



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

AQUITANIA

Tipo de siniestro: Daño Instalaciones	Fecha del siniestro: 20/10/2005
Fecha del fallo de 1era instancia: 27/06/2008	Fecha del fallo de 2da instancia: 19/08/2011
Puerto: Buenaventura	

Descripción y análisis preliminar del caso:

El siniestro ocurrió el 20 de octubre de 2005 durante una **maniobra de atraque** del buque "AQUITANIA", por el costado de babor, solicitado específicamente por el agente marítimo para facilitar la descarga de contenedores el cual contaba con la asistencia de los remolcadores "CHONTA" y "NISA". Según los informes y testimonios, el buque no impactó bruscamente contra el muelle; de hecho, la tripulación y el práctico afirmaron que la operación se realizó sin novedades audibles ni impactos percibidos en el momento. Sin embargo, una vez finalizado el amarre, se descubrió una **avería en el casco** del buque.

El peritaje técnico determinó que el daño fue causado porque la defensa de concreto del muelle no estaba totalmente protegida con caucho. Debido a la marea alta, la parte baja del casco del buque entró en contacto con la parte superior de la defensa, donde el concreto reforzado estaba expuesto, provocando la flexión y rotura del acero naval del casco por la sola presión de la maniobra.

Según el informe pericial, la velocidad de aproximación fue objeto de disputa: mientras la Sociedad Portuaria alegaba 3 nudos, el piloto práctico y la tripulación sostuvieron que fue menor a 1 nudo, lo cual se consideró dentro de los límites normales para el espacio reducido del muelle. El informe destaca que el administrador del puerto conocía y toleraba la falta de protección en la defensa de concreto, lo cual constituía una condición de riesgo latente que no fue comunicada a los responsables de la navegación del buque.



Características del buque

El "AQUITANIA" es una motonave de bandera liberiana con un tonelaje de registro bruto (TRB) de **26,047 toneladas**. Sus características físicas, como el tipo de casco y su estructura de acero naval, lo hacían vulnerable ante el contacto directo con materiales de mayor dureza como el concreto reforzado del muelle.

Síntesis:

Este accidente se produce por una concurrencia de elementos que pretendemos ayudar a corregir.

En el presente caso se combinan los siguientes elementos:

1. Omisión en la falta de mantenimiento y la inspección de la infraestructura del muelle No.8.
2. Falla en el procedimiento de asignación de atraque al no realizarse un análisis técnico previo exhaustivo que considerara el estado real de las defensas del muelle 8.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	<ul style="list-style-type: none">• Se consideró que la actuación del Capitán y del PP ajustada a la diligencia profesional esperada. Los testimonios coinciden en que la maniobra se realizó con precaución, manteniendo una velocidad mínima debido al espacio reducido disponible para aproximarse al muelle.• Se evidencia omisión del personal de la Sociedad Portuaria, encargado del mantenimiento y la inspección de la infraestructura
Procedimientos	<ul style="list-style-type: none">• Se evidencia falla al no realizarse un análisis técnico previo por parte de la Gerencia de Operaciones que debe determinar el lugar de atraque evaluando la disponibilidad de la línea y si las defensas son adecuadas para soportar la presión del buque específico que llega, considerando su calado y tipo de casco.
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">• Se establece que las condiciones de la infraestructura no aptas para atracar un buque, debido que no había defensas apropiadas en el Muelle 8 para la época del siniestro. Fallo la cadena de exigencia y verificación previa.
Reglamentación	<ul style="list-style-type: none">• Se denota el incumplimiento de las normas de seguridad y vigilancia de instalaciones portuarias por parte de la SPRBUN fue evidente.



	<ul style="list-style-type: none">• Se exime de responsabilidad al PP por “causa extraña”.
Condiciones ambientales	<ul style="list-style-type: none">• El estado de la marea era alta, lo que provocó que la parte del casco del buque con menor resistencia coincidiera exactamente con la zona superior del muelle donde faltaba la protección de caucho.
Otros factores	<ul style="list-style-type: none">• No aplica

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Realizar inspecciones visuales y técnicas de las defensas de los muelles antes de autorizar cada atraque.
	Establecer un calendario estricto de reemplazo de escudos de caucho dañados o desgastados en todas las instalaciones.
	Incluir sanciones severas para los terminales que autoricen maniobras en sitios que no cumplan con el 100% de las protecciones de caucho.
	Crear un protocolo donde la Gerencia de Operaciones informe formalmente a pilotos y capitanes sobre cualquier limitación o defecto en el muelle asignado.

Elaborado por: Laura Alfonso

Fecha: 01 de abril de 2026

Fecha y lugar de Aprobado por Junta Directiva: _____