



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:
HOPPI PRINCESS

Tipo de accidente: Encallamiento	Fecha del accidente: 31 de octubre de 2010
Fecha del fallo de 1.ª instancia: 27 de junio de 2012	Fecha del fallo de 2.ª instancia: 11 de octubre de 2018
Puerto: Barranquilla	

Descripción preliminar del caso:

El 31 de octubre de 2010, la motonave **HOPPI PRINCESS**, de bandera de Filipinas encalló en el Puerto de Barranquilla, en el sector de **Bocas de Ceniza**, durante maniobra de aproximación e ingreso al canal del Río Magdalena.

Durante la ejecución, el buque navegaba con rumbo Este a plena velocidad de maniobra; a las 17:18 horas, tras caer a estribor con un rumbo verdadero de 161°, la nave **tocó fondo súbitamente** a una distancia de 5 cables del tajamar occidental. A pesar de los intentos de usar la máquina a toda marcha (avante y atrás) para liberarse y contrarrestar una fuerte corriente contraria, el buque permaneció inmovilizado hasta las 20:42 horas, momento en que logró liberarse con apoyo de los remolcadores para finalmente atracar a las 23:45.

Características del Buque:

Calados de arribó: Tenía un calado de **9.35 metros en proa** y **9.30 metros en popa**. El buque contaba con los medios necesarios para la navegación, incluyendo DGPS y radar, los cuales fueron utilizados para determinar su situación durante la enfilación

Según los informes periciales, se precisó que existía un levantamiento de fondo realizado apenas unos días antes por el buque ARC PROVIDENCIA que mostraba profundidades críticas de 8 metros donde antes había 55, pero dicho plano no fue entregado al piloto antes de la maniobra, lo que impidió un ajuste procedimental preventivo. El encallamiento ocurrió a solo 5 cables del tajamar occidental, una zona donde la infraestructura fluvial y el diseño del canal interactúan con la descarga masiva de sedimentos del río.

Síntesis:

El accidente fue calificado como un **caso fortuito o fuerza mayor** exonerando de responsabilidad a los implicados por la siguiente causa directa: Sedimentación súbita y



masiva en el Río Magdalena debido a la ocurrencia del Fenómeno de la Niña y la falta de información batimétrica actualizada en tiempo real.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	Se determinó que tanto el capitán como el piloto adoptaron una conducta prudente y utilizaron adecuadamente los medios de información y ayudas a la navegación disponibles.
Procedimientos	• Se cumplió estrictamente con el intercambio de información (Master-Pilot Exchange). • A pesar de que el calado de la nave (9.34 m máximo) estaba por debajo del recomendado para la época (9.40 m más marea), el procedimiento se vio superado por la insuficiencia de la información batimétrica oficial en ese momento.
Infraestructura	• La infraestructura del canal de acceso, específicamente el área de los tajamares y rompeolas, presentaba una configuración de alto riesgo por la dinámica sedimentaria. • Se evidenció la formación de "meandros" y bajos de arena súbitos debido al accionar del caudal creando un obstáculo físico (bajo) que no estaba señalizado ni registrado en la cartografía batimétrica número 175 de Cormagdalena, que era el plano oficial utilizado por el piloto.
Reglamentación	No aplica.
Condiciones ambientales	El Fenómeno de la Niña generó lluvias intensas que elevaron los caudales del río Magdalena (entre 5,100 y 9,500 m ³ /s), lo que resultó en un transporte masivo de sedimentos estimado en 200 millones de toneladas al año, esta saturación de sedimentos y las corrientes atípicas generaron el fenómeno de " imprevisibilidad e irresistibilidad ".
Otros factores	No aplica.

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Implementar tecnologías de monitoreo constante del fondo en canales de acceso de alta sedimentación.
	Asegurar que cualquier levantamiento batimétrico nuevo sea entregado a los pilotos de inmediato, sin esperar a su edición oficial.
	Establecer estaciones de alerta temprana que informen a los buques sobre cambios drásticos en el transporte de sedimentos.



Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



	Aumentar el margen de profundidad bajo la quilla (Under Keel Clearance) durante épocas de desastre invernal declarado.
	Definir áreas de fondeo obligatorias cuando los reportes del VTS indiquen inestabilidad en el canal por crecientes del río.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____

