



**FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS**

**Nombre del buque:**

CAP NELSON

<b>Tipo de siniestro:</b> Daño Instalaciones	<b>Fecha del siniestro:</b> 13/02/2006
<b>Fecha del fallo de 1era instancia:</b> 29/08/2008	<b>Fecha del fallo de 2da instancia:</b> 07/02/2013
<b>Puerto:</b> Buenaventura	

**Descripción y análisis preliminar del caso:**

El siniestro consistió en una colisión de la motonave “CAP NELSON” contra el muelle No. 2 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. El evento ocurrió mientras el buque realizaba maniobras de atraque, el buque contaba con la asistencia del remolcador “BAHÍA MÁLAGA”, el cual se encontraba ubicado en la popa, del costado de babor.

El piloto práctico dio la orden de situar al remolcador en posición perpendicular para **halar "full atrás"** con el objetivo de detener la "viada" (inercia o movimiento) del buque. Sin embargo, la corriente existente en el área desubicó al remolcador, restándole efectividad en su función de frenado, lo que derivó en una "ciaboga" tardía y la colisión final.

Según el peritaje técnico, las defensas ubicadas en el punto de atraque estaban deterioradas por el paso del tiempo y habían perdido su eficacia para absorber o contrarrestar el impacto normal de los buques durante las maniobra.

Condiciones meteorológicas: **corrientes de entre 1.5 y 2 nudos**, la visibilidad, marea eran normales.

**Síntesis:**

Este accidente se produce por una concurrencia de elementos que pretendemos ayudar a corregir.



En el presente caso se combinan los siguientes elementos:

1. Falla en la planificación y ejecución de la maniobra.
2. Falla en la ejecución técnica de la asistencia con remolcador.
3. Falta de mantenimiento en las defensas del muelle, las cuales se encontraban en un estado de deterioro avanzado.

**Sobre las lecciones aprendidas:**

<b>Factor humano</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Decisión errónea de posicionar el remolcador perpendicularmente, ya que la fuerza del agua desvió la asistencia técnica necesaria para detener el buque a tiempo, debido a la existencia de un "reflujo o recodo" en la zona del muelle, haciendo que perdiera su capacidad de tracción y permitiendo que el buque conservara una inercia peligrosa hacia el muelle</li></ul>
<b>Procedimientos</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Se denota que la <b>maniobra de ciaboga</b> para reacomodar el buque, fue un procedimiento extemporáneo porque la motonave ya tenía una "viada considerable" que no pudo ser compensada por las máquinas ni por la asistencia externa.</li></ul>
<b>Infraestructura</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Se evidencia que el muelle No. 2 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura presentaba deficiencias severas en su sistema de defensas, ello agravo los daños resultantes.</li></ul>
<b>Reglamentación</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Incumplimiento de la Resolución 71 de 1997, la cual obliga a los operadores portuarios a mantener sus equipos y accesorios de seguridad, como las defensas, en óptimas condiciones de operación.</li></ul>
<b>Condiciones ambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• En el momento del siniestro, se registraban <b>corrientes de entre 1.5 y 2 nudos</b>, un elemento que incidió directamente en la pérdida de control del buque.</li></ul>
<b>Otros factores</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• No aplica</li></ul>

<b>Acciones para minimizar riesgos futuros:</b>	Implementar un programa de inspección técnica obligatoria semestral para las defensas de los muelles, asegurando que cumplan con la capacidad de absorción de energía requerida.
	Realizar talleres de actualización obligatorios para pilotos prácticos específicamente sobre el comportamiento de los "reflujos" en cada muelle bajo diferentes estados de marea.
	Crear guías técnicas que detallen la mejor posición de los



## Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



	remolcadores según la marea para cada punto de atraque del puerto.
	Entrenar a capitanes y pilotos en simuladores sobre cómo reaccionar si un remolcador pierde efectividad por factores ambientales durante el atraque.

**Elaborado por:** Laura Alfonso

**Fecha:** 01 de abril de 2026

**Fecha y lugar de Aprobado por Junta Directiva:** \_\_\_\_\_

