



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

SIMON SCHULTE

Tipo de siniestro: Abordaje	Fecha del siniestro: 11/11/2012
Fecha del fallo de 1era instancia: 30/09/2013	Fecha del fallo de 2da instancia: 22/03/2018
Puerto: Cartagena	

Descripción preliminar del caso:

El siniestro ocurrió el 11 de noviembre de 2012 a las 00:33 horas en la bahía de Cartagena. La motonave "SIMON SCHULTE", de bandera de Liberia, se encontraba ingresando a la zona de fondeo. Esta consistía en reducir gradualmente la velocidad de la máquina al pasar por puntos de referencia (como las boyas 29 y 31) para llegar con la "viada" (inercia controlada) al sitio designado en el radar. La ruta planificada implicaba navegar en aguas restringidas y pasar a una distancia aproximada de 70 metros de cuatro embarcaciones que ya estaban fondeadas.

Al acercarse a la motonave "SMART" (de bandera colombiana), el "SIMON SCHULTE" se vio afectado por **ráfagas de viento repentinas (18 nudos)**, lo que provocó un abatimiento (deriva) hacia la posición de la otra nave. A pesar de las órdenes de timón dadas a última hora para evitar la colisión, la proa del "SIMON SCHULTE" impactó sutilmente el costado de la motonave "SMART" tras haber sobrepasado dos de sus bodegas.

La motonave "SIMON SCHULTE", cuenta con Tonelaje de Registro Bruto (TRB) de **25.074**. Una característica crítica señalada en los informes es que el buque llegó a Cartagena **completamente deslastrado**.

Al estar deslastrado, el buque presentaba una superficie de exposición al viento mucho más acentuada de lo normal. Esto significa que su obra muerta (la parte del casco fuera del agua) era mayor, actuando como una "vela" que facilitó el desplazamiento lateral por el viento, factor determinante en la pérdida de control de la trayectoria.

El dictamen señala una discrepancia crítica entre la información electrónica y la realidad



visual. El capitán admitió estar **concentrado en el radar**, el cual "no mostraba peligro alguno" en términos de ecos de colisión inminente. El perito concluye que se descuidó la vigilancia visual por las ventanas y los costados, lo que impidió notar el **abatimiento (deriva lateral)** causado por el viento hasta que ya era tarde.

Las condiciones meteorológicas al momento del siniestro:

- Viento: Rafaga de 18 nudos

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 márgenes de seguridad más amplios en condiciones de carga (deslastrado).
- Falta de planeación de la maniobra de un buque deslastrado
- Insuficiencia o saturación en las zonas de fondeo de la Bahía de Cartagena para efectuar la maniobra de forma satisfactoria

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	<ul style="list-style-type: none">• El capitán se limitó a observar la maniobra desde el radar, confiando plenamente en el equipo electrónico y en la asesoría del piloto, sin efectuar una vigilancia visual efectiva por las ventanas del puente.
Procedimientos	<ul style="list-style-type: none">• Se evidencia que, aunque se fijó una ruta, no se consideró adecuadamente el comportamiento de un buque de gran porte deslastrado en un canal de acceso con ráfagas de viento previsible, lo que dificultó la rectificación del rumbo ante la deriva.
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">• El buque presentaba una superficie de exposición al viento mucho más acentuada de lo normal. Esto significa que su obra muerta (la parte del casco fuera del agua) era mayor, que facilitó el desplazamiento lateral por el viento.• Se denota que hay limitación del espacio de la maniobra, puesto que, en ese momento se encontraba ocupada por cuatro motonaves fondeadas y se navegaba en aguas restringidas.



Reglamentación	<ul style="list-style-type: none">• Violación de la Regla 5 del COLREG (Vigilancia), la cual exige mantener en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva por parte del Capitán.
Condiciones ambientales	<ul style="list-style-type: none">• Las ráfagas de viento impestivas de hasta 18 nudos en dirección NE-SW que alteraron la trayectoria del buque.
Otros factores	<ul style="list-style-type: none">• No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Implementar protocolos de vigilancia 360° desde los alerones del puente para garantizar que los datos del radar coincidan con referencias visuales (boyas, enfilaciones, distancias a muelle).
	Establecer distancias mínimas de paso mayores a 70 metros cuando se navega cerca de buques fondeados en condiciones nocturnas.
	Implementar auditorías internas de puente para asegurar que se mantenga vigilancia visual permanente además de la electrónica.
	Evaluar el uso obligatorio de asistencia de remolcadores para fondeo cuando el viento supere ciertos umbrales y el buque esté deslastrado.
	Entrenar a los oficiales en el manejo de las fuerzas de abatimiento incrementadas cuando el buque tiene una gran obra muerta.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____