



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

BUMBI Y BOYA No.4

Tipo de siniestro: Abordaje	Fecha del siniestro: 02/05/2011
Fecha del fallo de 1era instancia: 30/11/2012	Fecha del fallo de 2da instancia: 26/05/2017
Puerto: Santa Marta	

Descripción preliminar del caso:

El siniestro marítimo ocurrió el 2 de mayo de 2011 en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, específicamente en el área de la Sociedad Portuaria. Antes del siniestro, el buque realizaba una maniobra de desatraque y giro en espacio restringido. La motonave se encontraba inicialmente con la proa al Oeste (W) y, tras separarse del muelle, procedió a dar marcha atrás con el fin de ganar el espacio necesario para realizar un giro que le permitiera enfilarse hacia el canal de salida. La motonave "**BUMBI**", de bandera panameña, inició maniobras de zarpe desde el muelle No. 4 con destino a la zona de fondeo a las 19:36 horas. Para esta operación, el buque contaba con la asistencia del Piloto Práctico y dos remolcadores: el Saga posicionado en la proa babor y el Atlas en la popa babor.

La maniobra consistió en retirar el buque del muelle utilizando su propia máquina y el apoyo de los remolcadores, desplazándose de forma paralela hasta alcanzar la altura de la boya No. 4. A las 19:57 horas, mientras se ejecutaba el giro del buque para orientar la proa hacia la salida, la popa de la motonave se aproximó excesivamente a la boya, golpeándola y causándole daños en su parte eléctrica. Producto del impacto, la boya se desplazó y golpeó al velero "**LA PRIME**", de bandera británica, que se encontraba legítimamente en la zona de fondeo cercana. El informe técnico resalta que el Piloto decidió dar "full máquina avante" para compensar problemas de comunicación con el remolcador de popa, lo que alteró la dinámica del giro previsto.

El buque operaba con una **dispensa de tripulación mínima** que permitía la ausencia del Primer Oficial de proa, siendo reemplazado por oficiales de menor rango en el momento del accidente.



En el informe técnico presentado en el fallo de primera instancia se establece que: El Piloto Práctico reportó dificultades técnicas debido a **interferencias**, lo que le impidió dar órdenes claras a los remolcadores en el momento preciso del giro. Ante la falta de una infraestructura de comunicación portátil confiable, el Piloto tuvo que recurrir al **radio base del buque**, lo cual generó una demora operativa y una pérdida de coordinación técnica. Además, se señala que el Capitán del "BUMBI" no suministró un radio alternativo ni se aseguró de que la infraestructura de comunicación en el puente fuera óptima antes de iniciar el zarpe.

Las condiciones meteorológicas eran normales, se presentaba buena visibilidad.

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:

- Pérdida de control operacional debido a fallas en el equipo de radiocomunicaciones.
- Gestión deficiente del personal en puente.
- Falta de coordinación y planeación de la maniobra entre capitán y práctico.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	<ul style="list-style-type: none">• Se evidencia que el procedimiento de vigilancia del Primer Oficial fue alterado, pues fue reemplazado por el Segundo y Tercer Oficial debido a una dispensa de tripulación autorizada previamente en otro puerto.
Procedimientos	<ul style="list-style-type: none">• Se denota que no se realizó la reunión de seguridad obligatoria (<i>Bridge Team Meeting</i>) antes de iniciar la maniobra.
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">• Pérdida de control operacional al enfrentar fallas e interferencias en su equipo de radiocomunicaciones, siendo deficiente la comunicación con los remolcadores (Saga y Atlas) y sin poner desde el inicio a disposición la infraestructura de comunicaciones del buque.
Reglamentación	<ul style="list-style-type: none">• Se infringió el Artículo 31 del Decreto 1466 de 2004, que exige confirmar que todos los equipos de maniobra estén en buenas condiciones antes de iniciar el practicaje.
Condiciones ambientales	<ul style="list-style-type: none">• No aplica
Otros factores	<ul style="list-style-type: none">• No aplica



<i>Acciones para minimizar riesgos futuros:</i>	Revisar la delimitación de las zonas de fondeo para veleros, asegurando una distancia de seguridad mayor respecto a las boyas que marcan giros de buques de gran calado.
	Exigir que el puente siempre tenga un radio portátil de repuesto cargado y disponible para uso inmediato del Piloto si su equipo personal falla.
	Inspeccionar las boyas no solo en su funcionamiento lumínico, sino en la integridad de sus sistemas eléctricos tras cualquier reporte de cercanía de naves.
	Fortalecer el seguimiento por parte del Servicio de Tráfico Marítimo (VTS) para advertir a los buques cuando su trayectoria se aproxime peligrosamente a boyas de señalización.
	Evaluar con mayor rigor las dispensas de tripulación mínima en puertos de maniobra compleja para asegurar que siempre haya oficiales de rango alto en proa y popa.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____

