

M1983 (ES)

Posted on 05.09.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Report TitleFallo en el motor principal revela deficiencias en el mantenimiento

Initial Report

Un buque se estaba aproximando a un amarradero para realizar una operación de carga de barco a barco. Mientras se aproximaban, el práctico ordenó un aumento de las revoluciones de avante poca a avante media. El motor principal no respondió correctamente a la demanda y una investigación mostró que el cilindro número 1 tenía muy baja la temperatura de los gases del escape. La función de moderar la velocidad del motor principal se puenteó pero el problema persistía y se anuló el atraque. El buque fue a un fondeadero cercano para una revisión más completa y para reparar.

Había que cambiar la válvula de escape del cilindro número 1. Había tres respetos a bordo pero ninguno se podía utilizar inmediatamente y todos necesitaban una revisión antes de su uso. El ajuste de la pieza causó una demora de 12 horas antes de que el buque pudiera volver al servicio activo.

A la válvula de escape reemplazada se le había hecho el mantenimiento anterior sólo hacía 4.700 horas. El periodo entre mantenimientos de esta pieza es de 16.000 horas, lo que sugiere que ni el mantenimiento previo fue correctamente realizado ni el oficial de máquinas se aseguró de que así fuera. Esto dio lugar a que la compañía ordenara una revisión completa de los repuestos en toda la flota para asegurar que estuvieran listos para su uso inmediato.

Comment

El práctico tomo la decisión correcta de anular la maniobra prevista en aguas restringidas porque no confiaba en la máquina principal. Afortunadamente el incidente ocurrió en una zona en la que remolcadores y asistencia en tierra estaban disponibles de inmediato.

Que la válvula de escape fallara tan pronto después del mantenimiento anterior podría indicar un nivel deficiente en la gestión en máquinas. Puede ser resultado de formación, supervisión o tiempo insuficientes para mantener los repuestos adecuadamente. También puede ser producto de elección inapropiada en la adquisición: repuestos baratos y de mala calidad pueden no durar tanto como se espera.

Aquellos artículos identificados como "repuestos críticos" deberían estar en condiciones idóneas

para ser usados cuando se necesitan. Ninguno de los tres repuestos que se llevaban a bordo estaba en esa condición, lo que podría ser mala suerte o un indicador de que se relacionaron como repuestos críticos solamente a efectos de documentación, inspección y auditoría. La compañía se preocupó al punto de ordenar una revisión de los repuestos de toda la flota.

Key Issues

Autocomplacencia (exceso de confianza) – La válvula de escape fallida tenía aún alrededor del 70% de su vida útil por cumplir. No debería haber fallado si se le hubiera hecho un mantenimiento correcto, lo que indica que no se priorizó ni el mantenimiento de repuestos críticos ni la gestión del departamento de máquinas.

Competencia – ¿El equipo crítico lo comprueba un oficial de máquinas con experiencia antes de volver a montarlo o se delega en oficiales o personal de máquinas con menos experiencia? Si eres un oficial de máquinas de rango inferior ¿recibes el apoyo necesario cuando le haces el mantenimiento a piezas de equipo críticas?

Malas prácticas locales – Siempre se deben seguir las instrucciones de mantenimiento del fabricante. Seguir prácticas de mantenimiento que se transmiten de unos a otros pero que no cumplen con los requisitos del fabricante no es seguro y puede ser peligroso.

normalisation_of_deviation Deviation

lack_of_knowledge Knowledge

complacency Complacency



