



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

ATLANTIC FORTUNE

Tipo de accidente:

Daño en Instalaciones

Fecha del accidente:

25 de agosto de 2008

Fecha del fallo de 1.ª instancia:

21 de enero de 2010

Fecha del fallo de 2.ª instancia:

8 de septiembre de 2015

Puerto:

Santa Marta

Descripción preliminar del caso:

El 25 de agosto de 2008, en las inmediaciones del Morro Grande de Santa Marta, la motonave ATLANTIC FORTUNE sufrió accidente marítimo de **daño en instalaciones** mientras se encontraba realizando una maniobra de aproximación a la Bahía de Santa Marta con el propósito de llegar a la estación de pilotos prácticos. En lugar de seguir la derrota convencional o típica de entrada (la cual se proyecta en una tangente amplia al sur de Morro Grande y Punta Aguja para ingresar directamente a la zona de fondeo), el Capitán trazó una trayectoria atípica muy recostada hacia el este. Al percatarse de la desviación, el Capitán ordenó una corrección de rumbo de emergencia para dirigirse al punto de encuentro con el piloto, pero esto obligó al buque a navegar al buque en una **tangente extremadamente cerrada al Morro Grande**, pasando a escasos **156 metros al oeste** de este promontorio rocoso, lo que provocó que la nave pasara directamente por encima del bajo rocoso submarino y colisionara contra él.

La cronología de los hechos relevantes de aquella jornada se detalla a continuación:

- 02:46 horas: El PP abordó la embarcación para guiarla hacia la zona de fondeo.
- 03:10 horas: Se procedió a soltar el ancla de babor con 8 grilletes de cadena.
- 03:25 horas: El PP desembarcó de la nave.
- 03:30 horas: Las autoridades portuarias y el agente marítimo subieron a bordo para realizar la visita oficial.
- 04:05 horas: Tras el desembarco de las autoridades, el Capitán de la nave notó que el buque presentaba una escora inusual a babor de entre 1 y 1.5 grados.
- 04:07 horas: Se ejecutó un sondaje de los tanques de lastre, registrando niveles sospechosos de 0.99 metros en el tanque de lastre N° 2 de babor y de 1.20 metros en el tanque de lastre N° 3 de babor.

Al detectar la entrada de agua, la tripulación comenzó a achicar (bombear) el lastre. Tras bajar los niveles a 0.33 metros (tanque 2) y 0.88 metros (tanque 3), se detuvo el bombeo durante 30 minutos para verificar la estanqueidad; en este lapso, las lecturas volvieron a subir a 1.06 y 1.42 metros, confirmando una vía de agua activa. Una



posterior inspección física al interior de los tanques reveló daños estructurales severos: una grieta de aproximadamente 89 centímetros de largo y 0.3 centímetros de ancho en el pantoque del tanque de lastre N° 3 de babor, y otra hendidura de unos 60 centímetros de largo por 1 centímetro de ancho en el tanque de lastre N° 2 de babor.

Características del Buque

La motonave involucrada es la "**ATLANTIC FORTUNE**", una embarcación de bandera de Hong Kong, presentaba un calado de **9.56 metros en proa** y **9.76 metros en popa**, lo que representaba un **calado medio de 9.66 metros**.

Análisis Pericial

El informe pericial técnico determinó que las averías fueron causadas por un toque de fondo contra una formación rocosa sumergida en las coordenadas Lat. 11°15,010' N y Long. 74°13,989' W. Las pruebas submarinas recolectaron evidencias físicas contundentes, tales como marcas de pintura del casco del buque adheridas a las rocas del fondo y fragmentos de roca incrustados en las planchas de acero de la nave.

Conforme al fallo de segunda instancia, el Capitán y sus oficiales testificaron que no sintieron ninguna vibración o conmoción que sugiriera un toque de fondo, argumentando que el golpe ocurrió cuando el piloto ordenó soltar el ancla y esta resbaló. No obstante, el peritaje demostró que el anclaje se realizó en una zona con profundidades superiores a los 34 metros (donde es físicamente imposible tocar fondo rocoso con el casco) y que el buque ya había pasado sobre el bajo rocoso del Morro Grande *antes* de que el piloto abordara la nave. Aunado a ello, los peritos marítimos descartaron esta versión por completo, señalando que un impacto que rasga planchas de acero del casco necesariamente transmite vibraciones severas que debieron ser percibidas por cualquier tripulante atento, lo que revela un fallo en la vigilancia y la supervisión de la navegación durante la aproximación.

El estudio batimétrico realizado con posterioridad al hecho confirmó que la cúspide de la roca donde impactó el buque se encontraba a **menos de 10 metros de profundidad** al nivel de la marea de la mañana del incidente. Con un calado medio del buque de 9.66 metros, el margen físico de maniobra era prácticamente inexistente, convirtiendo cualquier desvío en una colisión segura contra el fondo rocoso. Aunque la defensa de la nave pretendió calificar el obstáculo rocoso como un hecho "imprevisto, repentino y de fuerza mayor", la autoridad marítima desestimó este argumento, concluyendo que la formación rocosa no apareció de forma súbita, sino que es una característica geográfica permanente de la bahía, debidamente cartografiada y evitable si se hubiese respetado la derrota de aproximación convencional.

Síntesis:

Este accidente se produce por una concurrencia de elementos que pretendemos ayudar a corregir. Se combinan los siguientes elementos:



- Deficiente planificación de la derrota de entrada por parte del Capitán antes de arribar a Santa Marta.
- Desviación de la ruta de aproximación convencional.
- Inadecuado uso de las ayudas a la navegación, omisión en el monitoreo del faro del Morro, el radar y ecosonda.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	El Capitán de la motonave optó por una derrota de aproximación atípica y de alto riesgo, aproximando un buque de gran calado (9.66 metros de calado medio) a una distancia imprudente de un promontorio costero conocido como el Morro Grande.
Procedimientos	Falta de análisis por parte del puente de mando de las cartas náuticas ni los derroteros locales aplicables antes de iniciar la maniobra. La mala utilización de estas herramientas procedimentales derivó en una navegación ciega respecto a los márgenes de seguridad recomendados para la Bahía de Santa Marta, desviándose del canal de acceso seguro
Infraestructura	Omisión y desaprovechamiento de las ayudas físicas existentes por parte del buque. A pesar de que el faro estaba en perfecto funcionamiento y de que la cartografía oficial (cartas BA-2267 y COL 249 del Almirantazgo Británico) detallaba con precisión la ubicación del Morro y sus peligros adyacentes, la tripulación no empleó de manera eficiente estas ayudas visuales y cartográficas para corregir la derrota antes de ingresar a la zona de peligro.
Reglamentación	No aplica.
Condiciones ambientales	No aplica.
Otros factores	No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Exigir la formulación y firma obligatoria del plan de navegación de puerto a puerto por parte de todo el equipo de puente antes de zarpar, detallando los puntos de peligro y los márgenes de seguridad.
	Implementar un protocolo estricto para calcular el UKC requerido en canales navegables y accesos a puertos, considerando las tablas de marea locales y el calado dinámico del buque.
	Configurar en los sistemas de navegación electrónica (ECDIS) y ecosondas alarmas visuales y sonoras de profundidad segura, ajustadas al calado máximo de la nave antes de ingresar a aguas someras.



Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



	Obligar al equipo del puente a cruzar la información del GPS y radar con marcaciones visuales y de radar a tierra (como el faro de Morro Grande) durante aproximaciones nocturnas.
	Restringir el uso de trayectorias de aproximación que se desvíen de los canales de navegación recomendados o esquemas de separación de tráfico establecidos por las autoridades portuaria.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____

