



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

STADT BREMEN

Tipo de siniestro: Encallamiento	Fecha del siniestro: 18 de noviembre de 2010
Fecha del fallo de 1era instancia: 27 de febrero de 2013	Fecha del fallo de 2da instancia: 11 de junio de 2019
Puerto: Barranquilla	

Descripción preliminar del caso:

La motonave "STADT BREMEN", de bandera Antigua, sufrió un siniestro marítimo de encallamiento el 18 de noviembre de 2010. Los registros del sistema automático de identificación (AIS) y las declaraciones de la tripulación detallan la secuencia de la maniobra fallida:

A las 07:05 se observó, a través del sistema automático de identificación, que la motonave navegaba "**pegada al tajamar occidental**". En este momento, se le informó la novedad por canal VHF-13 y el piloto respondió que había corregido el rumbo.

A las 07:07 el sistema automático de identificación observó que la motonave no cayó al costado de estribor, sino al de babor, y se dirigió hacia el tajamar oriental. La motonave quedó detenida en una posición identificada como Lat. 11°06.708N - Long 074°51.054W.

El capitán, declaró que el piloto práctico le mostró un papel escaneado indicando bajos (zonas de poca profundidad), asegurando que era posible pasar de manera segura.

El capitán relató que, al momento de la colisión, el Práctico ordenó poner ambas bombas del sistema de gobierno operando, y el buque avanzaba hacia el canal. Cuando la proa estuvo a la altura del tajamar occidental, el timón estaba a estribor, pero en ese momento la proa cayó a babor.

Dentro del peritazgo se concluyó que, *se consideran elementos de concurrente casualidad en el acaecimiento de los eventos presentados, la condición de ingreso del puerto por los altos caudales y alta velocidad de la corriente de las aguas del río magdalena en el sector de Bocas de Ceniza, así como la presencia de bajos en la*



enfilación de ingreso.

La ocurrencia del siniestro se dio en un contexto de condiciones hidrodinámicas e hidrográficas adversas debido al Fenómeno de la Niña.

NOTA ACLARATORIA:

La providencia recurrida confunde la frecuencia estadística del Fenómeno de la Niña con la previsibilidad jurídica. No basta con que un evento sea probable; para que no sea fuerza mayor, debe ser controlable. En Bocas de Ceniza, el alto caudal y la velocidad extrema actuaron como un agente externo, extraño y superior a cualquier maniobra de navegación estándar, rompiendo así el nexo causal de responsabilidad.

Síntesis:

En el presente caso se combinan los siguientes elementos que concurrieron para la ocurrencia del siniestro:

1. Influencia del factor climático genero condiciones adversas.
2. Uso de documentos no oficiales.
3. Diseño de ingreso en el canal de Barranquilla es peligroso, no hay suficiente de dragado maniobras hidráulicas que garanticen el adecuado ingreso al canal.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	<ul style="list-style-type: none">• Se evidencia que el buque navegó muy cerca y con un rumbo muy tendido al Norte del espolón Occidental. Esto impidió adoptar el rumbo de ingreso necesario para contrarrestar el vector del caudal del río Magdalena.
Procedimientos	<ul style="list-style-type: none">• Se advierte que la maniobra fue realizada haciendo uso de documentos no oficiales (carta batimétrica).
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">• Se evidencia la falta de operaciones de dragado en el canal de acceso al Puerto de Barranquilla, lo que dificulta el ingreso al canal.
Reglamentación	<ul style="list-style-type: none">• Se advierte error en la interpretación sobre el concepto de fuerza mayor, pues el hecho de que una condición meteorológica sea conocida por toda la población no significa que sea previsible o resistible, por más que se tomen las medidas preventivas necesarias.
Condiciones ambientales	<ul style="list-style-type: none">• El siniestro coincidió con la presencia del



	<p>Fenómeno de La Niña registrado en el país a mediados del año 2010. Este fenómeno había tomado parte en el clima nacional desde junio de 2010 hasta noviembre de 2010 y había superado los niveles históricos.</p> <ul style="list-style-type: none">• El Fenómeno de La Niña generó alto caudal y alta velocidad de la corriente del río Magdalena en el sector de Bocas de Ceniza.
Otros factores	<ul style="list-style-type: none">• No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Impulsar la realización de dragado en ese muelle, para ampliar el canal de acceso del mismo.
	Verificación obligatoria de la operatividad simultánea de los sistemas críticos de gobierno antes de ingresar a zonas de maniobra restringida.
	Tomar medidas para modificar o suspender la maniobra de ingreso si las condiciones hidrodinámicas (caudal, velocidad de la corriente) superan los límites seguros establecidos.
	Reforzar la norma para que, especialmente bajo condiciones adversas, solo se utilicen documentos y cartas batimétricas oficiales para la navegación.
	Revisar y ajustar el criterio hermenéutico del concepto de fuerza mayor con el fin de estandarizar la valoración de la irresistibilidad del evento, evitando la desnaturalización de esta causal eximente.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____