



**FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS**

**Nombre del buque:**

INTERGOOD VII y BARCAZA "Z&P 440"

<b>Tipo de siniestro:</b> Abordaje	<b>Fecha del siniestro:</b> 01/12/2010
<b>Fecha del fallo de 1era instancia:</b> 31/12/2014	<b>Fecha del fallo de 2da instancia:</b> 13/09/2019
<b>Puerto:</b> Santa Marta	

**Descripción preliminar del caso:**

El 01 de diciembre de 2010, en la Bahía de Santa Marta, se produjo un abordaje entre la barcaza (artefacto naval) "Z&P 440", de bandera venezolana, y la motonave "INTERGOOD VII", de bandera colombiana. En el momento del suceso, la barcaza estaba siendo remolcada por el remolcador "SALVATORE", puesto que, se estaba ejecutando una maniobra de **ataque y posterior desplazamiento (corrida)** de la barcaza desde el fondeadero de la bahía hacia el Muelle No. 1.

El Piloto Práctico, tras recibir instrucciones del Coordinador de Puerto, ordenó mover la barcaza más hacia proa (hacia la playa) para ajustar su ubicación definitiva. El remolcador inició el movimiento con "cloche de máquina adelante". El Piloto Práctico recibió un reporte radial de 12 metros de distancia respecto a la otra nave; sin embargo, casi de inmediato y mientras la barcaza aún tenía "viada" (impulso o inercia), el reporte cambió súbitamente a 1 metro de distancia. Durante este movimiento de "correr" la barcaza a lo largo del muelle, se produjo el contacto con la estructura de la motonave "INTERGOOD VII", que ya se encontraba atracada en las inmediaciones.

**Características de los buques**

"Z&P 440": Artefacto naval tipo gabarra o barcaza. Su característica estructural más crítica en este evento es una "lanzadera de tubos" o apéndice sobresaliente en su proa, con una longitud aproximada de 10 metros, levantada entre 30° y 40° sobre el plano horizontal.

"SALVATORE": Remolcador de bandera colombiana encargado de la propulsión y gobierno de la barcaza durante la maniobra.

"INTERGOOD VII": Es una motonave de bandera colombiana.



Según el dictamen pericial, la causa del siniestro fue una maniobra "inadecuada e inexacta" debido a que el Piloto se encontraba en el puente de mando del remolcador "SALVATORE" y no en la barcaza. Desde esa posición, la estructura de la propia barcaza le impedía ver con claridad el muelle y la distancia real hacia la proa, lo que le privó de un control visual efectivo durante la aproximación crítica. Asimismo, el perito argumentó que, la causa precursora de los daños fue un **"desvío o desajuste de la maniobra en sus parámetros de propulsión y gobierno"**. Técnicamente, esto permitió que el apéndice sobresaliente de la barcaza (la lanzadera de tubos) sobrepasara las bordas de la motonave "INTERGOOD VII" e impactara contra su tubo de venteo y la superestructura de la caseta de máquinas.

#### Síntesis:

El accidente ocurrió como resultado de la interacción de condiciones operativas y factores humanos presentes al momento de los hechos.

En el presente caso se combinan los siguientes elementos:

- Falta de evaluación de riesgos de estructuras especiales para la ejecución segura de las maniobras.
- Percepción errónea entre las distancias
- Maniobra inadecuada e inexacta debido a la deficiente visibilidad por la ubicación del Práctico.

#### Sobre las lecciones aprendidas:

<b>Factor humano</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Se evidencia falta de visibilidad en la maniobra necesaria para controlar la aproximación debido a que el Piloto se encontraba en el puente de mando del remolcador "SALVATORE" y no en la barcaza "Z&amp;P 440".</li></ul>
<b>Procedimientos</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Se denota falta de coordinación previa con el Capitán del remolcador y con el personal de tierra, para determinar los medios idóneos para ejecutar la "corrida" de la barcaza que permitiera reaccionar ante cambios rápidos en las distancias (de 12 metros a 1 metro en pocos instantes).</li></ul>
<b>Infraestructura</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La barcaza "Z&amp;P 440" contaba con una "lanzadera de tubos" o protuberancia de aproximadamente 10 metros de longitud, levantada en un ángulo de 30° a 40°. Este apéndice sobresaliente incrementaba el riesgo de colisión al invadir el espacio aéreo y físico de otras naves.</li><li>• La reducción del espacio en el Muelle No. 1 influyó en el evento, ya que, la presencia cercana de la motonave</li></ul>



	"INTERGOOD VII" en el mismo sector de atraque obligaba a una precisión extrema.
<b>Reglamentación</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• No aplica</li></ul>
<b>Condiciones ambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• No aplica</li></ul>
<b>Otros factores</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• No aplica</li></ul>

<b>Acciones para minimizar riesgos futuros:</b>	Realizar entrenamientos de simulación para Pilotos Prácticos enfocadas específicamente en el remolque de artefactos navales con visibilidad restringida.
	Implementar la presencia obligatoria de vigías con comunicación directa al puente en ambos extremos de la barcaza durante el atraque.
	Verificar que el Piloto Práctico se ubique en la embarcación remolcada (si las condiciones lo permiten) o en un lugar con visibilidad 360° de la maniobra.
	Mantener distancias mínimas de seguridad entre buques atracados cuando se realicen maniobras de barcasas con apéndices.
	Incentivar el uso de sensores de proximidad o cámaras inalámbricas en los extremos de barcasas de gran longitud.

**Elaborado por:** \_\_\_\_\_

**Fecha:** \_\_\_\_\_

**Aprobado por Junta Directiva:** \_\_\_\_\_