



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:
MN UBC TILBURY

Tipo de accidente: Encallamiento	Fecha del accidente: 22 de diciembre de 2011
Fecha del fallo de 1.ª instancia: 29 de diciembre de 2015	Fecha del fallo de 2.ª instancia: 22 de marzo de 2018
Puerto: Barranquilla	

Descripción preliminar del caso:

El 22 de diciembre de 2011, la motonave **UBC TILBURY**, de bandera de Chipre, encalló en el Puerto de Barranquilla, a la altura de la entrada de **Bocas de Ceniza** mientras se encontraba realizando maniobra de **ingreso al canal de acceso al Río Magdalena**, una operación de alta complejidad debido a las condiciones de sedimentación y corrientes de la zona.

Durante la aproximación, el buque seguía una nueva enfilación de 136°, la cual generaba dudas en el Capitán por no figurar en las cartas inglesas. Al llegar al principio del tajamar, con el timón moviéndose a estribor y el motor a máxima velocidad, la proa del buque se detuvo súbitamente y comenzó a caer hacia babor. A pesar de dar orden de "todo a estribor" y "máquina adelante", la nave no respondió al gobierno, obligando al Capitán a parar máquinas y dar "toda atrás" para evitar colisionar con el tajamar, momento en el cual el buque **tocó fondo en su parte media babor**.

Según los informes técnicos, los planos batimétricos actualizados, que mostraban estas deficiencias de infraestructura, habían sido entregados al Capitán por el Piloto Práctico antes de iniciar el ingreso, confirmando que el riesgo era conocido. Además de ello, el Capitán según los informes, ya había tenido un accidente similar en el mismo puerto casi un año antes y aun así decidió ingresar al canal de acceso a pesar de conocer las condiciones meteorológicas y oceanográficas "significativamente adversas".

Síntesis:

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

- Falla en la Toma de Decisiones Operativas
- Pérdida de Gobierno del buque por Fuerzas Externas
- Deficiencias en la Infraestructura (Sedimentación)



- Condiciones Ambientales Extremas (Meteomarinas)

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	Falla en la toma de decisiones al iniciar el ingreso en un momento en que las condiciones aún representaban un peligro inminente, a pesar de haber esperado días fuera del sector de Bocas de Ceniza por el mal tiempo.
Procedimientos	Durante el ingreso, se presentaron discrepancias sobre la enfilación de seguridad (136° vs 140°), y el equipo de puente se vio sorprendido cuando la proa dejó de responder al timón de estribor y comenzó a derivar hacia babor debido a la fuerza de la corriente y el viento.
Infraestructura	• La infraestructura del canal de acceso al Río Magdalena presentaba condiciones severas de sedimentación, que se depositan en el lecho del canal, afectando el comportamiento del cauce y reduciendo los márgenes de profundidad segura para buques de gran calado; factor que fue debidamente informado, pero no gestionado correctamente por los responsables. • Los tajamares (estructuras de control de flujo) imponen una restricción física absoluta; la cercanía del buque al tajamar de babor durante el desvío de la proa limitó las opciones de maniobra del Capitán
Reglamentación	No aplica.
Condiciones ambientales	• Condiciones meteomarinas adversas, el área de Bocas de Ceniza presentaba vientos alisios del noroeste con intensidades de 25 a 30 nudos y un estado del mar de "marejada", con olas que superaban los 3 metros de altura. • El Río Magdalena presentaba una velocidad de corriente atípica de 5 a 7 nudos debido a una época de lluvias intensas en el interior del país.
Otros factores	No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Prohibir el ingreso a Bocas de Ceniza cuando las corrientes superen los 4 nudos o los vientos los 20 nudos para buques de ciertas características.
	Integrar los datos de sedimentación actualizados directamente en los sistemas de navegación electrónica de los pilotos.
	Exigir el acompañamiento de remolcadores desde la boya de mar para buques que ingresen durante épocas de



Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



	caudales altos.
	Definir zonas de fondeo seguras para que los buques esperen la mejoría de las condiciones sin presiones comerciales.
	Documentar obligatoriamente la discusión sobre los "puntos de no retorno" antes de cruzar los tajamares.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____

