



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:
FEDERAL KIVALINA

Tipo de accidente: Encallamiento	Fecha del accidente: 08 de agosto de 2007
Fecha del fallo de 1.ª instancia: 31 de julio de 2008	Fecha del fallo de 2.ª instancia: 25 de agosto de 2011
Puerto: Barranquilla	

Descripción preliminar del caso:

El 08 de agosto de 2007, aproximadamente a las 16:20 horas, la motonave **FEDERAL KIVALINA**, de bandera Hong Kong, encalló en el Puerto de Barranquilla, a la altura de las boyas 18 y 20 (coordenadas 11°00.12N y 074°46.041 W), mientras se encontraba realizando maniobra de zarpe.

Durante el tránsito por el centro del canal, el buque navegaba a una velocidad de aproximadamente 12 nudos y experimentó una **falla súbita en el sistema de gobierno**. A pesar de que el timonel obedeció la orden de poner el timón a estribor, el buque no respondió y comenzó a caer rápidamente hacia babor. El capitán y el piloto intentaron acciones de emergencia, incluyendo el cambio del sistema del telemotor a modalidad "no seguimiento", la orden de "toda la máquina atrás" y el fondeo de ambas anclas para frenar la arrancada, pero la corta distancia y el tiempo impidieron evitar el encallamiento cerca de la orilla oriental del río Magdalena.

Según los informes técnicos, la velocidad de 12 nudos, aunque adecuada para la navegación, dejó un margen de maniobra muy pequeño una vez que se perdió el control del timón. La cercanía de la orilla oriental (a unos 330 metros) y la posición de las boyas limitaron el espacio físico para que las anclas detuvieran la inercia del buque antes del contacto con el fondo. En el momento del accidente, el buque se encontraba en condiciones operativas óptimas según los registros de mantenimiento del 08 de febrero de 2007 y la inspección previa al zarpe. El peritaje técnico confirmó que la falla no se debió a errores humanos en la operación o mantenimiento.

Síntesis:

El accidente fue calificado como un **caso fortuito o fuerza mayor**. La causa directa fue el daño impredecible en el acople del motor eléctrico a la bomba de presión hidráulica N° 1 del Servomotor (sistema de timón). Esta falla mecánica súbita generó la pérdida total del gobierno del buque en un sector restringido del canal.



Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	Se determinó que la conducta náutica tanto del Capitán como del Piloto Práctico fue acertada y diligente. Fue acertada la reacción inmediata al detectar la falla, ordenando soltar las anclas y activar la máquina atrás de emergencia sin seguir el procedimiento normal de parada previa para ganar tiempo.
Procedimientos	El buque contaba con un robusto sistema de mantenimiento preventivo. En cuanto a los procedimientos de emergencia, se ejecutaron de manera secuencial y lógica ante la crisis.
Infraestructura	Se precisa que la ubicación del encallamiento, a solo 80 metros de la línea de la boya 20-18, subraya que la infraestructura del canal no ofrece zonas de escape amplias para buques de gran porte ante fallas mecánicas totales en ese sector específico.
Reglamentación	No aplica.
Condiciones ambientales	No aplica.
Otros factores	No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Realizar entrenamientos de simulador para pilotos y capitanes enfocados específicamente en pérdida de gobierno en sectores críticos del Puerto de Barranquilla.
	Identificar y señalar en las cartas náuticas del puerto áreas donde el fondo sea menos dañino para un encallamiento controlado en caso de pérdida total de gobierno.
	Instalar sensores de monitoreo de condición (vibración y temperatura) en los acoples de las bombas hidráulicas para detectar fatiga antes de la rotura.
	Implementar inspecciones técnicas externas periódicas específicamente en los acoples y bombas del servomotor.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____