

REF: SINIESTRO ENCALLAMIENTO “FEDERAL KIVALINA”
Puerto de Barranquilla (Consulta)

Antecedentes

El 8 de agosto de 2007, la motonave "FEDERAL KIVALINA", de bandera de Hong Kong, sufrió un encallamiento durante maniobra de zarpe a la altura de las boyas 18 y 20 en la Sociedad Portuaria Regional del Norte de Barranquilla. Ese mismo día, la Capitanía de Puerto de Barranquilla inició investigación por siniestro marítimo y ordenó la práctica de pruebas para esclarecer los hechos.

Competencia

La competencia para adelantar y fallar esta investigación correspondió al Capitán de Puerto de Barranquilla, conforme al Decreto Ley 2324 de 1984 y normativa complementaria vigente para la fecha. La Dirección General Marítima tiene competencia para conocer en consulta del caso, según el artículo 57 del mismo decreto y normas subsiguientes.

Argumentos y actuaciones

En audiencia pública celebrada el 10 de agosto de 2007, el Capitán manifestó que era la primera vez que llegaba al puerto de Barranquilla. Relató que, durante la maniobra de zarpe, mientras se aproximaban a las boyas indicadas, el piloto ordenó modificar el rumbo varias veces, y al tratar de corregir el rumbo con el timón, este no respondió adecuadamente. Explicó que el timón cayó totalmente a babor (lado izquierdo), el buque cayó rápidamente a ese lado y no respondió a sus intentos de control. Ordenó de inmediato accionar la máquina para reversa –en situación de emergencia, pasando directamente de marcha adelante a atrás sin seguir el procedimiento normal– y ordenar soltar anclas para detener la veída. El barco finalmente varó sin poder recuperar el control.

El piloto afirmó que conocía las condiciones del buque antes de la maniobra y que el buque se dirigía correctamente por el canal. Explicó el momento en el que detectó la falla del timón y cómo ordenó el uso de la máquina para retroceder y el fondeo de anclas. Indicó que llamó a control de tráfico marítimo, remolcadores y oficina de pilotos para advertir sobre el riesgo inminente y trató de maniobrar con las anclas, sin éxito. El jefe de máquinas y oficiales manifestaron que la causa fue la falla del timón y que habían realizado simulacros de pérdida de gobierno solo un mes antes del accidente.

La compañía STANDARD STEAMSHIP P&I CLUB presentó carta de garantía de hasta 25,000 dólares para cubrir eventuales daños a terceros.

Consideraciones de la Dirección General Marítima

Conforme a lo enunciado en el art. 26 del decreto ley 2324 de 1984, en el cual se enuncian los accidentes o siniestros marítimos y uno de estos es el **encallamiento** se comprueba que el presente siniestro pertenece a esta categoría. Se confirmó la jurisdicción y competencia del Capitán de Puerto y de esta Dirección para conocer del expediente.

Se sostuvo que pesa presunción de culpa sobre el Capitán en casos de siniestros; sin embargo, esta puede ser desvirtuada por caso fortuito o fuerza mayor.

La falla técnica en el acople del motor de la bomba hidráulica del timón fue calificada como un daño fortuito, imprevisible e irresistible, a pesar de un adecuado mantenimiento demostrado. Se destacó que el piloto cumplió con su función de asesorar sin reemplazar mando, y actuó diligentemente.

Basándose en doctrina y sentencias de la Corte Suprema, se indicó que para que un hecho sea caso fortuito debe ser imprevisible (no previsible en las condiciones objetivas) e irresistible (inevitable, insuperable por cualquier persona colocada en iguales condiciones). Estas dos condiciones se cumplieron en el caso, pues la falla ignorada, sorpresiva y súbita en un componente vital de maniobra imposibilitó evitar el encallamiento.

Análisis técnico y pericial

Los peritos navales, concluyeron que la causa fue la avería en el acople del motor a la bomba hidráulica del servomotor del timón, causando pérdida total de maniobrabilidad del timón. El peritaje recalcó que se hizo mantenimiento preventivo documentado, incluyendo inspecciones y cambios recientes de componentes, lo que descarta negligencia.

La maniobra de emergencia fue realizada rápidamente; se intentó cambiar el timón a modalidad manual, se usó máquina en reversa de emergencia y se fondearon anclas para detener el barco. Debido a la rapidez con que ocurrió el daño y la gravedad del mismo, la tripulación no pudo emplear métodos alternativos que evitaran el encallamiento.

Los registros de mantenimiento y ejercicios de simulación se encontraban al día.

Decisión

La Dirección General Marítima confirmó el fallo de primera instancia del 31 de julio de 2008 que declaró el siniestro como un caso fortuito. Por tanto, no se declaró responsabilidad civil ni administrativa para el Capitán ni para el piloto práctico. No se impusieron sanciones ni multas por violación a normas de la Marina Mercante, pues no se encontró infracción.