



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

SIR WALTER

Tipo de siniestro:

Encallamiento

Fecha del siniestro:

3 de julio de 2011

Fecha del fallo de 1era instancia:

15 de noviembre de 2015

Fecha del fallo de 2da instancia:

28 de junio de 2019

Puerto:

Barranquilla

Descripción preliminar del caso:

La motonave "SIR WALTER", sufrió un siniestro marítimo de encallamiento el 3 de julio de 2011 mientras estaba realizando la maniobra de ingreso al canal de acceso de Barranquilla con destino al Terminal de Monómeros. La motonave "SIR WALTER" era un granelero que transportaba 13,650 toneladas de roca fosfórica.

El capitán indicó que iba en rumbo 204° y ordenó cambiar a 110° y reducir la velocidad a 6 (seis) nudos. El práctico ordenó maquina avante y cambiar rumbo a 148° a fin de girar el buque y tener una buena entrada sobre la luz de enfilación del tajamar oriental, se ordenó cambiar rumbo a 105° y a las 20:20 el buque se detuvo. El piloto práctico recomendó inicialmente un rumbo de gobierno de 140° y una velocidad mayor a 10 nudos, alcanzando 12.5 nudos al iniciar el ingreso.

Respecto a las condiciones ambientales presentes en el momento del siniestro, el capitán reportó la existencia de una mareta del noroeste con altura de 1 a 2 metros y vientos de más de 15 nudos del noreste. El piloto práctico mencionó que había fuertes corrientes de 4 a 5 nudos dependiendo del sector.

El plano batimétrico No. 75, elaborado por Cormagdalena y utilizado por el piloto, fue calificado como **"sumamente deficiente"** por el informe pericial. En el fallo se precisó que se realizó una maniobra de **"brusco escaso de gobierno"**. Esta maniobra fue inapropiada para un granelero con un coeficiente de bloque alto (42 centímetros, lo que no es el mejor asiento), sin tener en cuenta la **disminución de maniobrabilidad en aguas someras**.



El encallamiento se produjo en la zona del tajamar occidental, específicamente en la posición Latitud: 11°07.21'N Longitud: 074°51.66'W. Tras el encallamiento, la nave terminó **varándose en profundidades de 6.9 a 7.2 metros**, quedando fuera de la enfilación (al este de la misma) por 0.67 cables.

Síntesis:

El siniestro resultó de la concurrencia e interacción de múltiples factores operativos que, en conjunto, superaron las barreras de seguridad existentes.

En el presente caso se combinan los siguientes elementos:

- Deficiencias en la planeación, consistente en: No se tuvo en cuenta la disminución de la maniobrabilidad por el tipo de coeficiente de bloque.
- Deficiencia en la ejecución de la maniobra.
- Falta de actualización en las ayudas de la navegación e incompatibilidad entre ellas: Plano batimétrico vs cartas de navegación.
- El dragado de mantenimiento del canal es insuficiente.

Sobre las lecciones aprendidas:

<i>Factor humano</i>	<ul style="list-style-type: none">• Se advierte que la batimetría entregada al capitán fue en coordenadas Gauss Kruger (norte al Este) que no coincidía con las cartas náuticas, lo cual hizo imposible conocer la profundidad real.
<i>Procedimientos</i>	<ul style="list-style-type: none">• Se denota que la maniobra fue inadecuada para aguas someras, se maniobró un buque granelero de gran coeficiente de bloque alto (asiento de 42 cm), sin tener en cuenta la disminución de maniobrabilidad en aguas someras.
<i>Infraestructura</i>	<ul style="list-style-type: none">• Se refleja la falta de dragado en mantenimiento y por ello, las cartas náuticas de la boca del Río Magdalena se vuelven obsoletas en poco tiempo debido a la sedimentación.
<i>Reglamentación</i>	<ul style="list-style-type: none">• La manera de redacción del fallo es errónea, puesto que, no se interpreta de forma correcta la distinción legal entre los roles y actividades el capitán de buque y el piloto práctico.<ul style="list-style-type: none">◦ el artículo 14 de la ley 658 de 2001, dispone en función de éste "(...) asesorar al capitán del buque en la maniobra de



	<p><i>practicaje y no lo reemplaza en el mando el mismo".</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Se evidencia la necesidad de revisar los términos sobre la caducidad de la facultad sancionatoria.
Condiciones ambientales	<ul style="list-style-type: none">• No aplica.
Otros factores	<ul style="list-style-type: none">• No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Mejorar la precisión y actualización de la información batimétrica, reflejando el fenómeno de sedimentación y las profundidades reales del canal, para evitar la navegación en bajos.
	Implementar la validación cruzada de información náutica (cartas oficiales + batimetrías CIOH + reportes de pilotos).
	Difundir la importancia del uso de herramientas de planificación como la indexación paralela, para monitorear continuamente la posición lateral del buque durante maniobras críticas, como las aproximaciones en canales restringidos o tajamares, asegurando así que la embarcación se mantenga exactamente sobre el eje del canal.
	Instruir a capitanes y pilotos sobre la reducción de la maniobrabilidad en aguas de poca profundidad, especialmente para buques con alto coeficiente de bloque, y establecer límites de velocidad estrictos al ingresar al canal.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____