



**FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS**

**Nombre del buque:**

GAMMA I (Bandera Panameña)

**Tipo de siniestro:**

Encallamiento

**Fecha del siniestro:**

23/09/2011

**Fecha del fallo de 1era instancia:**

03/12/2014

**Fecha del fallo de 2da instancia:**

29/03/2019

**Puerto:**

Cartagena

**Descripción y análisis resumido del caso:**

El siniestro ocurrió el 23 de septiembre de 2011, aproximadamente a las 10:00 Am, cuando la motonave "GAMMA I", de bandera panameña, se encontraba realizando una maniobra de zarpe desde la zona de fondeo de Mamonal para proceder al atraque en el muelle de la sociedad FERROALQUIMAR S.A. en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena. Durante el tránsito, el buque tocó fondo, lo que impidió continuar con la maniobra debido a la ausencia de calado suficiente en el canal en ese momento, resultando en el **encallamiento** de la embarcación hasta que se produjo la pleamar.

De acuerdo con el informe pericial del Perito Naval de Navegación, el encallamiento se localizó en las coordenadas **Latitud 10° 21.6 N y Longitud 75° 30.68 W**. Tras la inspección, se determinó que la nave no sufrió daños estructurales ni deformaciones en el casco, registrando únicamente daños menores en la pintura anti-incrustante del área de la proa por babor, sin que esto afectara la seguridad de la navegación, la carga o la vida humana en el mar. Según las declaraciones, el buque tenía un calado de aproximadamente **3.05 a 3.20 metros**, lo cual era crítico considerando que la batimetría del canal indicaba profundidades mínimas de apenas 3.30 metros en condiciones normales. Asimismo, el PP manifestó en la declaración que estas situaciones eran "de muy común ocurrencia" y que se habían informado verbalmente años atrás sobre la ausencia de calado.

**Síntesis:**



Este accidente se produce por una concurrencia de elementos que hubieran podido evitarse.

En el presente caso se combinan los siguientes elementos:

1. Información errónea del terminal sobre la profundidad del canal, que indujo a error al piloto y al capitán.
2. Ausencia de calado del canal de ingreso y deficiencias en la señalización.
3. Falta de planeación de la maniobra por parte del Capitán y del PP.

**Sobre las lecciones aprendidas:**

<b>Factor humano</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Se denota una falla en la planeación de la maniobra entre el Capitán y el PP, pues había posibilidad de tocar fondo debido a la marea baja.</li></ul>
<b>Procedimientos</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Se evidencia que se generó confusión tanto en el capitán como en el piloto debido a la entrega de batimetría con información errada.</li></ul>
<b>Infraestructura</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Se demuestra que la señalización del canal era inexistente o deficiente, careciendo de boyas, balizas o enfilaciones que permitieran una navegación precisa y segura.</li><li>• El canal no cumplía con las medidas mínimas de dragado para garantizar el calado máximo reportado para las instalaciones de Ferroalquimar y Astivik.</li><li>• Mal posicionamiento de otras embarcaciones atracados al costado oriental del canal, invadían el espejo de agua, haciendo el paso más estrecho y disminuyendo drásticamente el área de maniobra.</li></ul>
<b>Reglamentación</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Incumplimiento de la <b>Resolución 478 de 2010</b>, la cual obliga a los responsables de los canales de acceso a garantizar el calado máximo reportado y la correcta señalización.</li></ul>
<b>Condiciones ambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• El bajo nivel de la marea redujo el calado disponible en el canal a un nivel inferior al requerido por la motonave.</li></ul>
<b>Otros factores</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• No aplica</li></ul>

<b>Acciones para minimizar riesgos futuros:</b>	Coordinación permanente entre autoridad portuaria, DIMAR y terminales para anticipar riesgos.
	Realizar levantamientos batimétricos periódicos y certificados, asegurando que la profundidad real del canal coincida con la reportada oficialmente.



## Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



	Implementar un sistema completo de boyas, balizas y enfilaciones iluminadas según los estándares internacionales de la IALA.
	Imponer sanciones a las instalaciones portuarias o astilleros que no mantengan la señalización de sus canales de acceso.
	Realizar el checklist previo a la maniobra entre Capitán y Piloto Práctico.

*Elaborado por:* Laura Alfonso

*Fecha:* 01 de abril de 2026

*Fecha y lugar de Aprobado por Junta Directiva:* \_\_\_\_\_

