

M1909 (ES)

Posted on 05.09.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Array_gallery

Report Title La colisión entre un ferry de pasaje y un remolcador causa víctimas mortales

Initial Report

Un remolcador ha sido designado para asistir en el atraque de un ferry RO-PAX con viento fuerte. El capitán del ferry tenía un certificado de exención de practica para el puerto y, por tanto, no embarcó práctico. El remolcador estaba maniobrando cerca de la amura de babor intentando dar el cabo de remolque cuando su popa chocó con el bulbo del ferry quedando enganchado, escoró a babor y empezó a hacer agua. Eso provocó que el remolcador zozobrara, perdiéndose la vida de 2 tripulantes.

El remolcador maniobró cerca de la proa del ferry para dar el remolque. Sin embargo, una vez hubo dejado la "zona segura", la interacción hidrodinámica entre los cascos de los buques lo atrajo hacia el bulbo del ferry.

El ferry iba a demasiada velocidad para dar un remolque de forma segura. Demasiada velocidad quiere decir que la "zona segura" estaba más alejada del casco del ferry, y que el remolcador tenía que utilizar la mayor parte de la potencia de motor disponible para igualar la velocidad del ferry dejando poca potencia para maniobrar.

Al capitán con exención de practica no se le requirió haber realizado formación adicional para el uso de remolcadores, que habitualmente se pedían cuando las condiciones climatológicas eran adversas.

El agua entró a través de una puerta abierta y de un conducto de ventilación de la máquina cuando el remolcador se atravesó y escoró. Esta circunstancia permitió la inundación que redujo la estabilidad y, finalmente, condujo al vuelco.

La tripulación del remolcador no podía cerrar la ventilación de la máquina porque se necesitaba que le llegara aire a los motores del remolcador.

El remolcador no cumplía con los requisitos de estabilidad, lo que significaba que era propenso a escorar demasiado durante las operaciones e inundarse enseguida.

Comment

Tomar remolque es una maniobra que debe realizarse a velocidad tan moderada como sea posible y en condiciones que permitan al remolcador buena capacidad de maniobra evitando salir de la "zona segura" en la que la interacción dinámica es menos probable que ocurra.

Los capitanes (especialmente los que dispongan de una exención de practica) y patrones de remolcador deben conocer exhaustivamente la teoría y los aspectos prácticos de las operaciones con remolcadores de puerto

Diagrama cortesía del capitán Henk Hensen – "Uso de los remolcadores en puerto: Una guía práctica"

Los remolcadores deben estar listos para el propósito para el que se utilizan, con potencia suficiente y maniobrabilidad para las operaciones previstas y siempre deben cumplir con los requisitos de estabilidad. Si el casco se inunda disminuyen rápidamente las reservas de flotabilidad lo que contribuye significativamente a que la embarcación pueda volcar. Durante las operaciones críticas o de alto riesgo todas las puertas y otras aberturas que no se necesite que estén abiertas deben ser cerradas.

Se considera necesario que el patrón de un remolcador tenga una buena comprensión de los elementos de la estabilidad de la embarcación. Necesitan saber dónde están los límites y las consecuencias de manejar el remolcador de manera no conforme con las reglas de la estabilidad en circunstancias normales.

La estabilidad de un remolcador no es una condición estática sino que puede cambiar rápidamente debido a las fuerzas que se desarrollan en el cabo de remolque y la interacción dinámica entre remolcador y remolcado. Estas fuerzas cambiantes pueden afectar negativamente a la estabilidad si no se monitorizan y se controlan. En este caso, como trágicamente se muestra en este reporte, culminaron con el vuelco del remolcador y la pérdida de vidas humanas.

Los remolcadores deben estar en condiciones para el propósito para el que se emplean, con tripulaciones formadas y potencia y maniobrabilidad suficientes para la operación prevista.

Key Issues

Competencia – ¿Entiende los riesgos para su remolcador cuando opera junto a un buque para dar un cabo de remolque? ¿Cuáles son las comprobaciones que hace antes de intentar hacer firme el remolque? ¿Le pediría al buque que moderara la velocidad antes de aproximarse? Vease "Uso de remolcadores en puerto: Una guía práctica" del Capitán Henk Hensen

¿Su compañía proporciona la formación teórica y práctica necesaria para patrones y oficiales de remolcador?

Prácticas locales – ¿Los requisitos para trabajar con un remolcador de un capitán con exención de practica son iguales en todos los puertos? ¿Tiene la IMPA algún criterio para los capitanes exentos y su formación? ¿Debería el puerto exigir que a los capitanes con exención se les evaluara en el uso

de remolcadores?

¿Había alguna presión para no utilizar el práctico ya que el capitán contaba con el certificado de exención de practicaje?

Alertar – Como capitán con exención para el puerto, ¿consideraría pedir la asistencia de un práctico con experiencia para el manejo de la maniobra con remolcadores?

normalisation_of_deviation Deviation

pressure Pressure

lack_of_knowledge Knowledge

poor_communication Communication

lack_of_assertiveness Assertiveness



