



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

WAN HE

Tipo de accidente:	Fecha del accidente:
Encallamiento	29 de septiembre de 2014
Fecha del fallo de 1.ª instancia:	Fecha del fallo de 2.ª instancia:
28 de noviembre de 2014	11 de mayo de 2021
Puerto:	
Buenaventura	

Descripción preliminar del caso:

El accidente ocurrió el **29 de septiembre de 2014 a las 15:40 horas** en el puerto de Buenaventura, el buque WAN HE, de bandera de China, reportó el encallamiento, mientras se encontraba realizando una **maniobra de arribo y atraque** hacia el muelle número 5 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

Antes del siniestro, la nave inició su ingreso al canal, pero se vio obligada a realizar ajustes en su navegación debido a la aproximación de otra nave, la MN LIZARD POINT, y a la falta de asistencia oportuna de uno de los remolcadores programados. El encallamiento finalmente se produjo frente a la dársena de maniobra del muelle No. 2, fuera del canal de acceso, a una distancia de 416.92 metros de su punto de atraque previsto.

La motonave **WAN HE** es un buque de bandera de China con número **IMO 9120774**. Para el momento de la maniobra, presentaba las siguientes características de calado:

- **Calado de arribo en popa:** 11.60 metros.
- **Calado de arribo en proa:** 11.30 metros.
- Al ser una nave mayor de 200 toneladas, el uso de piloto práctico era obligatorio según la normativa vigente.

Según las declaraciones y los informes periciales, tras percatarse del riesgo, el Capitán ordenó "parar máquinas", pero el Piloto Práctico revocó esta orden de inmediato instruyendo "máquina adelante", lo que precipitó el encallamiento. De igual modo, se evaluó los equipos de a bordo y elementos para las maniobras de fondeo y amarre, confirmando que el Capitán no portaba la **cartografía oficial colombiana**, utilizando en su lugar la del Almirantazgo Británico.

Aunque se había planificado la asistencia de los remolcadores *Odín* y *Alisios*, el piloto



dio la instrucción de iniciar la maniobra a las 15:38 pese a que el remolcador *Odín* aún no había llegado a su posición en popa-babor.

Los informes técnicos determinaron que la **profundidad de las zonas de maniobra era adecuada** para el calado de la motonave WAN HE. La campaña de dragado vigente para la época había habilitado profundidades de hasta 15.0 metros en los muelles 1 al 6, lo que superaba con creces los 11.60 metros de calado de la nave

Síntesis:

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

- Uso de cartografía inadecuada y falta de planificación entre el Capitán y el Piloto Práctico.
- Incumplimiento de los protocolos de seguridad al iniciar la maniobra de ingreso al canal sin contar con la asistencia completa de los remolcadores.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	• Se evidencia que, el PP hizo uso de una carta náutica inglesa desactualizada, confiando únicamente en su memoria y experiencia personal sobre la bahía en lugar de herramientas oficial y el Capitán tampoco contaba a bordo con la cartografía oficial colombiana. • Se precisó que hubo una falla en la planificación y comunicación de la maniobra entre el Capitán y el Piloto, puesto que, algunas decisiones fueron tomadas en idioma español. Asimismo, se precipitó cuando, el Capitán ordenó "parar máquinas", pero el Piloto revocó inmediatamente esa orden e instruyó "máquina adelante".
Procedimientos	• La maniobra inició sin que el remolcador ODÍN estuviera en posición (popa-babor). El piloto coordinó que ambos remolcadores estarían en la boya 41, pero al llegar solo encontró al remolcador ALISIOS. • Deficiencia crítica en la gestión del tráfico y la coordinación operativa durante el cruce con la motonave LIZARD POINT, lo que obligó a la MN WAN HE a apartarse de su trayectoria segura para facilitar el paso de la otra embarcación.



Infraestructura	No aplica.
Reglamentación	Se incumplió la Resolución 0138 de 2005 , que exige el uso de dos remolcadores para naves de estas características técnicas.
Condiciones ambientales	El accidente ocurrió durante una marea de puja aún subiendo , condición ambiental que dificultaba el giro restringido en la dársena y requería el uso obligatorio del remolcador de popa que no estaba presente.
Otros factores	No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Impedir el inicio de cualquier maniobra si no están presentes y en posición todos los remolcadores exigidos por resolución.
	Exigir a las agencias marítimas que verifiquen que los buques cuenten con cartografía oficial colombiana actualizada antes de ingresar a aguas jurisdiccionales.
	Implementar capacitaciones obligatorias en Gestión de Recursos del Puente para pilotos y oficiales, enfatizando el uso del idioma inglés técnico marítimo.
	Monitorear y sancionar los retrasos de los remolcadores que pongan en riesgo la seguridad de las maniobras programadas.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____