



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

UBC TILBURY

Tipo de accidente:

Encallamiento

Fecha del accidente:

16 de octubre de 2010

Fecha del fallo de 1.ª instancia:

30 de septiembre de 2013

Fecha del fallo de 2.ª instancia:

28 de junio de 2018

Puerto:

Barranquilla

Descripción preliminar del caso:

El 16 de octubre de 2010, la motonave **UBC TILBURY**, de bandera de Chipre, encalló en el Puerto de Barranquilla, en el sector de **Bocas de Ceniza**, durante maniobra de aproximación e ingreso al canal del Río Magdalena. El buque inició su entrada con un rumbo aproximado de 140, siguiendo las sugerencias del piloto práctico. Sin embargo, durante un lapso de apenas 15 minutos, se realizaron **seis cambios de rumbo diferentes e intempestivos**, lo que generó inestabilidad en el gobierno de la nave frente a las fuertes corrientes predominantes.

La situación crítica se presentó cuando, al intentar esquivar un bajo no localizado debidamente, el buque se acercó demasiado al tajamar occidental, donde el **efecto de banco** le quitó el gobierno. A pesar de que el capitán ordenó "máquina toda adelante" y "timón todo a estribor", la proa cayó repentinamente a babor debido a la presión de la corriente sobre el casco, resultando en el encallamiento de la nave en su parte media de babor.

Características del Buque:

El buque navegaba con calados iguales (sin asiento), lo que representaba una disminución considerable en su maniobrabilidad para entrar a un río caudaloso como el Magdalena. Se estableció que el buque no tenía funcionando el **Voyage Data Recorder (VDR)**, incumpliendo normas internacionales de seguridad (SOLAS). Además, utilizaba una carta de navegación obsoleta.

Según el peritazgo, se omitió el uso de herramientas técnicas esenciales para aproximaciones en canales restringidos, el buque intentó ingresar al río sin realizar una vuelta previa para encarar la corriente de forma adecuada, metiéndose directamente a la boca del río con un ángulo de 35° respecto a una corriente muy fuerte. En cuanto a la cartografía, se determinó que la edición oficial de las cartas náuticas disponibles en el país estaba desactualizada, a pesar de la suspensión, la Dirección en la decisión de



segunda instancia determinó que *“los navegantes debieron tener en cuenta las precauciones contenidas en ella, las cuales seguían siendo vigentes para la seguridad.”*

El entorno ambiental fue extremadamente complejo debido al **Fenómeno de la Niña**, que para octubre de 2010 había generado un estado de emergencia económica y social en Colombia.

Síntesis:

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

- Inadecuada condición de maniobrabilidad del buque al ingresar con calados iguales.
- Ejecución de maniobra errada
- Sedimentación del Río Magdalena, bajos no localizados sin actualización de planos batimétricos.
- Condicionales ambientales adversas debido al Fenómeno de la Niña.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	Falla en la sugerencia del Piloto y aceptación de seis cambios de rumbo en un tiempo mínimo, lo que impidió enfrentar la corriente de forma estable.
Procedimientos	• Falta de uso de la indexación paralela, la cual es la herramienta indicada para aproximaciones en canales restringidos. • Se evidenció una falla en la planificación de la carga y el calado desde el puerto anterior (Santa Marta). El capitán permitió que el charteador dejara el buque con calados iguales (sin asiento), ignorando que el efecto de "Squat" (asentamiento por velocidad) haría que la proa se hundiera más.
Infraestructura	• Existencia de bajos no debidamente localizados en las cartas disponibles para ese momento. La cercanía al tajamar occidental fue un factor físico que propició el "efecto de banco", lo que contribuyó a la pérdida de gobierno del buque. • Sedimentación del río, la cual es constante y afecta el comportamiento del cauce y la profundidad de los canales de navegación
Reglamentación	• El buque violó la Regla 20 del Capítulo V del Convenio SOLAS al no tener operativo el VDR. • La vigencia de la Carta Náutica COL 253 se



	encontraba suspendida por la Dirección General Marítima en la fecha del accidente.
Condiciones ambientales	El Fenómeno de la Niña elevó la corriente del río a niveles de 5 a 7 nudos, superando el máximo normal de 4 nudos. La presión del agua se ejerció sobre todo el casco debido a los constantes cambios de rumbo, creando fuerzas combinadas de resistencia que el sistema de gobierno no pudo compensar.
Otros factores	No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Garantizar la actualización y disponibilidad de cartas náuticas oficiales y planes batimétricos diarios por parte de las autoridades fluviales y marítimas
	Capacitación obligatoria en Indexación Paralela para todos los pilotos y capitanes que operen en la jurisdicción.
	Implementar protocolos estrictos de intercambio de información (Master-Pilot Exchange) que incluyan la revisión de la estabilidad y el calado del buque para las condiciones específicas del río.
	Exigir la operatividad total de los sistemas VDR antes de autorizar maniobras en canales restringidos.
	Establecer límites operativos de corriente durante fenómenos climáticos extremos.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____