



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

MEDEA

Tipo de accidente:

Encallamiento

Fecha del accidente:

09 de febrero de 2011

Fecha del fallo de 1.ª instancia:

21 de diciembre de 2011

Fecha del fallo de 2.ª instancia:

10 de septiembre de 2019

Puerto:

Cartagena

Descripción preliminar del caso:

El **accidente marítimo** se produjo el 9 de febrero de 2011, cuando la motonave "MEDEA", un buque de bandera de Singapur con número de matrícula 386632, se encontraba realizando la maniobra de zarpe desde el terminal portuario de CONTECAR en Cartagena. El evento ocurrió cuando la nave encalló en un bajo de aproximadamente 6.5 metros de profundidad que no se encontraba debidamente señalado ni previsto en la información náutica disponible para la maniobra. El capitán de la nave reportó que era su primera vez ingresando al puerto de Cartagena y que, tras el encallamiento, se realizaron intentos fallidos durante toda la noche para desvarar el buque utilizando su propia máquina, requiriendo finalmente servicios de salvamento.

Técnicamente, el buque "MEDEA" operaba con sistemas de navegación y propulsión en correcto estado de funcionamiento al momento del suceso. Antes del encallamiento, la nave navegaba siguiendo la línea de boyas verdes por su costado de estribor, confiando en la experiencia del piloto práctico y en la información de profundidad que indicaba que el agua era segura para naves con calados significativos. Sin embargo, la trayectoria se vio truncada por la presencia de un bajo fondo no advertido que provocó la inmovilización de la motonave en la posición GPS 10-22-548 N 075-30.944 W.

El informe técnico resalta que no hubo falta de previsión, la investigación determinó que ni el capitán ni el piloto práctico podían prever la existencia del bajo de 6.5 metros, ya que ninguna de las ayudas a la navegación o cartas náuticas disponibles en ese momento lo registraba. Se confirmaron que la secuencia de las boyas no era correcta, encontrándose, por ejemplo, la boya G7 en la posición que correspondía a la boya G3 según las cartas batimétricas.

Síntesis:



El accidente fue calificado como una **culpa exclusiva de un tercero**. La denominación del encallamiento se realizó con la siguiente acotación: “Falla crítica en la actualización y veracidad de la información cartográfica y electrónica utilizada para la planeación del zarpe y la deficiencia en la verificación de la secuencia y posición de las ayudas a la navegación por parte del terminal”.

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 actuar conforme a los protocolos para una eventualidad de este tipo, y demostrando preocupación por la seguridad del buque durante las labores de salvamento, lo que refleja que el personal a bordo cumplió con sus deberes técnicos y operativos.
Procedimientos	Se demostró que la carta electrónica no era fiable para navegar en esa zona específica de la maniobra de CONTECAR debido a que no se encontraba actualizada hasta ese punto, lo que impidió identificar los riesgos submarinos reales.
Infraestructura	- Se probó técnicamente que solo había tres boyas presentes en lugar de las cuatro reglamentarias, y que las existentes estaban mal ubicadas o desactualizadas. Una boya de color verde fue incluso succionada por el motor transversal de proa del buque durante la maniobra, lo que evidencia que la señalización no solo era incorrecta, sino que representaba un riesgo físico para la navegación. - Existencia de un bajo de 6.5 metros de profundidad situado exactamente sobre el punto donde la señalización sugería aguas profundas, específicamente cerca de la boya G5.
Reglamentación	No aplica.
Condiciones ambientales	No aplica
Otros factores	No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Realizar auditorías semanales de la posición física de todas las boyas del canal comparándolas con las coordenadas oficiales de las cartas náuticas.
	Ejecutar batimetrías de alta precisión con mayor frecuencia, especialmente después de eventos climáticos o maniobras de gran calado.



Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



	Implementar un protocolo de comunicación obligatoria donde el terminal confirme diariamente al servicio de practica cualquier novedad en la profundidad o señalización.
	Instalar sistemas de monitoreo electrónico que alerten en tiempo real si una boya se desplaza de su posición asignada.
	Revisar y certificar anualmente el cumplimiento de los planes de mantenimiento de ayudas a la navegación de todos los terminales portuarios.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____