahí. (...) PREGUNTADO: Si las condiciones atmosféricas no eran las mejores, por qué tomó la decisión de hacer el tránsito por el canal en horas nocturnas con poca visibilidad. CONTESTADO: Porque las condiciones lo permitían, ya habíamos entrado varias veces con esa brisa. (...) PREGUNTADO: Tuvo usted una buena respuesta de las máquinas principales y el sistema de gobierno. CONTESTADO: De la máquina principal sí, pero el sistema de gobierno falló. (...)"*  
Cursiva fuera de texto

Por su parte, en declaración dada por el señor JOSE BERNARDO WILSON HILL, Maquinista de la M/N "THE BROTHERS V", manifestó lo siguiente en relación a los hechos objeto de investigación:

*"(...) PREGUNTADO: Sírvase hacer un breve relato de los hechos. CONTESTADO: En el momento que íbamos entrando, que nos dimos cuenta del desvío del timón, procedí a verificar cuáles eran los acontecimientos, por lo que se tomó la decisión de mantenernos en el lugar, mientras se solucionaba el problema. PREGUNTADO: Cuáles eran las condiciones de la*

*maquinaria y del sistema de gobierno. CONTESTADO: La máquina principal estaba bien, el sistema de gobierno presentó un derrame en una de las bombas auxiliares, el cual dio como consecuencia la descarga de las botellas del mando principal de la pala del timón. (...)*  
Cursiva fuera de texto

El boletín emitido para el 27 de diciembre de 2012, por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH), pronosticó lo siguiente:

*“Área Costera: Cielo muy nuboso aumentando a cubierto en horas de la tarde/noche. La temperatura ambiente oscilará entre 27°C y 30°C. El viento será de dirección este con velocidades entre 20 y 23 nudos (fuerza 5-6). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el flujo de bañistas por fuerte oleaje y viento.*

*Área Marítima: El viento será de dirección este con velocidades entre 22 y 25 nudos (fuerza 6). La altura de la ola oscilará entre 1.8 y 2.2 metros (fuerte marejada). Se recomienda extremar las medidas de seguridad para el tráfico de embarcaciones menores.”* Cursiva fuera de texto

Se tiene entonces, que la M/N "THE BROTHERS V", buque de carga de bandera de Santo Tomé y Príncipe, zarpó el 22 de diciembre de 2012 desde Colón - Panamá con destino a Puerto Nuevo - La Guajira, cuando hacia las 22:00 horas del 27 de diciembre de 2012, presentó una avería en el timón del motor, que produjo que la nave quedara sin gobierno por la baja presión y fuese arrastrada a un bajo, configurándose así el siniestro marítimo de encallamiento, producto de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

La responsabilidad en materia marítima está establecida en función de la actividad que se desarrolla, considerada por la doctrina y la jurisprudencia como peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso. Por este motivo, la persona que la desarrolla debe manejarse con la mayor prudencia, teniendo en cuenta las recomendaciones dadas, la normatividad especializada, con el objetivo de garantizar la seguridad de la actividad marítima, de la vida humana en el mar y del medio ambiente marítimo.

El artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad para la navegación como actividad peligrosa, en la que se debe demostrar la diligencia y el cuidado, ya que la única forma de exonerar al sujeto de la acción, en éste caso el Capitán de la nave, es demostrar la ocurrencia de una causa extraña, como lo es la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero, situaciones que rompan el nexo causal entre los hechos y el daño causado.

De la inspección pericial realizada por el señor ALFREDO ORCASITAS CURVELO, Perito Marítimo en Ingeniería Naval Categoría 'A', y de las anotaciones registradas en el Libro de Puente y Navegación, se logró concluir que el 27 de noviembre de 2012, la M/N "THE BROTHERS V" fue autorizada por la Capitanía para el ingreso por el canal a las 18:20 horas y fue hasta las 20:00 horas, que presentó un daño en la bomba hidráulica del timón, generando así que el barco quedara sin gobierno y con caída hacia babor, lo que sumado a los fuertes vientos, imposibilitó que pudiese fondear y finalmente fueron arrastrados por el costado de estribor hacia un bajo.

Conforme a las pruebas obrantes en el proceso y examinadas las circunstancias de modo, tiempo y lugar presentadas en la zona del siniestro, se observa que para el 27 de noviembre existía una alerta para naves menores en aguas del Caribe, dadas las condiciones meteorológicas que hacían difícil la navegación.

Ahora bien, la señora YASMIN YOLANDA ARCHIBOLD TAYLOR, Capitán de la M/N "THE BROTHERS V", aseguró que la nave no alcanzó a encallar, sin embargo en la protesta que presentó, dijo que dada la avería presentada en el timón, les fue imposible fondear y permanecieron en la posición 12°11.453'N y longitud 71°57.631'W, buscando solucionar el impase, sin embargo dio aviso a la autoridad marítima hasta el día siguiente, lo que demuestra que el buque se encontraba encallado y era imposible continuar con la travesía.

