



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:
MAGNUM POWER

Tipo de siniestro: Encallamiento	Fecha del siniestro: 12/05/2011
Fecha del fallo de 1era instancia: 24/12/2013	Fecha del fallo de 2da instancia: 29/03/2019

Puerto:
Barranquilla

Descripción preliminar del caso:

El siniestro de encallamiento ocurrió el **11 de mayo de 2011** (reportado formalmente el 12 de mayo) en el puerto de Barranquilla. La motonave "**MAGNUM POWER**", de bandera de las Islas Marshall, se disponía a ingresar al puerto para atracar en el muelle No. 6 de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla. Tras ser informados por la Estación de Control de Tráfico Marítimo (CCTM) sobre el bloqueo del muelle de destino por el encallamiento del "TILOS", el piloto práctico y el capitán coordinaron una **maniobra de fondeo de emergencia** en la zona No. 1. Se decidió soltar ambas anclas (estribor y babor) para detener el buque, ya que continuar navegando contra la corriente sin apoyo de remolcadores en ese sector era demasiado riesgoso.

Esta situación obligó a la "MAGNUM POWER" a cambiar sus planes y realizar una maniobra de emergencia que culminó en su propio encallamiento en la orilla oriental del río Magdalena.

El buque es de tipo **granelero** con bandera de las Islas Marshall. El buque experimenta un fenómeno de "**Squat**" (asentamiento dinámico) de aproximadamente 60 cm a una velocidad de 8 nudos, el cual puede superar un metro si la velocidad alcanza los 10 nudos en aguas poco profundas.

Según el informe pericial, se precisa que, durante la ejecución del fondeo, se siguieron los pasos técnicos: se soltó el ancla de estribor a las 07:00 con dos grilletes y el ancla de babor a las 07:04 con tres grilletes.

A pesar de que el buque quedó inicialmente fondeado a las 07:09, el procedimiento falló en estabilizar la nave debido a que esta comenzó a **garrear las anclas** por la fuerza de la corriente. La decisión de no intentar virar el buque para volver al mar se consideró acertada procedimentalmente, ya que, sin remolcadores, esa maniobra hubiera sido aún



más peligrosa.

La fuerte corriente del río Magdalena (4.5 nudos) que provocó que el buque garreara las anclas durante el fondeo de emergencia

Síntesis:

En el presente caso se combinan los siguientes elementos:

1. La fuerte corriente (4.5 nudos) superó la capacidad de maniobra del buque.
2. La poca profundidad y el efecto **squat** redujeron el margen de seguridad, provocando el encallamiento.
3. Obstrucción del muelle No. 6 de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla.
4. Falta de remolcadores en situaciones de emergencia.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	<ul style="list-style-type: none">• No aplica
Procedimientos	<ul style="list-style-type: none">• Se siguió los pasos reglamentarios para un fondeo de emergencia, el procedimiento se vio superado por la imposibilidad de realizar una maniobra alternativa, como virar el buque para regresar al mar, ya que esto se consideró una acción de "alto riesgo" que podría haber bloqueado totalmente el canal de acceso si no se contaba con el apoyo de remolcadores en ese sector específico.
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">• El encallamiento inesperado de la motonave "TILOS" en las proximidades de este muelle no solo inhabilitó el punto de llegada previsto para el "MAGNUM POWER", sino que alteró toda la logística de seguridad del puerto en ese momento.• Falta de disponibilidad de remolcadores para asistir al "MAGNUM POWER" en su maniobra de emergencia, debido a que todas las unidades de remolcadores presentes en el puerto se encontraban asistiendo prioritariamente al buque "TILOS".• El río Magdalena presenta una infraestructura natural dinámica donde la sedimentación forma "geofornas" o "dunas" que reducen drásticamente las profundidades aprovechables. La Zona No. 1, aunque era el área de mayor profundidad disponible y estaba contemplada en las cartas náuticas para el fondeo, resultó insuficiente para retener al buque ante la fuerza de la corriente; el diseño de la vía navegable en ese sector y la presencia de otros buques fondeados (como el "MARINA K") limitaron el espacio de seguridad, provocando que la nave finalmente tocara fondo



	en la orilla oriental del río al garrear sus anclas.
Reglamentación	<ul style="list-style-type: none">Se aplicó la figura jurídica de exoneración de responsabilidad por causa extraña (hecho de un tercero y fuerza mayor), ya que el suceso fue imprevisible e irresistible bajo los estándares legales actuales.
Condiciones ambientales	<ul style="list-style-type: none">La corriente era de aproximadamente 4.5 nudos, una fuerza considerable que redujo la gobernabilidad horizontal del buque y facilitó el desplazamiento de las anclas una vez soltadas.
Otros factores	<ul style="list-style-type: none">No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Exigir la creación de un protocolo de contingencia que incluya remolcadores de retén, ya que el solo uso de anclas puede ser insuficiente frente a corrientes superiores a 4 nudos.
	Capacitar a pilotos y capitanes en simuladores sobre maniobras de fondeo de emergencia específicamente bajo condiciones de corrientes extremas en el río Magdalena.
	Implementar sistemas de sensores de posición en muelles para alertar instantáneamente al CCTM sobre cualquier incidente de buques atracados.
	Evaluar la zona de fondeo en la Zona No. 1 para determinar si es apta para buques de gran tonelaje durante temporadas de corrientes altas.
	Fomentar acuerdos de cooperación entre Agencias Portuarias y Navieras para la asistencia rápida entre buques en caso de bloqueos del canal.
	Fortalecer la tecnología del Centro de Control de Tráfico Marítimo, para que pueda predecir conflictos de tráfico antes de que los buques entren en sectores sin retorno.

Elaborado por:

Fecha:

Fecha y lugar de Aprobado por Junta Directiva: _____