



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

TASSOS N

Tipo de accidente:

Daño en Instalaciones

Fecha del accidente:

1 de marzo de 2006

Fecha del fallo de 1.ª instancia:

30 de abril de 2009

Fecha del fallo de 2.ª instancia:

19 de septiembre de 2011

Puerto:

Buenaventura

Descripción preliminar del caso:

El 1 de marzo de 2006, la motonave "**Tassos N**", de bandera chipriota, se vio involucrada en un accidente marítimo de daños instalaciones contra el muelle No. 10 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN), cuando se encontraba realizando maniobra de atraque, contaba con el apoyo de remolcadores como el "Titania" y el "Chonta". El suceso fue reportado inicialmente por el Gerente de Operaciones de la SPRBUN, alegando daños en la infraestructura del terminal.

Características del Buque

El "**TASSOS N**" es una embarcación de transporte comercial de gran calado, equipada con un **bulbo de proa**, el cual fue el foco de las inspecciones técnicas para determinar si existió un impacto directo contra las columnas del muelle. Los registros de bitácora no mostraron alteraciones ni daños en el casco previos o posteriores a la maniobra.

Análisis Pericial

El dictamen del perito señaló que la zona de la abolladura en el casco presentaba corrosión, lo que sugería que no era un daño reciente. Por su parte, el otro perito determinó que, aunque el daño en el concreto del muelle parecía "reciente" por la falta de impurezas orgánicas, las condiciones extremas de salinidad de la zona hacen muy difícil datar con precisión el momento exacto de una fractura en el concreto. Finalmente, se estableció que la nave no sufrió daños en su casco durante la maniobra.

Se consideró que los daños de la infraestructura eran latentes de una explosión, aunque existía una certificación de buen comportamiento estructural tras la bomba, no había certeza absoluta sobre la integridad interna de las columnas afectadas por el tiempo y la corrosión. De igual modo, las inspecciones posteriores no pudieron compararse con un registro detallado de la condición de las columnas 95, 100 y 105 antes de la llegada del "**Tassos N**". Esta falta de un protocolo de "inspección de entrega de muelle" impidió determinar si las fracturas eran preexistentes.



Las condiciones ambientales del Puerto de Buenaventura son determinantes para la conservación de la infraestructura. Este factor ambiental fue una de las razones principales para desvirtuar la culpabilidad de la motonave. Adicionalmente, el entorno marino afecta la visibilidad de los daños bajo la línea de flotación. El contacto mencionado por el primer oficial ocurrió "bajo el agua", lo que dificultó la inspección visual inmediata y dependió de interpretaciones acústicas.

Síntesis:

El accidente fue calificado como un **caso fortuito o fuerza mayor** exonerando de responsabilidad a los implicados por las siguientes causas directas: Falta de pruebas técnicas (rastros de pintura o daños en el bulbo) que vinculen el roce de la maniobra con las fracturas, pues se consideró que eran daños latentes derivados de un artefacto explosivo detonado en 2005. Corrosión y fatiga del concreto por salinidad y humedad extrema.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	- El piloto práctico y el capitán del remolcador "Titania" coincidieron en que la maniobra se realizó bajo parámetros normales. - El piloto informó que el roce fue "mínimo", lo que sugiere que, desde la perspectiva técnica de los operadores humanos, no se percibió una situación de riesgo o un golpe que pudiera comprometer la estructura del muelle.
Procedimientos	La nave siguió los protocolos de atraque estándar, incluyendo el uso de pilotos y remolcadores.
Infraestructura	Se reveló que, en el año 2005, el área había sufrido la detonación de un artefacto explosivo , lo cual pudo haber dejado daños estructurales latentes o fatiga en los materiales del muelle y sus columnas.
Reglamentación	No aplica.
Condiciones ambientales	La alta salinidad, humedad y condensación provocan un deterioro inmediato en las estructuras que se fracturan, lo que genera una "limpieza" aparente en el concreto que puede confundir a los peritos, haciéndoles creer que un daño es reciente cuando en realidad puede tener meses.
Otros factores	No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:

Implementar bitácoras digitales de estado de muelles con fotos fechadas antes y después de cada atraque de buques de gran calado.



Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



	Instalar sensores de impacto en las defensas de los muelles para registrar la fuerza real ejercida durante cada maniobra.
	Realizar inspecciones submarinas obligatorias con ROV en las columnas de los muelles cada seis meses en puertos de alta salinidad.
	Mejorar la iluminación y señalización de las escalas de calado en los muelles para facilitar la supervisión visual del piloto.
	Capacitar a las tripulaciones en el reporte inmediato y detallado de cualquier "roce" en la bitácora, por mínimo que parezca.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____