



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

LAURA MARIA MP & LADY JEANETTE

Tipo de accidente: Encallamiento	Fecha del accidente: 28 de julio de 2011
Fecha del fallo de 1.ª instancia: 28 de septiembre de 2012	Fecha del fallo de 2.ª instancia: 21 de septiembre de 2016
Puerto: Cartagena	

Descripción preliminar del caso:

El accidente ocurrió el **28 de julio de 2011**, aproximadamente a las 00:15 horas, en el canal de acceso a la bahía de Cartagena. El remolcador de bandera colombiana **“LADY JEANETTE”** se encontraba realizando una operación de remolque-transporte de la barcaza **“LAURA MARIA MP”**, la cual iba cargada con material extraído por dragado.

La barcaza "LAURA MARIA MP" se encontraba **acoderada al costado de babor** del remolcador "LADY JEANETTE", es decir, amarrada lateralmente para su transporte. La maniobra crítica fue un **viraje hacia afuera del canal (hacia las boyas verdes) para permitir el sobrepaso de otra nave, lo que llevó al conjunto a navegar por aguas poco profundas** durante unos 15 minutos antes de que la barcaza hiciera contacto con el fondo.

Según las declaraciones y los informes periciales, al aproximarse a la boya 23, la embarcación enfrentó condiciones climáticas adversas con fuerte oleaje y brisa. En ese momento, un buque de mayor calado se aproximaba por la popa (alcanzándolo). El Capitán del remolcador, bajo la asesoría de un Piloto Práctico, tomó la decisión de virar hacia el costado de estribor, saliéndose del canal delimitado por las boyas para ceder el paso al buque que venía atrás. La unidad navegó fuera del canal seguro por una distancia aproximada de una milla náutica entre las boyas 23 y 17, zona caracterizada por tener bajos peligrosos. Finalmente, a la altura de la boya 17, la barcaza tocó fondo y quedó encallada.

Síntesis:



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

- Decisión errónea del Capitán del remolcador de abandonar el canal seguro, durante una distancia prolongada (una milla náutica) en condiciones de mal tiempo.
- Ejecución incorrecta de la maniobra de sobrepaso.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	• Se consideró que la actuación del Capitán de “ceder el paso”, fue una decisión errónea, pues se priorizó incorrectamente la facilitación del tráfico sobre la seguridad de su propia unidad. • Se evidencia que, el hecho de navegar fuera del canal por una distancia tan larga (una milla) sin retornar prontamente a aguas seguras demuestra una falta de juicio técnico y una subestimación del riesgo de encallamiento en una zona de bajos conocido.
Procedimientos	Los procedimientos de navegación segura establecen que no se debe abandonar el canal principal si las condiciones de profundidad fuera de este son desconocidas o peligrosas.
Infraestructura	No aplica.
Reglamentación	No aplica
Condiciones ambientales	Las condiciones de mal tiempo, fuerte oleaje y brisa a la altura de la boya 23 actuaron como factores contribuyentes que dificultaron el gobierno de la embarcación.
Otros factores	No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Establecer comunicación obligatoria con el Tráfico Marítimo antes de realizar maniobras que impliquen salir del canal principal.
	Realizar prácticas de maniobras de remolque acoderado bajo condiciones ambientales adversas (viento y oleaje fuerte).
	Establecer que, si por fuerza mayor una nave sale del canal, la prioridad absoluta sea el retorno inmediato al área de aguas seguras.



Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



	Realizar revisiones periódicas de las rutas seguidas por los remolcadores en los canales de acceso mediante datos de GPS/AIS.
--	---

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____

