



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:
TRADEWIND PALM

| | |
|---|--|
| Tipo de siniestro: Encallamiento | Fecha del siniestro: 24/03/2012 |
| Fecha del fallo de 1era instancia: 20/04/2015 | Fecha del fallo de 2da instancia: 19/06/2019 |

Puerto:
Barranquilla

Descripción preliminar del caso:

El 24 de marzo de 2012, la motonave "TRADEWIND PALM", *de bandera panameña*, encalló durante la maniobra **de zarpe y tránsito**. El capitán de la nave afirmó que, según lo que el Piloto le indicó, irían 300 metros paralelos al muelle y luego girarían para alinearse con el canal y navegar hasta afuera. Sin embargo, el buque perdió la estabilidad direccional y la velocidad de forma repentina, obligándolo a reducir la velocidad para evaluar cómo girar suavemente.

Durante la maniobra de zarpe, se hizo uso de la máquina principal en régimen de maniobra de muy despacio avante, empleando potencia media.

El buque tenía 7.36 metros a popa y 8.08 metros a proa.

El Despacho confirmó que el buque debía zarpar con un calado de 8.08 metros a proa y 7.36 metros a popa.

De acuerdo con el dictamen técnico rendido por el Perito Naval, se precisó que, "la maniobra ejecutada por el Capitán durante el zarpe y tránsito por el canal navegable, se considera inadecuada a la circunstancia, toda vez que conociendo las limitaciones del calado de acuerdo a la información contenida en el aviso a los navegantes No. 29 de marzo de 2012 en donde se establece una profundidad mínima dentro del canal navegable de 8.2 metros para el sector entre la boya 25 y el puente Pumarejo, no tuvo en cuenta el margen de seguridad correspondiente al 10% de la profundidad mínima establecido por la DIMAR". Se agrego que, el Piloto efectuó un inadecuado intercambio de información, toda vez que no presento al Capitán de la M/N el plano batimétrico No. 171 elaborado por la Universidad del Norte para CORMAGDALENA de marzo 20 del 2012 vigente para el puente Pumarejo y la boya 23, que involucra el área.

La intensidad del viento era de **15 nudos con ráfagas de hasta 20 nudos**, lo que generó



fuerza de incidencia sobre la obra viva del buque y su evolución. 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 el presente caso se combinan los siguientes elementos:

1. Deficiencias en la planeación y ejecución de la maniobra.
2. Deficiencia en intercambio de información entre el capitán y piloto.
3. Ejecución inadecuada de la maniobra en aguas restringidas.

Sobre las lecciones aprendidas:

| | |
|--------------------------------|--|
| Factor humano | <ul style="list-style-type: none">• Se evidencia que no se mostró el plano batimétrico No. 171 elaborado por la Universidad del Norte para CORMAGDALENA de marzo 20 del 2012 vigente para el puente Pumarejo y la boya 23. |
| Procedimientos | <ul style="list-style-type: none">• Se realizó la maniobra de zarpe sin una debida planeación de acuerdo a los calados de la nave (proa 8.08 metros y popa 7.36 metros).• Se refleja que el canal navegable, según el Aviso a los Navegantes No. 029 de marzo de 2012, tenía una profundidad mínima de 8.2 metros para el sector entre la boya 23 y el puente Pumarejo. No se tomó en cuenta el margen de seguridad correspondiente al 10% de esa profundidad mínima. |
| Infraestructura | <ul style="list-style-type: none">• No aplica. |
| Reglamentación | <ul style="list-style-type: none">• Se evidencia la falta de uso de los elementos de navegación que exige la normativa colombiana. |
| Condiciones ambientales | <ul style="list-style-type: none">• Durante la maniobra de zarpe, el viento era de 15 nudos con ráfagas de hasta 20 nudos, lo que generó fuerza de incidencia sobre la obra viva del buque.• La intensidad de la corriente era de un nudo. La intensidad de la corriente, en aguas confinadas y dependiendo del calado y el asiento, tiene una alta incidencia en la obra viva del buque y su evolución |
| Otros factores | <ul style="list-style-type: none">• No aplica. |

Acciones para minimizar riesgos futuros:

Fomentar el intercambio formal y documentado de información antes de cualquier maniobra entre el Piloto y el Capitán, incluyendo la entrega obligatoria del plan batimétrico actualizado, el plan de navegación y la discusión de las limitaciones de calado del buque y del canal.



Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



| | |
|--|---|
| | Implementar chequeo riguroso y obligatorio de los cálculos del calado (sentado) de la nave y la profundidad mínima del canal, garantizando que se respete el margen de seguridad establecido antes de iniciar cualquier tránsito en áreas restringidas. |
| | Realizar el checklist previo a la maniobra entre Capitán y Piloto Práctico. |
| | Implementar monitoreo continuo de condiciones ambientales y postergar maniobras si las condiciones (calado, asiento, viento, corriente) no permiten mantener el margen de seguridad establecido por la autoridad marítima en el canal. |

Elaborado por:

Fecha:

Fecha y lugar de Aprobado por Junta Directiva: _____

