

M1852

Posted on 13.07.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Report Title La falla de la máquina resulta en una colisión

Initial Report

El buque salía del dique seco después de una inspección exitosa. El plan era dirigirse a un fondeadero en aguas protegidas y realizar testes de mar antes de su partida programada. El buque se encontraba en condiciones muy ligeras con un calado de 5m y un francobordo de 17m. La tripulación completó sus procedimientos previos a la partida, pero no se probó el motor principal. Se había preparado un plan de travesía, y el capitán se lo entregó al práctico. También estaban presentes tres capitanes de maniobra y se pronosticaban vientos fuertes (27 a 35 nudos) a babor.

Estaban presentes cinco remolcadores, dos en proa, uno en popa y otros dos en espera. El motor principal se ajustó a la condición de espera y los remolcadores sacaron el buque del dique. Cuando el buque dejó el dique, los dos remolcadores de la proa se soltaron y el puente ordenó "muy lentamente adelante" en el telégrafo. El motor no respondió y la embarcación comenzó a desviarse hacia estribor debido a los fuertes vientos.

Uno de los remolcadores recibió instrucciones de recoger rápidamente el cable y llevar el buque a babor. El remolcador de popa no recibió instrucciones, por lo que permaneció como estaba. Luego, la embarcación se deslizó hacia una embarcación recién construida que estaba amarrada en el muelle y que resultó gravemente dañada, al igual que algunas de las instalaciones costeras cercanas. Afortunadamente no hubo víctimas ni contaminación. Poco tiempo después, un tercer remolcador recogió rápidamente el cable a babor y el práctico logró maniobrar la embarcación hasta el fondeadero. Una investigación realizada por las autoridades, los armadores y el fabricante del motor encontró que las válvulas de alivio superiores del motor principal no estaban debidamente ajustadas mientras el buque estaba en dique seco.

Comment

Maniobrar dentro y fuera de un dique seco sería una operación desconocida para la mayoría de las tripulaciones de los buques. Nuestros asesores marítimos cuestionaron por qué se permitió que el buque dejar el muelle si los vientos eran demasiado fuertes y preguntaron si esto se debía a la presión comercial. El hecho de que el motor principal no haya sido probado antes de la salida, a pesar de haber sido objeto de reparaciones importantes, es una falla importante en la mitigación de riesgos y se refleja negativamente en la gestión, supervisión y organización.

La presencia de capitanes de maniobra y cinco remolcadores sugiere que se desarrolló un plan, mas la falta de una respuesta coordinada a un evento razonablemente predecible (falla del motor) indica que el plan de respuesta de emergencia estuvo ausente o fue inadecuado. La mayoría de los remolcadores pueden empujar más fuerte de lo que pueden tirar, pero a los tres remolcadores disponibles no se les ordenó “empujar” para evitar la deriva causada por vientos fuertes.

El hecho de que el motor principal no haya sido probado antes de la salida, a pesar de haber sido objeto de reparaciones importantes, es una falla importante en la mitigación de riesgos y se refleja negativamente en la gestión, supervisión y organización.

Dada la proximidad de embarcaciones inmediatamente fuera del dique seco y las condiciones de viento predominantes, no se consideró la evaluación de riesgos, incluidas las consecuencias de la pérdida de maquinaria. Tampoco se consideró el fondeo de emergencia. El práctico local debería haber insistido en que se probara el motor principal antes de dejar el dique. ¿Se planteó esto durante su intercambio de información con el capitán?

Key Issues

Conciencia situacional: la conciencia situacional colectiva se basa en una evaluación de riesgos formal y en la adopción de procedimientos operativos permanentes acordados. También depende de que todos entiendan el plan, su papel en el plan y sepan qué hacer si las cosas salen mal (el plan de respuesta de emergencia).

Capacidad: la tripulación en este incidente no tenía experiencia reciente en dique seco y tuvo que depender de los tres capitanes de maniobra. ¿La diferencia en experiencia y habilidad dificultó que la tripulación planteara preguntas o inquietudes? Al escribir evaluaciones de riesgos para tareas inusuales o poco frecuentes, ¿considera la “capacidad”? ¿Cómo fortalece su buque una cultura de “cuestionamiento”?

Presión: La salida del dique se produjo incluso con condiciones climáticas inadecuadas. Los diques secos a menudo no están disponibles y la permanencia excesiva puede ser económicamente costosa. ¿Se sintieron presionados el capitán y la tripulación para irse a pesar de que las condiciones no eran seguras? El trabajo en equipo es situacional: los equipos que se desempeñan bien en situaciones familiares pueden no hacerlo bien cuando enfrentan desafíos desconocidos. Esto lleva tiempo, requiere liderazgo y comunicación abierta. ¿Cómo se asegura su empresa de que su equipo esté listo para abordar su próxima tarea?

Capacitación: la tripulación no respondió adecuadamente a la falla de la maquinaria. ¿Realiza regularmente simulacros de fallas de máquinas en su embarcación?



