



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

ANI I

Tipo de accidente:

Daño en Instalaciones

Fecha del accidente:

20 de octubre de 2008

Fecha del fallo de 1.ª instancia:

29 de enero de 2010

Fecha del fallo de 2.ª instancia:

30 de diciembre de 2013

Puerto:

Santa Marta

Descripción preliminar del caso:

El **20 de octubre de 2008**, la motonave **ANI I** sufrió un accidente marítimo de **daño en instalaciones** contra las instalaciones portuarias del terminal marítimo de Santa Marta, específicamente contra el muelle No. 1, operado por la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. (SPSM).

- La embarcación ingresó al puerto bajo la guía del piloto práctico. Durante la maniobra de aproximación final, se realizó un cambio de piloto práctico a bordo.
- Al intentar aproximar la nave de manera lenta y controlada hacia el muelle No. 1, posicionando su costado de babor de forma paralela a la estructura del terminal para proceder al amarre. El buque presentó una falla repentina de propulsión al no responder a las órdenes de control de máquinas emitidas desde el puente de mando.
- Como consecuencia directa de esta falla, la nave continuó con su inercia de movimiento hacia adelante, embistiendo el muelle y rompiendo una defensa existente.
- Para solucionar los daños materiales causados a la infraestructura portuaria, el agente marítimo de la nave (Transmares LTDA.) celebró un contrato de transacción con la Sociedad Portuaria por una suma total de **\$5,757 USD** (cinco mil setecientos cincuenta y siete dólares americanos).

Análisis Pericial

El peritaje comprobó un mal funcionamiento en el sistema de transmisión de órdenes (específicamente en el **selector de marcha**) desde el puente hasta el puesto de maniobras de la sala de máquinas. El informe técnico concluyó que el retardo en la respuesta de las máquinas se debió a una falla eléctrica, probablemente originada por un corto circuito en dicho sistema de transmisión.

Al fallar el sistema eléctrico del selector de marcha, no se activó con la rapidez necesaria un procedimiento alternativo para ordenar la parada de máquinas directamente desde



los controles locales de la sala de motores. El retraso en la ejecución de la orden, que el perito técnico catalogó como la causa directa de la colisión, expuso un vacío procedimental en el uso de canales alternos y manuales (como el telégrafo de órdenes mecánico o la telefonía directa de emergencia) en situaciones de pérdida de control eléctrico.

Síntesis:

Este accidente se produce por una concurrencia de elementos que pretendemos ayudar a corregir. Se combinan los siguientes elementos:

- Falla en el sistema de transmisión de órdenes (Selector de marcha).
- La demora física en la ejecución de la orden de frenado o parada, provocada por la interrupción de la señal eléctrica del control de propulsión.
- Inexistencia de un sistema de respaldo o de una reacción de emergencia oportuna.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	El Capitán falló al no realizar una comprobación minuciosa y de última hora de la respuesta eléctrica de los mandos de propulsión antes de ingresar a las aguas restringidas del puerto, confiando en certificaciones pasadas en lugar de en una verificación operativa inmediata.
Procedimientos	• Ausencia de protocolos de verificación redundante de los sistemas de transmisión de órdenes. • Insuficiencia en los procedimientos de comunicación de emergencia entre el puente y la sala de máquinas.
Infraestructura	El muelle No. 1 de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. contaba con una infraestructura de amortiguación obsoleta o desgastada , incapaz de absorber de manera elástica el impacto de un buque mercante durante un fallo de control de máquinas.
Reglamentación	No aplica.
Condiciones ambientales	No aplica.
Otros factores	No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:

Implementar termografías y pruebas de aislamiento periódicas en los cableados y tarjetas electrónicas de los selectores de marcha y telégrafos de órdenes.

Establecer como obligatorio el testeado de marcha adelante y marcha atrás desde el puente de mando antes de cruzar el límite de aguas restringidas del puerto.



Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



	Exigir que los buques mercantes con sistemas de control monomotor o sin redundancia de propulsión utilicen remolcadores firmes (conectados) desde el inicio de la aproximación al muelle.
	Equipar las consolas de control de propulsión y transmisión de órdenes con sistemas de batería de respaldo para evitar fallas ante caídas de tensión o cortos circuitos temporales.
	Realizar simulacros periódicos para la tripulación sobre maniobras de detención de emergencia utilizando el fondeo controlado de anclas en canales estrechos.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____