

M2048(ES)

Posted on 23.11.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

_gallery

Report Title Gestión de los recursos del puente - Cuestiones relativas al gobierno del timón

Initial Report

Un buque estaba entrando en el puerto de día con un práctico a bordo. Después de establecer un rumbo de 168°, el piloto pidió un nuevo rumbo de 170° para preparar un giro amplio hacia el siguiente tramo (160°).

El timonel repitió correctamente el rumbo de 170° al práctico, que entonces miró a su unidad de pilotaje portátil (PPU). Cuando miraron hacia arriba, vieron que el barco había empezado a virar a babor. El capitán y el oficial de guardia cuestionaron el error justo cuando el práctico se dio cuenta de lo que estaba ocurriendo, y la caída a la banda se detuvo rápidamente.

Una posibilidad que consideró el práctico fue que el timonel podría haber tenido en mente el siguiente rumbo (160°), que era a babor. Además, visualmente, había una baliza de bajío por la amura de estribor y el timonel podría haber girado intuitivamente para abrir la distancia de ese peligro para la navegación. El práctico atribuyó el incidente a un fallo por factores humanos, lo que, en su opinión, reforzó la necesidad de comprobar el indicador del timón en todos los cambios de rumbo.

Comment

Se elogia al informante (práctico) por su autoinforme; un signo de una sólida cultura de seguridad en ese puerto. Del mismo modo, el uso de la comunicación de bucle cerrado por parte del práctico y el timonel, y los rápidos cuestionamientos por parte del capitán y el OOW indican una fuerte cultura de seguridad entre la tripulación, también.

Las comunicaciones en bucle cerrado son un buen protocolo para todas las comunicaciones críticas para la seguridad.

Varios factores de estrés ambiental pueden afectar a la forma en que el timonel responde a las órdenes del timón. La creación de un entorno de comunicación adecuado con buenas comunicaciones claras y concisas ayudará significativamente al timonel a interpretar las órdenes

correctamente. Proporcionar intenciones anticipadas de la acción del timonel en puntos críticos del pilotaje ayuda al equipo del puente a anticipar la acción del práctico. En este caso, la orden más clara habría sido: "Timón a estribor, gobierne al 170°". Para minimizar aún más el riesgo de confusión, algunos pilotos aumentan sus órdenes habladas con señales no verbales, como levantar un brazo o señalar en la dirección deseada. Esta es una buena práctica que *CHIRP* anima a los OOW y a otros prácticos a emular.

Key Issues

Comunicaciones– Asegurar que el mensaje hablado ha sido recibido y entendido y el resultado deseado implementado es crucial durante las maniobras de navegación.

Diferentes prácticos y diferentes equipos de puente harán las cosas de forma ligeramente diferente. Asegurarse de que hay una comunicación de circuito cerrado en todas las etapas del practicaje para las órdenes del timón y del motor crea coherencia y mejorará la seguridad de la navegación.

Alertar – Mantener al equipo de puente informado de las intenciones actuales y futuras reduce el riesgo de que otros se anticipen o malinterpreten las órdenes. Esto es especialmente útil en momentos de alta o baja carga de trabajo.

Trabajo en equipo– El capitán y el OOW reaccionaron rápidamente ante el error; esto demuestra un nivel de trabajo en equipo encomiable. Los prácticos suelen tener muchas tareas durante el día, pueden sentirse cansados y cometer algún que otro desliz, y es en esos momentos cuando necesitan el respaldo y el apoyo del equipo del puente. Cuando esté en el puente de su próxima nave, considere lo bien que trabajan como equipo y lo que puede hacer para mejorar el trabajo en equipo en el puente. ¿Su equipo de puente lleva a cabo alguna vez un informe posterior a la llegada/salida?