Sobre las condiciones de navegabilidad de la nave, el perito no se refirió sobre las posibles causas que lograran determinar que el daño presentado en el timón, por lo que no se logró determinar que el siniestro se presentó como consecuencia de una fatiga de material o una falta de mantenimiento, por lo que el Despacho considera que el encallamiento se presentó por exceso de confianza de la señora YASMIN YOLANDA ARCHIBOLD TAYLOR, Capitán de la M/N "THE BROTHERS V", ya que al navegar por el canal de acceso, requería de un mayor cuidado al momento de transitar por dicha zona, por lo que se procederá a confirmar su responsabilidad.

Con fundamento en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, se hace necesario hacer el análisis para establecer si existió violación a las normas de Marina Mercante, por lo que el Despacho considera que al haber sido la señora YASMIN YOLANDA ARCHIBOLD TAYLOR, Capitán M/N "THE BROTHERS V", declarada responsable en primera instancia, éste vulneró las siguientes disposiciones:

El Código de Comercio en su artículo 1503, sobre la responsabilidad del Capitán:

*"(...) La responsabilidad del Capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella."* Cursiva fuera de texto

A su vez, el inciso 1 y 2 del artículo 40 del Decreto 1597 de 1988, establece las funciones y obligaciones del Capitán:

*"1. Dirigir la navegación de la nave.  
2. Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado del tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación. (...)"* Cursiva fuera de texto

De acuerdo a lo anterior, la señora YASMIN YOLANDA ARCHIBOLD TAYLOR, Capitán de la M/N "THE BROTHERS V", quien tenía el control de la embarcación al momento del encallamiento, puso en peligro su vida, la de los tripulantes y la seguridad de la motonave, ya que tardó un día en dar aviso a la Capitanía de Puerto, hecho que sin duda constituye una violación a las normas de marina mercante.

El Despacho procederá a modificar la redacción de la parte resolutive de primera instancia, ya que una cosa es la responsabilidad civil extracontractual derivada de las actividades peligrosas, en la que se presume la culpa del agente, y otra muy diferente, es la responsabilidad administrativa por violación a normas de marina mercante, relacionada con los requisitos que establece la autoridad marítima para un correcto manejo de las operaciones, que trae como consecuencia una sanción.

Se observa además, que en la parte considerativa del fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto hace alusión a que el señor ALEXIS HERNÁNDEZ SOTO, Capitán del Remolcador, omitió cerciorarse de las condiciones de navegabilidad durante la maniobra por lo que procedería a sancionarlo con multa de DIEZ (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin embargo es un hecho que nada tiene que ver con la presente investigación, por lo que será desestimado en la presente decisión.

En cuanto al avalúo de los daños, se puede evidenciar que no obra dentro del expediente prueba que determine el valor de los daños ocasionados por el siniestro de encallamiento.

Teniendo en cuenta lo anterior y entendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar y practicar pruebas, citar a las partes y en si recolectar material probatorio para determinar el tema del avalúo de los daños, se debe emitir una decisión de plano, motivo por el cual éste Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** el artículo primero del fallo del 3 de julio de 2015, proferido por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva de la presente decisión.

**ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR** el artículo segundo de la decisión del 3 de julio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, que de acuerdo a lo expuesto en la parte motiva del presente fallo quedará así:

**"DECLARAR** administrativamente responsable a la señora YASMIN YOLANDA ARCHIBOLD TAYLOR, en calidad de Capitán de la M/N "THE BROTHERS V", por incurrir en violación a las normas de Marina Mercante y como consecuencia de lo anterior, imponer a título de sanción una multa correspondiente a OCHO (8) salarios mínimos legales mensuales vigentes, correspondientes a CINCO MILLONES CIENTO CINCUENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS PESOS M/CTE (\$5.154.800), pagaderos en forma solidaria con la señora BETSY MILDRETH GONZÁLEZ OSORIO, Representante Legal de la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA."

**ARTICULO 3°- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto Bolívar el contenido del presente fallo a la señora YASMIN YOLANDA ARCHIBOLD TAYLOR, identificada con pasaporte No. 1915417 de Panamá, en calidad de Capitán de la M/N "THE BROTHERS V"; a la señora BETSY MILDRETH GONZÁLEZ OSORIO, identificada con cédula

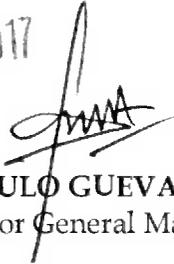
de ciudadanía No. 40.984.090 expedida en Maicao, en calidad de Representante Legal de la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA; y a las demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

**ARTÍCULO 5°.- REMITIR** al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar para que, una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase,

21 DIC 2017



Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**  
Director General Marítimo