



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:
CHIOS WIND

Tipo de siniestro:

Encallamiento

Fecha del siniestro:

19/05/2011

Fecha del fallo de 1era instancia:

25/02/2015

Fecha del fallo de 2da instancia:

07/09/2019

Puerto:

Barranquilla

Descripción y análisis resumido del caso:

El 19 de mayo de 2011, la motonave *CHIOS WIND*, de bandera griega, encalló durante la maniobra de aproximación y recalada de la motonave al canal de Barranquilla.

A las 16:10 horas, el piloto reportó que había sido autorizado para ingresar al canal navegable y que procedía a realizar un giro de 360 grados para verificar la maniobrabilidad de la motonave. Sin embargo, el sistema automático de identificación observó a las 16:15 horas que el piloto no realizó el giro de 360 grados recomendado para enfilarse e ingresar al canal navegable, recomendada por el controlador de tráfico marítimo.

El barco comenzó a moverse hacia estribor y el piloto gritó que no pararan la máquina, ejecutándose la acción demasiado rápido. Después de varias maniobras con la máquina sin respuesta, el piloto sugirió esperar un remolcador debido a que habían encallado en un lugar peligroso. Por su parte, el piloto argumentó que el buque comenzó a reducir velocidad a menos de 6 nudos. A pesar de poner todo el timón a estribor, el buque no caía. El buque avanzaba en el centro del río, pero empezó a derivar hacia el tajamar oriental, y finalmente perdió velocidad, reconoció fondo y alcanzó la punta del tajamar oriental por dentro. El piloto explicó que el encallamiento se produjo por la pérdida de gobierno del buque al no poder remontar la corriente existente en bocas de ceniza.

De las declaraciones del capitán se extrae: La máquina de la motonave presentaba "pobres condiciones" respecto del manejo de la inercia (peso) del buque y, adicionalmente, el "aparato propulsor" (propulsión y timón) mostraba deficiencias.

Las investigaciones determinaron que tanto el capitán como el piloto práctico



compartían responsabilidad: el primero por generar un acto permisivo, sin mostrar inconformidad por la maniobra y el segundo por no evaluar con la debida previsión las condiciones del canal ni advertir los riesgos al capitán. No se configuraron causales de exoneración por fuerza mayor o caso fortuito, dado que los hechos eran previsibles y evitables con una adecuada planeación y ejecución de la maniobra.

Síntesis:

En consecuencia, se concluyó que el siniestro obedeció a una combinación de factores humanos y técnicos:

1. Deficiencias en la ejecución de la maniobra, la operación se realizó sin la ejecución del procedimiento recomendado de giro de 360 grados previsto para el Puerto de Barranquilla.
2. Fallas de la máquina, las condiciones eran deficientes.
3. Condiciones ambientales adversas, se presentó el Fenómeno de la Niña

Sobre las lecciones aprendidas:

<i>Factor humano</i>	<ul style="list-style-type: none">• Se obviaron los procedimientos previstos y recomendados para la operación de embarcaciones en el Puerto de Barranquilla, específicamente la realización del giro de 360 grados.
<i>Procedimientos</i>	<ul style="list-style-type: none">• No aplica
<i>Infraestructura</i>	<ul style="list-style-type: none">• El capitán de la nave mencionó que la máquina de la motonave presentaba "pobres condiciones" respecto del manejo de la inercia (peso) del buque y, adicionalmente, el "aparato propulsor" (propulsión y timón) mostraba deficiencias.
<i>Reglamentación</i>	<ul style="list-style-type: none">• No aplica.
<i>Condiciones ambientales</i>	<ul style="list-style-type: none">• El siniestro coincidió con la presencia del Fenómeno de La Niña registrado en el país a mediados del año 2010, el cual se agudizó en el primer semestre del 2011, las maniobras se ejecutaron bajo condiciones de corrientes predominantes del Río Magdalena, intensificadas por el Fenómeno de La Niña, las cuales afectaron la estabilidad y navegabilidad de la nave.
<i>Otros factores</i>	<ul style="list-style-type: none">• No aplica

<i>Acciones para minimizar riesgos futuros:</i>	Adherencia estricta a los procedimientos de recalada y aproximación.
	Elevar los estándares de mantenimiento del sistema de



	<p>gobierno. Cualquier reporte sobre "deficiencias en el aparato propulsor" debe generar una orden de trabajo prioritaria que impida el despacho de la nave hasta que se recupere la plena maniobrabilidad.</p>
	<p>Implementar pruebas de rendimiento mecánico antes de cada tránsito por zonas de alta demanda técnica, verificando que el tiempo de respuesta del aparato propulsor y la efectividad del timón sean los adecuados para controlar la masa total del buque en condiciones de carga máxima.</p>
	<p>Tomar medidas para modificar o suspender la maniobra de ingreso si las condiciones hidrodinámicas (caudal, velocidad de la corriente) superan los límites seguros establecidos.</p>

Elaborado por:

Fecha:

Fecha y lugar de Aprobado por Junta Directiva: _____

