



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del Buque:

NIDA

Tipo de siniestro:

Daños a instalación portuaria

Fecha del siniestro:

11/01/2007

Fecha del fallo de 1era instancia:

17/09/2010

Fecha del fallo de 2da instancia:

29/10/2014

Puerto:

Santa Marta

Descripción y análisis resumido del caso:

El siniestro consistió en la colisión de la motonave **NIDA** contra la defensa del muelle No. 7 de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta (SPRSM). El evento ocurrió durante la maniobra de zarpe. Para apoyar la salida, se utilizó el remolcador ATLAS, el cual inicialmente se posicionó por el costado de estribor con un empuje mínimo para mantener el buque paralelo al muelle.

A las 15:40R, mientras se procedía a la largada de los cabos (spring de popa y largos de proa), la fuerza del viento proveniente del NNE (nornoreste) comenzó a separar la proa del buque del muelle. Ante este desplazamiento, el piloto práctico ordenó al remolcador aumentar la potencia de empuje para retornar el buque a su posición paralela y facilitar la liberación de las amarras. En el momento en que el remolcador cerró el buque contra las defensas, el coordinador de operaciones de la SPRSM informó vía radio que la defensa 205 había colapsado tras el contacto. El informe pericial técnico determinó que, aunque hubo contacto físico, la energía incidente no era suficiente para destruir una defensa en condiciones normales, resultando en la pérdida total del elemento de neopreno.

Según el informe técnico presentado en el proceso investigativo: Se desarrolló la maniobra de manera idónea, utilizando los recursos disponibles (el remolcador) de acuerdo con las circunstancias operativas del momento, el plan de zarpe fue diseñado correctamente para las condiciones de tiempo y lugar, las pruebas técnicas y visitas de inspección revelaron que la defensa 205 ya presentaba un debilitamiento estructural previo.

El peritaje concluyó que la fuerza ejercida por el remolcador no fue capaz de acelerar la masa del buque a una velocidad (superior a 0.10 m/seg) que pudiera sobrepasar los límites de una defensa en buen estado.



Síntesis:

El accidente ocurrió como resultado de un hecho de un tercero, siendo causal eximente de responsabilidad.

En el presente caso se presenta

1. Falta de mantenimiento de las defensas de las instalaciones portuarias.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	• No aplica
Procedimientos	• No aplica
Infraestructura	• Si evidencia que la defensa 205 ya presentaba un debilitamiento estructural previo por operaciones de carga rutinarias, por lo que, se convirtió en el "eslabón débil" de la operación ante un contacto que debería haber sido absorbido sin daños.
Reglamentación	• Se debe denotar que el daño fue causado por el estado previo de la defensa (causa extraña o hecho de un tercero).
Condiciones ambientales	• Si bien el viento no fue la causa del daño, sí fue el elemento que generó la necesidad operativa de aplicar mayor potencia con el remolcador para mantener el buque paralelo.
Otros factores	• No aplica

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Establecer un calendario de reemplazo de defensas basado en ciclos de vida útil y fatiga de material, no solo en fallas visibles.
	Realizar una inspección visual de las defensas del muelle por parte del personal de tierra antes de cada atraque o zarpe.
	Implementar un protocolo de reporte obligatorio de impactos.
	Realizar peritajes técnicos anuales sobre la capacidad resistente de los muelles y sus sistemas de protección.

Elaborado por:

Fecha: _____

Fecha y Lugar de probado por Junta Directiva: _____