



FORMATO DE DOCUMENTACIÓN LECCIONES APRENDIDAS

Nombre del buque:

PANORMOS

Tipo de siniestro: Daño Instalaciones	Fecha del siniestro: 22/06/2006
Fecha del fallo de 1era instancia: 31/10/2008	Fecha del fallo de 2da instancia: 20/01/2012
Puerto: Buenaventura	

Descripción y análisis preliminar del caso:

El 22 de agosto de 2006, a las 12:54 horas, la motonave "**Panormos**", de bandera chipriota, sufrió un siniestro de colisión contra el **muelle No. 9** de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. Los informes indican que, durante la ejecución de la maniobra, el **cabo de remolque** del remolcador "Chonta", que asistía al buque por la popa, se rompió al pasar por uno de los **portaespías** de la motonave.

La rotura del cabo se produjo debido a las condiciones deficientes del portaespía, el cual presentaba **bordes desgastados o filosos** que actuaron como una superficie cortante bajo la tensión de la maniobra. Al romperse el cabo, el buque perdió el control de su sección de popa, lo que derivó en el impacto contra la infraestructura portuaria. Tras el incidente, el capitán del buque decidió zarpar sin esperar la inspección de la Capitanía de Puerto, alegando que los daños no eran graves que dejaba muy poco margen para errores de deriva.

Esta operación estaba siendo asistida por dos remolcadores: el "**Málaga**" y el "**Chonta**". El "Chonta" ejercía tensión desde la popa para posicionar y alejar el buque del muelle de manera segura cuando ocurrió la falla del cabo.

Se extrae del informe pericial del fallo que "una vez que se produjo la primera rotura y se evidenció el peligro, no se tomaron medidas correctivas eficaces para detener la evolución del siniestro, como el fondeo de emergencia que el Capitán se negó a realizar a pesar de las circunstancias. El hecho de que la tripulación simplemente hiciera una nueva gaza y pasara el cabo por otro portaespía confirma que conocían la deficiencia



del primero, pero no detuvieron la maniobra para reevaluar los riesgos”. Tras el siniestro, el Capitán **zarpó de inmediato** sin permitir que las autoridades realizaran las pruebas técnicas necesarias para el esclarecimiento de los hechos.

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. Deficiencias en a infraestructura del buque, específicamente los portaespías de popa, se encontraba en condiciones deplorables.
2. Omisión en la verificación de elementos de seguridad de la motonave.
3. Falla en los procedimientos de inspección previa a la maniobra.

Sobre las lecciones aprendidas:

Factor humano	<ul style="list-style-type: none">• Incumplimiento del Capitán de cerciorarse de que la nave estuviera en buenas condiciones de navegabilidad, lo que incluye el estado óptimo de los portaespías para soportar la tensión de los cabos durante maniobras de remolque
Procedimientos	<ul style="list-style-type: none">• Se evidencia que una falla de la tripulación al verificar la idoneidad de los puntos de amarre y remolque antes de pasar los cabos, al no detectar la superficie cortante en el portaespía.
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">• Se evidencia el deterioro de los portaespías, presentaban óxido, grietas o superficies cortantes que comprometieron la integridad del cabo de remolque, convirtiéndolo en una herramienta de corte.
Reglamentación	<ul style="list-style-type: none">• No aplica
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:	Realizar inspecciones aleatorias por parte de la Autoridad Marítima enfocadas en equipos de maniobra y no solo en documentos.
	Implementar el uso obligatorio de "mangas" protectoras en los ojos de los cabos de remolque para reducir el roce directo con el metal del buque.



Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia

NIT. 800.208.989 - 5



	Exigir una lista de verificación firmada por el oficial de cubierta donde se certifique el estado de portaespías y cornamusas antes de recibir cabos de remolcadores.
	Crear una base de datos regional de buques con deficiencias técnicas para que los puertos vecinos estén alerta al recibirlos.
	Aplicar multas severas y bloqueos administrativos a buques que zarpen después de un siniestro sin la debida inspección técnica de la autoridad.

Elaborado por: Laura Alfonso

Fecha: 01 de abril de 2026

Fecha y lugar de Aprobado por Junta Directiva: _____

