

## DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 25 SEP 2010

### REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo  
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta  
Número de expediente: 14012010006  
Sujetos Procesales: Armador Plataforma No.2 SI Suelos e Ingeniería Ltda.  
Victor Simón Fernández Urango. Ingeniero Residente.

Clase de Siniestro: Naufragio.

### OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 25 de febrero de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la plataforma de perforación No.2, ocurrido el 04 de febrero de 2010, previos los siguientes:

### ANTECEDENTES

1. Mediante informe rendido el señor Carlos A. Noriega, director del proyecto Investigación Geotécnica Marina adelantado en Puerto Nuevo "Prodeco" por la firma SI Suelos Ingeniería Ltda. da cuenta que el 04 de febrero de 2010 en el área marina de Puerto Nuevo a una profundidad de 2.50 metros en Latitud 74° 13.649'W y 11° 04.198'N se volteó la plataforma de perforación No.2 cuando era desplazada con apoyo de la lancha La Fortaleza CP- 04-1082 habilitada a la empresa de transporte marítimo de pasajeros Restaurante Minga; quedando semi hundida en posición perpendicular a la superficie del agua. Así mismo, agregó que durante el suceso se observó una leve mancha de acpm procedente del tanque de combustible de la máquina de perforación.
2. Por lo anterior, el día 08 de febrero abril de 2010 el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de investigación por el presunto siniestro marítimo de naufragio, 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.

3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió decisión de primera instancia el 25 de febrero de 2011, a través de la cual declaró que el siniestro marítimo de naufragio de la plataforma No.2 ocurrió con culpa y responsabilidad de la firma SI Suelos Ingeniería Ltda. identificada con el Nit. No.800.075.337-0 en su condición de armador del artefacto naval, y el señor Víctor Simón Fernández Urango, en calidad de ingeniero residente del proyecto de SI Suelos Ingeniería Ltda., identificado con la cédula de ciudadanía No.78380935 y así mismo se declaró que incurrieron en Violación de las normas de la Legislación Marítima Colombiana.
4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este 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, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta 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.

#### HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el informe rendido el señor Carlos A. Noriega, director del proyecto Investigación Geotécnica Marina adelantado en Puerto Nuevo "Prodeco" por la firma SI Suelos Ingeniería Ltda. recibida el 05 de febrero de 2010, en el cual describió las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro marítimo de naufragio de la Plataforma No.2, así:

*"(...) se procedió a realizar movilización de la plataforma de perforación No.2 en el área de marina de Puerto Nuevo desde el punto BH01 al punto BH03, con el apoyo de la lancha FORTALEZA. La maniobra se estaba desarrollando sin ningún inconveniente. Estando anclados a unos 10m del punto donde se quería ubicar la plataforma, se estaba reubicando la lancha para desplazar la plataforma el tramo que faltaba para llegar al punto deseado. Sin embargo, se presentó un oleaje inesperado cubriendo la esquina delantera derecha de la plataforma (tomando como referencia la parte delantera de la máquina de perforación a bordo.), ocasionando el desplazamiento del centro de gravedad*

*del conjunto, volcándose lentamente hasta quedar en posición perpendicular a la superficie del agua.”(Cursivas del Despacho)*

La plataforma No.2, es un artefacto naval construido en madera, pasa cascos para puntales asegurados a la estructura de madera con placa metálica, los puntales son movidos con diferenciales. De eslora 5 mts, manga 4.72 mts, desplazamiento de 9.73 toneladas, capacidad de carga de 2-3 toneladas; cuyo propietario es Suelos Ingeniería Ltda. con Nit No.800.075.337-0 y su uso es para la perforación del fondo marino para la investigación geotécnica del subsuelo hasta el veril de los 7 metros de profundidad. Véase folio 78- 102.

### ANÁLISIS TÉCNICO

El perito marítimo Capitán de Fragata (R) Walter R. Gómez Vera, presentó informe pericial el día 19 de febrero de 2010, obrante a folios 78 al 1029, en el que conceptuó lo siguiente:

- A. La plataforma No.2 fue movilizadada al punto de perforación BH-03 sin autorización de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, lugar donde ocurrió el siniestro.
- B. La empresa SUELOS INGENIERIA LTDA no tiene licencia de explotación Comercial expedida por DIMAR, que la habilite para desarrollar una o unas actividad(es) marítima(s) específica(s), como es la operación marítima que se tiene que realizar para posicionar las plataformas en los puntos de perforación establecidos en el plano Marine General Geotech Borehole Plan- Sheet 2, de (BH-01 hasta BH-09, incluyendo pruebas de CPT desde CPT -01 hasta CPT-08 máximo hasta el veril de los 7 mts. en el proyecto de investigación geotécnica en Puerto Nuevo), el cual anexó.
- C. No cuentan con el personal idóneo en el área de operaciones marinas para la operación segura de las plataformas.
- D. La plataforma está diseñada para tener máximo 5 tripulantes, al momento del siniestro habían 7 personas a bordo.
- E. El personal que estaba tripulando la plataforma No.2 momentos antes del siniestro no tienen y no han realizado los cursos básicos OMI (1.13 Emergencias Básicas- primeros auxilios; 1.19 técnicas de supervivencia personal; 1.20 Prevención y luchas contraincendios- 1.21 seguridad personal y responsabilidades sociales).
- F. La plataforma no estaba anclada por sus cuatro extremos.
- G. Es necesario que la empresa SUELOS INGENIERIA LTDA tenga claro las especificaciones de diseño y los límites de operación, especialmente de las plataformas Nos. 2 y 3, dadas por el fabricante para su operación segura.

