



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

DON FRANCESCO

Tipo de accidente:	Fecha del accidente:
Encallamiento	24 de mayo 2013
Fecha del fallo de 1.^a instancia:	Fecha del fallo de 2.^a instancia:
17 de julio de 2015	21 de diciembre de 2017
Puerto:	
Barranquilla	

Descripción preliminar del caso:

El accidente ocurrió el 24 de mayo de 2013, en el área de fondeo conocida como “Las Flores”, en la jurisdicción del Puerto de Barranquilla. A las 06:00 horas, mientras la motonave “**DON FRANCESCO**” de bandera venezolana iniciaba las maniobras para levar anclas y dirigirse al muelle de la Sociedad Portuaria, el Piloto Práctico recibió un aviso del Controlador de Tráfico Marítimo sobre un buque mercante que transitaba por el canal de navegación.

Es una motonave que cuenta con un **bulbo en la proa**, el cual fue la parte que inicialmente hizo contacto con el fondo. Además, está equipada con un **propulsor de proa (thruster)**, herramienta que el Capitán intentó utilizar para mantener la posición del buque y alejarlo de la orilla antes de que la succión de fango inhabilitara los generadores y el flujo eléctrico.

Para garantizar la seguridad y evitar un abordaje, el piloto sugirió detener la maniobra de levada de ancla. Sin embargo, debido a la dinámica del mar y las fuertes corrientes, el buque se desplazó hacia una zona de menor profundidad. Al intentar reiniciar la maniobra, la proa (específicamente el bulbo) tocó fondo, lo que provocó que las tomas de agua succionaran fango, causando una pérdida de energía eléctrica y la activación de alarmas. Se requirió la asistencia del remolcador EOS II, el cual logró sacar la nave de la zona de peligro tras un primer intento fallido donde se rompió la línea de remolque.

El informe técnico resalta que no hubo negligencia, sino una respuesta a un aviso del Control de Tráfico que obligó a priorizar la seguridad del canal sobre la maniobra de zarpe.



Síntesis:

El accidente fue calificado como un **caso fortuito o fuerza mayor**. Fue encallamiento con la siguiente acotación: La infraestructura del **canal de acceso y la zona de fondeo de "Las Flores"** jugaron un papel determinante debido a la variabilidad de sus profundidades.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	• Se evidenció que el Capitán y el Piloto Práctico actuaron bajo el principio de preservación de la seguridad marítima al detener la maniobra inicial para evitar una colisión con el buque que transitaba por el canal. • Se demostró diligencia al intentar utilizar el <i>thruster</i> de proa para contrarrestar el desplazamiento hacia la costa y, posteriormente, al coordinar con el jefe de máquinas el paro de motores para evitar daños mayores por la entrada de lodo en las tuberías.
Procedimientos	El procedimiento de ceder el paso a un buque en tránsito es reglamentario para evitar abordajes, la detención de la levada del ancla en una zona de corrientes críticas generó una vulnerabilidad operativa que no pudo ser compensada rápidamente por la propulsión de la nave.
Infraestructura	El accidente se produjo porque el buque fue desplazado por la corriente hacia un área donde la batimetría no era la esperada o no permitía el calado de la nave en ese momento específico. La configuración del fondo marino en esta zona del Puerto de Barranquilla es conocida por ser cambiante debido a la sedimentación.
Reglamentación	Se precisó la terminología legal, diferenciando entre " varadura " (término usado en primera instancia) y " encallamiento ", siendo este último el término correcto según el Decreto Ley 2324 de 1984 para este accidente.
Condiciones ambientales	• Las fuertes corrientes y la dinámica del mar en el puerto de Barranquilla ejercieron una fuerza sobre la motonave que, al estar con la maniobra de ancla interrumpida, no pudo mantener su posición. • La presencia de fango y sedimentos suspendidos en el agua también fue un factor ambiental crítico.
Otros factores	• No aplica.



Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



<i>Acciones para minimizar riesgos futuros:</i>	Asegurar que las autorizaciones de zarpe no coincidan con el tránsito de naves grandes por el canal para evitar paradas de emergencia en la maniobra de levada de ancla.
	Realizar estudios de profundidad frecuentes en las zonas de fondeo "Las Flores" debido a la alta tasa de sedimentación.
	Establecer procedimientos específicos para mantener la posición con máquinas activas mientras se espera el paso de otros buques en el canal.
	Incrementar el margen de seguridad bajo la quilla requerido para fondear en zonas de alta corriente.
	En condiciones de fuertes corrientes, asignar remolcadores de asistencia desde el inicio de la maniobra de llevar anclas.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____