

REF: SINIESTRO CONTAMINACIÓN “CRISTI”
Puerto de Cartagena (Consulta)

Antecedentes

Mediante acta de protesta se dio a conocer que la motonave “**CRISTI**” zarpó el 9 de agosto de 2006, desde el puerto de Maracaibo, Venezuela, con destino a Roatán, la tripulación detectó una fisura en la parte inferior del casco a la altura de la línea de flotación y una falla en uno de los motores propulsores. Esta situación técnica derivó inmediatamente en dos incidentes legales: primero, un accidente marítimo de **contaminación**, debido a que la fractura en el casco permitió un escape de combustible (Diesel/Gasoil) hacia el océano. Segundo, esto forzó al Capitán a realizar un accidente marítimo de **arribada forzosa**, que es la entrada necesaria a un puerto distinto al autorizado originalmente (Cartagena en lugar de Roatán) para atender una emergencia que ponía en riesgo la vida de la tripulación y la integridad del buque.

El tercer accidente marítimo fue el **encallamiento**, el cual ocurrió tres días después, una vez que la nave ya se encontraba en jurisdicción de Cartagena para atender la emergencia inicial. El 12 de agosto de 2006, a pesar de contar con la asesoría de un Piloto Práctico que abordó a las 17:10 horas, la motonave terminó varada frente al astillero ASTIVIK a las 19:30 horas. Las investigaciones posteriores demostraron que este tercer evento fue consecuencia directa de los dos anteriores, ya que el Capitán omitió informar al Piloto sobre la falla del motor y la fisura del casco, lo que, sumado a las maniobras de trasiego de combustible para estabilizar la nave, aumentó el calado en popa y provocó que tocara fondo

El fallo de primera instancia fue proferido el 29 de septiembre de 2008 por el Capitán de Puerto de Cartagena, quien declaró como legítima la arribada forzosa y exoneró de toda responsabilidad tanto al Capitán como al Piloto Práctico por los hechos de contaminación y encallamiento.

Competencia

La competencia para resolver esta investigación recae en la Dirección General Marítima (DIMAR), fundamentada en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el Decreto 1561 de 2002. Se resalta que estas decisiones poseen un carácter jurisdiccional, actuando la autoridad marítima como juez en controversias derivadas de un accidente marítimo, lo cual ha sido ratificado por el Consejo de Estado y la Corte Constitucional. En este caso particular, el expediente llegó a la segunda instancia a través de la vía de la **consulta**, ya que no se interpuso recurso alguno contra la providencia de primera instancia dentro del término legal establecido.

Consideraciones de la Dirección General Marítima

En sus consideraciones, la DIMAR estableció que la navegación marítima conlleva una presunción legal de culpa para quienes ejercen dicha actividad de alto riesgo, según el artículo 2356 del Código Civil. Respecto a la arribada forzosa, el Despacho consideró que fue

legítima y necesaria, pues el Capitán priorizó la seguridad de la tripulación y la nave ante el riesgo de hundimiento en alta mar. Sin embargo, en cuanto a la contaminación, la DIMAR determinó que los trabajos de mantenimiento realizados previamente a la nave fueron insuficientes e inadecuados para soportar las condiciones del mar, lo que permitió el desprendimiento de soldaduras y el consecuente derrame. Sobre el encallamiento, se consideró que el Capitán faltó a su deber de información al no comunicarle al Piloto Práctico el estado real de la nave, específicamente la falla en el sistema de propulsión y la fisura en el casco, omisión que impidió una valoración apropiada de la maniobra para evitar el accidente marítimo.

Análisis técnico y pericial

El análisis técnico se basó principalmente en los dictámenes elaborados por un perito naval clase “A” en agosto de 2006. El informe pericial precisó que la falla en el motor propulsor fue causada por un daño eléctrico en una válvula solenoide. Respecto al daño en el casco, el perito concluyó que el diseño de la nave era de tipo plano, recomendable solo para aguas calmas o costeras, y que la calidad de las soldaduras era deficiente, lo que provocó que el oleaje en alta mar fracturara la estructura. En relación con el encallamiento, el informe técnico destacó que el área donde ocurrió el suceso carecía de señalización y ayudas a la navegación adecuadas, calificándolas como nulas, lo cual dificultó la aproximación al astillero. Asimismo, se determinó que el trasiego de combustible realizado a bordo para compensar la escora alteró los calados de la nave, aumentando el calado en popa y facilitando que tocara fondo.

Decisión

La decisión de segunda instancia del 12 de diciembre de 2012 emitida por la DIMAR consistió en **confirmar** la legitimidad de la arribada forzosa de la motonave al puerto de Cartagena. No obstante, el Despacho decidió **revocar** la exoneración de responsabilidad del Capitán de la nave que se había dictado en primera instancia. En consecuencia, el Capitán fue **hallado responsable** tanto por el hecho de contaminación como por el encallamiento de la motonave, debido a las deficiencias en el mantenimiento y la omisión de información crítica durante la maniobra. Por el contrario, el Piloto Práctico fue **exonerado de responsabilidad**, ya que se demostró que desconocía las fallas técnicas de la embarcación y que las ayudas a la navegación en la zona eran inexistentes, lo que hacía que el **accidente marítimo** fuera inevitable para él. Finalmente, la DIMAR se abstuvo de imponer sanciones administrativas por violación a las normas de Marina Mercante al haber operado el fenómeno de la caducidad.