



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

MSC PERÚ

Tipo de siniestro: Daño Instalaciones	Fecha del siniestro: 14/01/2006
Fecha del fallo de 1era instancia: 27/02/2009	Fecha del fallo de 2da instancia: 12/12/2012
Puerto: Buenaventura	

Descripción y análisis preliminar del caso:

El siniestro del buque *MSC PERÚ* ocurrió el 14 de enero de 2006 durante la maniobra de atraque por estribor en el muelle número 7 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

La nave, correspondía una nave de 25.099 TRB de capacidad, con eslora de 201.88mts y manga de 28.40mts, en condiciones óptimas de operación y bajo la asistencia del remolcador *RM CHONTA*, se aproximaba al muelle a baja velocidad. Al encontrarse a unos 10 metros de distancia, el piloto práctico ordenó al remolcador halar con mínima máquina atrás; la orden fue ejecutada de manera equivocada, ya que, en lugar de halar, el remolcador empujó, lo que aumentó la velocidad de aproximación e impidió controlar adecuadamente la maniobra.

Tanto el práctico como el capitán del remolcador contaban con amplia experiencia, el error de ejecución y la falta de defensas en la infraestructura portuaria generaron daños en el casco del buque. Se evidenció, además, incumplimiento de la normativa nacional en materia de seguridad y fatiga de tripulación, así como la ausencia de condiciones adecuadas en el muelle para recibir naves de ese porte. Las condiciones ambientales eran normales, por lo que no influyeron en el siniestro (Buena visibilidad y Mareas y vientos en buenas condiciones)

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 comunicación y ejecución de órdenes dadas al capitán del remolcador.
2. Deficiencia en la infraestructura portuaria, al no contar el muelle 7 con defensas apropiadas para el atraque.
3. Incumplimiento de normas nacionales de seguridad (Resolución 071 de 1997, Resolución 138 de 2005 y circular sobre fatiga).
4. Exceso de confianza y falta de control de riesgos operativos.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	<ul style="list-style-type: none">• Se determina un error de ejecución del capitán de remolcador, este último no siguió la orden impartida por el piloto práctico.
Procedimientos	<ul style="list-style-type: none">• Se denota la necesidad de verificar el cumplimiento de todas las condiciones del remolcador.
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">• Se establece que las condiciones de la infraestructura no aptas para atracar un buque, debido que no había defensas apropiadas en el Muelle 7 para la época del siniestro. Fallo la cadena de exigencia y verificación previa.
Reglamentación	<ul style="list-style-type: none">• Se evidencia el Incumplimiento de la Resolución 071 de 1997., la Resolución 138 de de 2005 y de la circular sobre la fatiga.• Usar el PILREP como herramienta a tiempo para informar novedades del puerto.
Condiciones ambientales	<ul style="list-style-type: none">• No aplica.
Otros factores	<ul style="list-style-type: none">• No aplica

Acciones para minimizar riesgos futuros:	Promover la interacción profesional, social y técnica de pilotos prácticos y tripulaciones de remolcadores. Ser reiterativo en el conocimiento de los protocolos de comunicaciones.
	Impulsar la importancia del cumplimiento de la normativa a través de cursos, talleres y otras actividades



Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



	Evitar exceso de confianza construyendo capas de prevención para que la autoridad intervenga a tiempo.
	Procurar el control de la fatiga para todos los actores de la maniobra.
	Realizar el checklist previo a la maniobra entre Capitán y Piloto Práctico.
	Cumplir y reforzar la Resolución 071 de 1997, Resolución 138 de 2005 y normas sobre seguridad.
	Coordinación permanente entre autoridad portuaria, DIMAR y terminales para cumplir las normas de seguridad y prevención de accidentes y daños.

Elaborado por: Jorge Eliecer Rada Carvajal, Tamara Balanta, Juan Soltau.

Fecha: 18 de septiembre de 2025

Fecha y lugar de Aprobado por Junta Directiva: _____

