



**FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS**

**Nombre del buque:**

FURNESS LONDON

<b>Tipo de siniestro:</b> Abordaje	<b>Fecha del siniestro:</b> 02/11/2011
<b>Fecha del fallo de 1era instancia:</b> 27/03/2015	<b>Fecha del fallo de 2da instancia:</b> 19/12/2017
<b>Puerto:</b> Buenaventura	

**Descripción preliminar del caso:**

El 1 de noviembre de 2011, aproximadamente a las 06:55 horas, en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. La motonave **FURNESS LONDON**, de bandera panameña, colisionó contra la esquina que separa los **muelles No. 9 y 10** mientras realizaba una maniobra de atraque. El impacto se produjo por el costado de babor de la nave, a la altura de la bodega No. 5 (entre las cuadernas 35 a 40), causando una abolladura de 4 metros de largo por 2.3 metros de ancho en el casco y daños estructurales en la losa y el sistema de defensas del muelle.

Se utilizaron dos remolcadores, el **VALI** (en proa) y el **RAN** (inicialmente en proa babor y luego pasado a popa estribor para ayudar en el giro). El buque navegó por el canal de acceso y realizó un giro de aproximadamente 270 grados a la altura del muelle No. 9 para quedar paralelo a los muelles con proa. Debido a la fuerte corriente de marea llenando y al espacio reducido por la presencia de otros buques en los muelles adyacentes, la popa de la nave derivó hacia el muelle, impactando la esquina del muelle 9-10 a pesar de los esfuerzos de los remolcadores por halar la nave hacia fuera.

El **FURNESS LONDON** es un buque granelero (Bulk Carrier), con eslora de 189.94 metros y manga de 32.26 metros, tonelaje: TRB (GRT) de 29,989. Transportaba 44,200 toneladas de trigo (con un remanente para descargar en Buenaventura de 13,526 toneladas).

En el informe técnico se evidenció: Debido a que había otros buques en movimiento (maniobras en TCBUEN y muelles 2 y 13), la navegación por el canal se hizo a **mínima**



**velocidad** para coordinar los cruces, por ello mismo, la presencia de buques atracados en los muelles adyacentes redujo el área disponible para corregir la deriva, obligando a una aproximación de alta precisión; el buque no contaba con la cartografía náutica colombiana oficial, navegando únicamente con cartas del Almirantazgo Británico; se precisa que la pleamar (máxima marea) estaba prevista para las 07:58. El piloto no esperó a la marea alta para tener aguas más calmas, enfrentando una **corriente de llenado de 1.0 nudo** que empujaba el buque perpendicularmente hacia el muelle.

Las condiciones meteorológicas al momento del siniestro eran normales:

- Marea: Subiendo o llenando de 3.81 Mts
- Corrientes: 1.0 nudo
- Visibilidad: Cielo nublado y lluvias ligeras, visibilidad normal
- Viento: Condiciones normales entre 5 a 8 nudos.

#### 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:

- Uso de cartografía no oficial
- Falta de planeación de la maniobra entre capitán y práctico
- Falta de defensas en buen estado en un punto crítico, permitió que un contacto, que debió ser absorbido, resultara en daños severos

#### Sobre las lecciones aprendidas:

<b>Factor humano</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Falta de uso de cartografía náutica colombiana oficial.</li><li>• Deficiencia en el intercambio de información entre el piloto y el capitán, al no solicitar el Pilot Card para realizar la maniobra.</li></ul>
<b>Procedimientos</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Error en la planificación y ejecución de la maniobra, el piloto inició la maniobra a las 05:05. La pleamar (marea alta con aguas más calmas) era a las 07:58.</li></ul>
<b>Infraestructura</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La esquina del muelle 9-10 carecía de defensas apropiadas para proteger tanto al buque como a la estructura; las existentes estaban averiadas o eran insuficientes (tipo arco DA-300H), dejando el concreto expuesto en el punto de impacto.</li></ul>
<b>Reglamentación</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Violación a la resolución 0078 de 2000, sobre normas de cartografía.</li></ul>



<b>Condiciones ambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Una corriente de marea creciente de <b>1.0 nudo</b> actuó de forma perpendicular al buque, provocando una deriva incontrolable hacia la estructura del muelle.</li></ul>
<b>Otros factores</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• No aplica</li></ul>

<b>Acciones para minimizar riesgos futuros:</b>	Evaluar la prohibición de atraques de naves de gran calado o eslora cuando los muelles adyacentes estén ocupados, si no se cuenta con espacio de seguridad suficiente.
	Realizar inspecciones técnicas trimestrales al estado de los sistemas de defensas y bitas de amarre.
	Incorporar checklists de seguridad obligatorios antes de iniciar maniobras críticas.
	Exigir el uso de Cartas Náuticas Electrónicas (ENC) oficiales de la jurisdicción colombiana actualizadas.
	Reemplazar las defensas tipo arco por sistemas de alta absorción de energía (tipo celda o con paneles frontales) en todas las esquinas de los muelles.

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

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

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