



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

OBERON

Tipo de siniestro: Encallamiento	Fecha del siniestro: 5 de noviembre de 2010
Fecha del fallo de 1era instancia: 17 de diciembre de 2012	Fecha del fallo de 2da instancia: 21 de noviembre de 2018
Puerto: Barranquilla	

Descripción preliminar del caso:

La motonave "OBERON", de bandera Antigua y Barbuda, sufrió un siniestro marítimo de encallamiento el 5 de noviembre de 2010, mientras se encontraba en la recalada al puerto de Barranquilla y realizaba la maniobra de entrada por Bocas de Ceniza para ingresar al Río Magdalena. La motonave OBERON tenía un T.R.B. de 4.635, una eslora de 133 metros, y navegaba con calados de 7.40 metros a proa y 8.40 metros a popa.

La maniobra planeada consistía en ingresar a velocidad de full máquina con un rumbo inicial de 120° y luego cambiar a 130° para esquivar los bajos en la línea de enfilación a cinco cables. Durante la ejecución, las situaciones de aproximación mostraron que el buque se dirigía a 117°, lo cual no coincidía con el rumbo de 130° declarado, lo que posteriormente se identificaría como un error de navegación. A las 08:24 horas, estando a 2.3 cables del tajamar occidental, la motonave tocó fondo por proa y con todo el timón y el impulsor transversal de proa (Bow thruster) a estribor.

Como consecuencia, el buque giró rápidamente a babor y quedó a merced de la fuerte corriente cayendo al costado de babor, hasta que varó a las 08:22 horas, debido a un bajo no señalado en la línea de aproximación, según lo reportado por el capitán.

La batimetría suministrada por Cormagdalena en coordenadas con orientación diferente a que los marinos están acostumbrados a usar no permitió un trabajo en equipo entre el personal del puente y el piloto práctico, más aún si se tiene en cuenta que no había ayudas a la navegación que demarcaran los puntos críticos de los bajos.



Se presentó la hipótesis de que la causa de este siniestro fue un error de navegación en el cual no se utilizó radar de una forma adecuada y se navegó con una batimetría que no era fácil de interpretar.

Así mismo, se precisó en el informe técnico que, la nave contaba con radar, GPS y ecosonda y quedó constancia que tanto el capitán, como el piloto práctico lo único que usaron durante la maniobra fue el radar. Así mismo, contaba el buque con dos anclas, que no fueron empleadas en el momento adecuado, para evitar la ocurrencia del siniestro.

Respecto a las condiciones ambientales presentes en el momento del siniestro, el capitán reportó que en ese momento la ola tenía 2 metros de altura y el viento soplaba del este al sureste. Además, la fuerza de la corriente era intensa, llegando a ser de 6 en la escala de Beaufort, acompañada de 25 nudos de viento del sureste. A pesar de la intensidad de estos fenómenos, la visibilidad se consideraba buena. La Dirección General Marítima, no obstante, no consideró que estos elementos constituyeran una fuerza mayor o caso fortuito.

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:

- Deficiencias en la ejecución de la maniobra por la falta de uso de los equipos de la embarcación (GPS, ecosonda y anclas).
- Ausencia de señalización física en puntos críticos.
- Falta de actualización en las ayudas de la navegación, plano batimétrico obsoleto.
- Condiciones ambientales extremas: fuertes corrientes irregulares y vientos complejos.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano

- Se refleja una ejecución de la maniobra errónea, debido a que, la embarcación contaba con radar, GPS, ecosonda y dos anclas, no obstante, durante la maniobra se limitó el uso al radar, sin lograr una determinación precisa de la posición ni aplicar oportunamente los medios de fondeo.



Procedimientos	<ul style="list-style-type: none">Se denota error en la navegación, puesto que, las situaciones de aproximación de la nave, a 117°, no coincidían con el rumbo de 130° declarado, además se usó el empujador transversal de proa a una velocidad superior a 3,5 nudos.
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">Se hace énfasis en que la batimetría suministrada por CORMAGDALENA no era fácil de interpretar. El plano batimétrico que poseía era obsoleto, y se refleja la ausencia de ayudas a la navegación (boyas o balizas) que demarcaran los bajos críticos.
Reglamentación	<ul style="list-style-type: none">No aplica.
Condiciones ambientales	<ul style="list-style-type: none">Las olas tenían 2 metros de altura y el viento soplabá del este al sureste. Además, la fuerza de la corriente era intensa, llegando a ser de 6 en la escala de Beaufort, acompañada de 25 nudos de viento del sureste.
Otros factores	<ul style="list-style-type: none">No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Se debe proveer batimetría actualizada y fácil de interpretar para evitar errores de navegación.
	Mantener un monitoreo batimétrico constante para detectar los cambios en el lecho del canal navegable y actualizar las cartas de manera proactiva.
	Se requiere un sistema que garantice que los bajos y la sedimentación no señalizados a lo largo de la línea de aproximación sean identificados y demarcados inmediatamente.
	Realizar capacitaciones conjuntas entre prácticos y tripulaciones sobre el uso integral de los instrumentos (Radar + GPS + Ecosonda), enfatizando que ninguna maniobra de alto riesgo debe basarse en un solo sensor.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____



Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



PRESIDENCIA Carrera 10 No. 27 - 51 Of. 2803 Bogotá • Celular: 350 534 4523 - 315 638 4454

E-mail: anpra2011@yahoo.com

BE SAFE TAKE A PILOT