



**FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS**

**Nombre del buque:**

ALBION BAY

<b>Tipo de siniestro:</b> Abordaje	<b>Fecha del siniestro:</b> 10/10/2013
<b>Fecha del fallo de 1era instancia:</b> 28/11/2014	<b>Fecha del fallo de 2da instancia:</b> 13/09/2019
<b>Puerto:</b> Santa Marta	

**Descripción preliminar del caso:**

El 10 de octubre de 2013, en el Puerto de Santa Marta, se presentó un siniestro marítimo de tipo abordaje entre las motonaves ALBION BAY (bandera de Panamá), STADT EDMEN y lancha NATIVIDAD, mientras la primera realizaba maniobra de atraque, realizó un giro hacia babor en la dársena interna para aproximarse al muelle No. 4, la proa del buque impactó primero contra la motonave **STADT EMDEN**, la cual se encontraba atracada en el muelle No. 3. El impulso del golpe desplazó la defensa de la motonave STADT EMDEN, lo que a su vez causó que esta golpeará a la lancha de practicaje **NATIVIDAD**, que se encontraba resguardada en una zona no habitual de maniobra, pero sí de permanencia habitual para lanchas.

La Motonave ALBION BAY es un buque mercante de bandera de Panamá, tipo carguero, con una eslora de 197 metros, una manga de 32,26 metros y un calado de 28,77 metros en proa/popa para el giro y un tonelaje de 32.232 (UAB).

La maniobra consistía en la aproximación y atraque de la motonave ALBION BAY al muelle No. 4 por el costado de babor. Para ello, el buque contaba con la asistencia de dos remolcadores: el "PINO" asegurado a la proa (costado estribor) y el "GPC TESORO" asegurado a la popa (costado estribor). El buque entró a la dársena y procedió a realizar un viraje para quedar paralelo al muelle, momento en el cual se evidenció la falta de espacio y se produjo la colisión.

En el informe técnico se evidenció: El buque realizaba la aproximación con una velocidad de 0,6 a 0,8 nudos, considerada excesiva para las condiciones de estrechez de



la dársena en ese momento; la presencia de la motonave STADT EMDEN (sobresaliendo 5 metros del muelle) y una barcaza (volada 6 metros), 3 lanchas, incluida la NATIVIDAD, en la curva del muelle 3, que aunque era su lugar habitual de permanencia, redujeron drásticamente el espacio para el giro del ALBION BAY; se utilizó la programación del 9 de octubre, donde se preveía que el buque STADT EMDEN ya habría zarpado. La programación vigente del 10 de octubre, enviada por correo electrónico a las 18:05 del día anterior, confirmaba que los muelles estaban ocupados.

Las condiciones meteorológicas al momento del siniestro eran normales:

- Viento: tiempo calmo, ausencia de vientos.
- Marea: estable y dentro de parámetros regulares del puerto.
- Visibilidad: buena, despejado.
- Corrientes: leves, sin incidencia en la maniobra.

No se presentaron factores ambientales adversos que incidieran directamente en el siniestro.

#### 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:

- Cálculo incorrecto de la distancia y velocidad durante la maniobra de retroceso.
- Falta de coordinación y planeación de la maniobra entre capitán y práctico.
- Reducción del área de la maniobra por la presencia de motonave, barcaza y lanchas.

#### Sobre las lecciones aprendidas:

<b>Factor humano</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Se evidencia una toma de decisiones errónea en una zona de maniobra restringida.</li><li>• Uso de información desactualizada para la coordinación de la maniobra, sin verificación de los cambios en la línea de atraque.</li></ul>
<b>Procedimientos</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Se denota la ausencia de una evaluación previa de distancia segura y potencia de máquina.</li></ul>
<b>Infraestructura</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Se realiza la maniobra en área portuaria restringida, con distancia limitada entre muelles.</li></ul>



<b>Reglamentación</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• No aplica</li></ul>
<b>Condiciones ambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• No aplica</li></ul>
<b>Otros factores</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• No aplica</li></ul>

<b>Acciones para minimizar riesgos futuros:</b>	Implementar procedimientos de evaluación previa para maniobras en zonas restringidas.
	Crear una plataforma de consulta inmediata para pilotos donde cualquier cambio en la posición de buques o barcasas sea actualizado al instante.
	Incorporar checklists de seguridad obligatorios antes de iniciar maniobras críticas.
	Verificación previa por el Coordinador de Operaciones al piloto el estado de los muelles adyacentes antes de que el buque entre a la dársena.
	Evaluar y trasladar los puntos de espera de lanchas de practica fuera de las áreas críticas de giro de buques de gran eslora.
	Promover la actualización de ayudas a la navegación y sensores en muelles: disponer de referencias visuales o electrónicas precisas para la orientación del piloto y el capitán durante la maniobra.

**Elaborado por:** \_\_\_\_\_

**Fecha:** \_\_\_\_\_

**Aprobado por Junta Directiva:** \_\_\_\_\_