- H. Es necesario adelantar una inspección pericial por parte de buzos para determinar las posibles fallas estructurales o novedades generadas en su operación antes de efectuar las maniobras de salvamento.
- I. Con base en la inspección pericial practicada en el lugar del siniestro marítimo, el propietario SUELOS INGENIERIA Ltda a través de su Director de Proyecto Ingeniero Carlos Noriega, a partir de la ocurrencia de los hechos que son de conocimiento de la Autoridad Marítima, están obligados a tomar las medidas de seguridad que sean necesarias para evitar abordajes en el mar (luces de posición en las partes visibles del artefacto naval siniestrado, lancha de seguridad permanente en el lugar del siniestro, entre otras).
- J. En las condiciones actuales, la plataforma No.2 no podrá ser utilizada debido a deformaciones de los compartimentos estancos (canecas plásticas), como se observa en la fotografía. Es necesario que el propietario le efectúe un condition survey una vez sea rescatada a fin de verificar qué otras deficiencias presenta para su operación segura.
- K. Es necesario que las plataformas No.2 y 3 sean rediseñadas antes de volverlas a utilizar, en relación con sus compartimentos estancos y estabilidad transversal, de tal forma que ofrezcan seguridad durante su operación.

#### CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Santa Marta para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Santa Marta, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la plataforma No.2, ocurrido el día 04 de febrero de 2010. (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).
2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró responsable de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la plataforma No. 2, a la firma SI Suelos Ingeniería Ltda.

en su condición de armador del artefacto naval y del señor Víctor Simón Fernández Urango Ingeniero Residente, en razón a que para el caso se advirtió la escogencia de prácticas erróneas, alteradas o no oportunas, que omitieron desde el registro, clasificación y habilitación de la plataforma No.2 como la idoneidad en labores de marinería, de las personas encargadas en su operación lo que llevo al desconocimiento del comportamiento del área con respecto a las condiciones de viento, corrientes y mareas, aspectos necesarios para establecer los movimientos con seguridad.

3. Acerca de la anterior declaratoria de responsabilidad del Armador e Ingeniero Residente, se examinarán las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, y las pruebas obrantes en el proceso, entre otras declaraciones, así:

- El Representante Legal de Suelos Ingeniería Ltda., señor Alberto José Durán Gamarra manifestó en declaración rendida el 22 de febrero de 2010 que:

*"(...) el movimiento de la plataforma No. 2 se inició en horas muy tempranas y estando a unos 10 metros del punto de perforación el mar comenzó a cambiar y se dieron olas mayores a 1 metros desestabilizando la plataforma haciéndola voltear, que no se presentaron heridos ni contaminación en el sitio. Que la lancha Fortaleza estaba destinada para el transporte de personal y para ayudar a mover las anclas con las que ayudaban para halar la plataforma, que nunca fue utilizada para remolcar la plataforma y que cuando ocurrió el volcamiento se encontraba distante de la plataforma aproximadamente unos 50metros (...)"*. (Cursivas fuera de texto).

- El Ingeniero residente del proyecto de SI. Suelos Ingeniería Ltda., el señor Víctor Simón Fernández Urango indicó en declaración el 22 de febrero de 2010 que:

*"(...) el día 4 de febrero estando en el sitio de perforación en el punto VH03 cuando llegó una ola repentina que volteó la plataforma, que estaban a bordo de la plataforma y cuando vieron que la plataforma le entro agua y que perdió su centro de gravedad, todos se tiraron al agua, sin sufrir daño alguno, ni se perdieron objetos, que hubo un derramamiento de ACPM no representativo, fue como medio galón aproximadamente, menos de medio galón de ACPM que fue recogido con el kit de derrame que estaba en la plataforma y se hizo con el apoyo de la lancha."*(Cursivas fuera de texto).

De lo anterior antes transcrito, se extrae que la firma Suelos Ingeniería Ltda inició los trabajos contratados con la plataforma No.2 (artefacto naval) y en el desarrollo de los mismos sufrió el siniestro marítimo el 04 de febrero de 2010 en el área marina de Puerto Nuevo a una profundidad de 2.50 metros en Latitud 74° 13.649W y 11° 04.198´ N en donde se volteó la plataforma de perforación quedando semihundida en posición perpendicular a la superficie del agua, hechos en los cuales los señores Johan Mejía Barraza, Sami Gómez Iván Rebolledo y Jaime Julio cayeron al agua y presentaron heridas leves.

