



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

TILOS

Tipo de accidente:

Encallamiento

Fecha del accidente:

11 de mayo de 2011

Fecha del fallo de 1.ª instancia:

24 de julio de 2014

Fecha del fallo de 2.ª instancia:

28 de junio de 2018

Puerto:

Barranquilla

Descripción preliminar del caso:

La motonave “**TILOS**” es un granelero de bandera de Malta, con un TRB de 31.643, sufrió un accidente de encallamiento el 11 de mayo de 2011 mientras se disponía a realizar una **maniobra de zarpe** desde las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla (SPRB), contando con el apoyo de tres remolcadores: el “**BARRANQUILLA**” (asegurado por proa), el “**DON LUCHO**” (asegurado por la amura de babor) y el “**GOLIAT**” (asegurado por la aleta de babor).

Antes de iniciar, el Capitán y los Prácticos realizaron el intercambio de información reglamentario, revisando la "pilot card", las características de la nave (eslora, calado, potencia de máquina) y el plan de maniobra. Durante el desarrollo de la maniobra de desatraque, la nave **encalló** (denominada técnicamente como varadura en primera instancia) a una distancia perpendicular al muelle No. 5 de la SPRB. A pesar de que se conocía la existencia del naufragio del remolcador “**JUAN CAMILO**” a unos 150 metros del muelle 6, el buque se encontró con un banco de arena imprevisto generado por la sedimentación del naufragio del remolcador que provocó su inmovilización.

Se determinó que la **Carta Náutica oficial (COL 253)** se encontraba suspendida, dejando como única referencia documentos de carácter no oficial o extemporáneos. Esto generó un vacío en la información cartográfica fidedigna que debían proveer las autoridades competentes para garantizar la seguridad de la navegación.

En cuanto a las condiciones climáticas, se precisó que las variaciones en los regímenes lluviosos de 2010 y 2011 incrementaron el caudal y, por ende, la velocidad de descarga y el transporte de sedimentos.



Síntesis:

El accidente fue calificado como un **caso fortuito o fuerza mayor**. La causa directa fue el encallamiento imprevisto debido a la formación acelerada de un banco de arena generado por la sedimentación que produjo el naufragio del remolcador "JUAN CAMILO", sumado a la falta de información batimétrica actualizada que reflejara dichos cambios.

El presente caso se dio por la falta de actualización de la batimetría en un entorno de alta sedimentación y con una alteración en el canal (como un naufragio).

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	- Se determinó que la conducta náutica tanto del Capitán y Piloto Práctico fue acertada y diligente. Se realizó una planeación previa exhaustiva donde se concertó la forma de ejecución y el uso de remolcadores. - El Piloto Práctico incluso advirtió al Capitán sobre el peligro del remolcador "JUAN CAMILO" sumergido en las cercanías.
Procedimientos	Los procedimientos de comunicación e intercambio de información técnica (proforma de zarpe, tablas de velocidades y calados) se cumplieron rigurosamente antes de iniciar el movimiento del buque.
Infraestructura	Se precisa que la presencia del casco hundido del remolcador "JUAN CAMILO" actuó como un obstáculo físico y, lo que es más crítico, como un catalizador para la acumulación acelerada de sedimentos en la zona.
Reglamentación	Se evidencia una falta de actualización de batimetrías de Carta Náutica (COL 253) tras un accidente previo (el naufragio del "JUAN CAMILO"), lo cual no advirtió a los navegantes sobre los nuevos riesgos de profundidad.
Condiciones ambientales	El río Magdalena presentaba condiciones extremadamente dinámicas, con una corriente muy fuerte estimada entre 5 y 6 nudos, lo que facilitó que el fenómeno de sedimentación, potenciado por el obstáculo del remolcador hundido, ocurriera de forma imprevisible e irresistible .
Otros factores	No aplica.
Acciones para minimizar riesgos futuros:	Establecer la obligatoriedad de realizar levantamientos batimétricos de emergencia en un radio de 500 metros



Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



	ante cualquier naufragio o incidente que pueda alterar el flujo del río.
	Reducir los tiempos de emisión de cartas náuticas oficiales en ríos y evitar periodos prolongados de suspensión sin alternativas certificadas.
	Instalar sistemas de monitoreo de profundidad constante en los muelles de mayor tráfico para detectar cambios críticos de sedimentación.
	Priorizar el reflotamiento o señalización inmediata de cualquier obstáculo sumergido que pueda generar turbulencias o sedimentación.
	Crear un sistema de avisos a los navegantes más ágil que reporte cambios en la configuración del fondo tras eventos climáticos o accidentes.

Elaborado por: _____

Fecha: _____

Aprobado por Junta Directiva: _____