



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

CLAUDEL

Tipo de siniestro: Daño Instalaciones	Fecha del siniestro: 28/12/2003
Fecha del fallo de 1era instancia: 25/04/2008	Fecha del fallo de 2da instancia: 02/06/2011
Puerto: Buenaventura	

Descripción y análisis preliminar del caso:

El siniestro ocurrió el 28 de diciembre de 2003, aproximadamente a las 17:30 horas, en el muelle No. 8 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. Mientras la motonave "CMA CGM CLAUDEL" realizaba una **maniobra desatraque y zarpe**, su mástil de antenas colisionó con el extremo del brazo (boom) de la grúa pórtico No. 1, la cual se encontraba en posición horizontal y fuera de servicio por mantenimiento. Durante la maniobra, el buque experimentó dificultades al **tocar fondo en la popa** debido a la sedimentación en la zona, lo que provocó una pérdida de control y un derivamiento hacia babor bajo la influencia de la marea entrante. A pesar de los intentos de corregir el rumbo con el apoyo de un remolcador "THOR" asegurado por babor y el propulsor de proa, el contacto fue inevitable, resultando en daños al mástil del buque, a la estructura de la grúa y a las defensas del muelle.

Según el informe técnico, la **Grúa Pórtico No. 1** se encontraba en una "posición irregular" con su brazo (boom) extendido de forma horizontal sobre el canal. Esta situación no era voluntaria, sino producto de una falla técnica en las tarjetas electrónicas del sistema de izada, lo que dejó la estructura sobresaliendo 48 metros horizontalmente desde el muelle. Esta obstrucción física fue el objeto contra el cual colisionó el mástil de antenas del buque. Asimismo, se reportó que el buque **tocó fondo en la popa** cuando se encontraba a unos 20 metros del muelle, debido a la **sedimentación en la zona**. Este contacto con el fondo provocó que la nave perdiera el control y la velocidad necesaria para maniobrar, quedando a merced de la corriente. Además, el espacio de maniobra era reducido: el buque de **210 metros de eslora** disponía de apenas **240 metros de espacio total** entre otras dos naves atracadas (el MSC ACAPULCO y el JÚPITER), lo



que dejaba muy poco margen para errores de deriva.

Características del buque.

La motonave “CMA CGM CLAUDEL” es un buque de bandera de Liberia con una eslora de 210 metros. Al momento del siniestro, el buque presentaba un calado de 11.2 metros. Es una nave de dimensiones considerables que requería un espacio de maniobra de aproximadamente 240 metros en el muelle.

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. Posición irregular de la grúa pórtico No.1
2. Deficiencias en la planificación de la maniobra de zarpe.
3. Uso de un solo remolcador en buques de más de 20.000 TRB.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	<ul style="list-style-type: none">• Deficiencias en la planificación de la maniobra de zarpe al no considerar adecuadamente la interacción entre el calado del buque y la profundidad real del área de maniobra.• Falta de vigilancia por parte del Capitán durante el cambio de posición de la nave para el zarpe.
Procedimientos	<ul style="list-style-type: none">• Se evidencia la falta del uso de un segundo remolcador obligatorio para buques de más de 20.000 toneladas de registro bruto, para garantizar una salida segura dadas las condiciones del área.
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">• Se evidencia posición irregular de la grúa pórtico No.1, debido a problemas en el sistema de izada por daños en tarjetas electrónicas, el brazo de la grúa se encontraba en posición horizontal sobre el canal.• La sedimentación del fondo marino en el área del muelle afectó la respuesta del buque.
Reglamentación	<ul style="list-style-type: none">• No aplica
Condiciones ambientales	<ul style="list-style-type: none">• La marea estaba subiendo, lo que generó corrientes verticales y paralelas al muelle que empujaban los buques hacia las estructuras de tierra. Esta fuerza ambiental no fue debidamente



	compensada por la potencia de la nave ni por el apoyo del remolcador disponible
Otros factores	<ul style="list-style-type: none">• No aplica

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Realizar inspecciones visuales y técnicas de las defensas de los muelles antes de autorizar cada atraque.
	Establecer un calendario estricto de reemplazo de escudos de caucho dañados o desgastados en todas las instalaciones.
	Incluir sanciones severas para los terminales que autoricen maniobras en sitios que no cumplan con el 100% de las protecciones de caucho.
	Crear un protocolo donde la Gerencia de Operaciones informe formalmente a pilotos y capitanes sobre cualquier limitación o defecto en el muelle asignado.

Elaborado por: Laura Alfonso

Fecha: 01 de abril de 2026

Fecha y lugar de Aprobado por Junta Directiva: _____