Así mismo, se relató que durante el suceso se observó una leve mancha de acpm procedente del tanque de combustible de la máquina de perforación.

Es pertinente mencionar que, se designó el Perito Marítimo Walter Gómez Vera para que conceptuara frente al respecto, rindiendo su informe el 19 de febrero de 2010 del cual se corrió traslado a las partes las cuales haciendo uso dentro del término presentaron solicitudes de aclaración y complementación que fueron resueltas en el curso de la audiencia sin que cursara objeción por error grave sobre el dictamen pericial destacándose lo siguiente:

- Concluyó el perito, que SI Suelos Ingeniería Ltda. a través de su director de proyecto Carlos Noriega, están obligados a tomar las medidas de seguridad necesarias para evitar abordajes, luces de posición en las partes visibles del artefacto naval siniestrado, lancha de seguridad permanente en el lugar del siniestro, entre otras.
- Que la plataforma No.2 (artefacto naval), no estaba anclado por sus cuatro extremos.
- Que el personal operativo no contaba con la idoneidad, no tenía los cursos OMI (emergencias básica-primeros auxilios; 1.19 técnicas de supervivencia personal; 1.20 prevención y lucha contra incendios; 1.21 seguridad personal y responsabilidades sociales.)
- La plataforma en el momento del siniestro, sobrepasó la capacidad de cinco tripulantes a bordo acuerdo diseño del fabricante, había a bordo 07 personas.

De lo anterior, se colige que para los trabajos de perforación desarrollados por SI Suelos Ingeniería Ltda., no se observó las reglas exigidas para la seguridad, como el uso de embarcaciones apropiadas para el remolque o desplazamiento de la plataforma dentro del área de estudio hechos que se evidencia en la ausencia del uso del remolcador, de la falta de permisos y cumplimiento de normas obligatorias para el desarrollo de la actividad humana.

Así mismo se constató que, SI Suelos Ingeniería Ltda. inició labores de perforación sin habilitar la plataforma No.2 como un artefacto naval y sin obtener la habilitación como empresa de servicios marítimos para los trabajos a desarrollar ni habilitó equipos de apoyo como lo es la lancha Fortaleza y operar con un personal no idóneo para el desarrollo de las actividades marítimas.

Teniendo en cuenta lo anterior, se concluye que la empresa operadora quien ejercía como armador no tuvo la observancia de seguridad alguna para maniobrar el proceso de las actividades de manera segura, esto es, el volcamiento y posterior hundimiento de la plataforma; lo que permite concluir en grado de certeza su responsabilidad en la ocurrencia del siniestro marítimo acaecido.

De igual manera cabe mencionar y se indica que el señor Victor Simón Fernández Urango Ingeniero residente del proyecto SI Suelos Ingeniería Ltda fue el operador o responsable de la plataforma y encargado de la operación y coordinación de los trabajos de perforación

y seguridad de los equipos por lo que ejercía funciones náuticas y por ello generó responsabilidades en cabeza del armador.

Así pues, se concluyó la responsabilidad por el hecho peligroso en cabeza de la firma SI Suelos Ingeniería Ltda y del señor Victor Simón Fernández Urrego Ingeniero residente del proyecto, como directos responsables de las personas encargadas de la operación de la plataforma.

Lo anterior en virtud a lo establecido en el Código de Comercio, numeral 2 del artículo 1479 que le atribuye como obligación al armador: *"Aún en los casos que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del Capitán"* (Cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

Además, se observó el incumplimiento a las normas de la Legislación Marítima Colombiana, relacionada con el lleno de los requisitos que exige la autoridad para autorizar las diferentes acciones en el mar; en este caso, gestionar y obtener los permisos de operación como empresa de servicios marítimos; registro del artefacto naval Plataforma No.2 y sus certificados de seguridad el cual operó con personal no idóneo acreditado por la autoridad marítima para el desarrollo de actividades marinería a bordo de la plataforma No.2, y corresponde las sanciones a que haya lugar conforme lo establece el artículo 80 del Decreto 2324 de 1984.

De acuerdo con lo anterior, queda probada la responsabilidad de los citados señores en la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio, al igual que la violación a las normas de Marina Mercante, contempladas en los artículos 87,116 y 131 del Decreto 2324 de 1989 en concordancia con los artículos 24 y 35 del Decreto 1423 de 1989.

Por las razones anteriormente indicadas, se confirmará en su integridad la decisión del 25 de febrero de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta.

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

## RESUELVE


**ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR** en su integridad la decisión del 25 de febrero de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

**ARTÍCULO 2°.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión al señor representante legal de SI Suelos Ingeniería Ltda y Victor Simón Fernández Urango, en calidad de Armador e Ingeniero Residente, respectivamente, de la plataforma No.2, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 3°.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 4°.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 25 SEP 2015

  
Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**  
Director General Marítimo (E)