

# M2062 (ES)

*Posted on 06.12.2022 by Adam Parnell*

**Category:** [Maritime](#)

**Array\_gallery**

**Report Title** Acción de contingencia para evitar un incidente de aproximación excesiva con un ferry de pasajeros

## Initial Report

Nuestro informante, un capitán de ferry de pasajeros, escribe: “Según el horario, llegamos al lugar de espera del puerto a la hora requerida. Era de día, con buena visibilidad y un viento fuerte. Trabajamos, como es habitual, en las comprobaciones y verificaciones previas a la llegada mientras nos acercábamos al atraque. Cuando llamé al puerto según la lista de comprobación previa a la llegada, me informaron de que acababa de salir un gran transatlántico de pasajeros y que tal vez tendría que “moderarlo” (refiriéndose a mi barco). Sin embargo, dada la proximidad del atraque, el otro barco y las aguas cada vez más confinadas, estaba claro que tendría que perder velocidad más rápido de lo que podía hacerlo con seguridad. Así que tuve que optar por un giro rápido a barlovento (para evitar caer en la cercana orilla de sotavento). Continué mi giro y completé un 360, y durante este tiempo, el transatlántico de pasajeros se alejó del puerto y del atraque al que nos dirigíamos. Nuestra distancia del rompeolas era de aproximadamente 3 cables cuando iniciamos el giro.

Para cada puerto de llegada, planificamos dos posiciones de abortamiento de la maniobra. Habíamos pasado la primera, en la que suena la señal de “Standby”, se llama a la tripulación a sus puestos, se verifica la respuesta de la máquina y se activa el gobierno manual. Todavía no habíamos llegado a la segunda posición de abortamiento (aproximadamente a cuatro cables de la primera), por lo que un abortamiento directo era todavía viable.

Poco después de pasar la primera posición de abortamiento y de confirmar los puntos mencionados, llamé al puerto para pedir permiso para continuar hacia el muelle. Me dieron el visto bueno mientras me avisaban de un crucero que podría partir. El operador me dijo que “podría moderar un poco”, pero ahora tenía claro que tendría que abortar la llegada para evitar una situación de proximidad con el crucero, que estaba saliendo de su atraque. Dada la proximidad de la costa de sotavento a estribor, opté por virar a babor/viento en popa y ganar distancia de la costa, además de reducir la velocidad al mínimo.

Con las medidas de evasión mencionadas anteriormente en marcha y con el efecto deseado, me

comunicué con el crucero para establecer la dirección general que pretendía tomar al salir del puerto para permitirme planificar el resto de mi maniobra y no provocar un riesgo adicional innecesario. Como me aconsejaron un rumbo hacia el este inicialmente antes de girar hacia el norte, opté por completar un giro de 360°, dejando tiempo y espacio para que el crucero saliera de la zona portuaria inmediata y para que yo tomara en general la aproximación estándar a nuestro atraque para la llegada.

Los principales peligros eran la proximidad de la costa de sotavento, con vientos de levante, algo que se tiene en cuenta en el plan de paso para dejar espacio adicional, incluidas las aguas someras al sur del atraque; este conocimiento me permitió decidir rápidamente medidas de evasión positivas y audaces, en lugar de permitir que el riesgo aumentara avanzando, incluso a una velocidad reducida, y permitiendo que se produjera una situación de proximidad innecesaria.

Como mi barco tiene un servicio programado, llegamos y salimos a la misma hora todos los días, si el tiempo lo permite. A pesar de ello, al crucero se le permitió una salida que chocaba directamente con nuestra llegada. Un choque de movimientos como éste debería haberse evitado con una simple llamada telefónica o un correo electrónico. Después de eso, podríamos haber programado nuestra llegada más tarde, evitando así la situación anterior por completo.

Cabe destacar que el equipo del puente trabajó muy bien en la llegada inicial, las acciones de abortar, y la reanudación de la travesía/llegada y el posterior atraque seguro.

## Comment

El transbordador cambió tiempo por espacio y agua segura y evitó una situación de proximidad excesiva. Este fue el curso de acción correcto. Se anima a los lectores a comparar esto con el informe M2036, publicado en nuestra última edición de FEEDBACK, que destaca los peligros de adoptar el enfoque contrario.

Las autoridades portuarias son responsables de la gestión del tráfico de buques, y estaban al tanto de la hora de llegada del ferry. Los cruceros también siguen un itinerario, pero una mejor coordinación entre el puerto y el crucero habría evitado este incidente. Esto sugiere que, o bien hubo un fallo de comunicación, o bien no se tuvo en cuenta correctamente la llegada del ferry cuando el crucero planificó su hora de salida. El procedimiento por radio de la autoridad portuaria también fue ambiguo: ¿"Puede que quiera reducir la velocidad" era una indicación o una recomendación?

En los puertos más pequeños, sobre todo en los que no cuentan con personal las 24 horas del día, se publican avisos a los navegantes en los que se ordena a los buques de determinados tamaños o categorías que transmitan su llegada y salida por el canal de trabajo VHF del puerto. Esto alerta a los demás buques del tráfico en sus proximidades y les permite coordinarse entre sí. *CHIRP* anima a los puertos pequeños a considerar si un esquema de este tipo sería apropiado en su puerto.

## Key Issues

**Prácticas locales**– La dirección del puerto no debe dejar las operaciones marítimas al azar. Hay que establecer medidas claras de riesgo para la seguridad y definir procedimientos para entender claramente lo que se requiere para los buques que llegan y salen de este puerto.

**Comunicaciones**– Deben establecerse comunicaciones claras por parte de la autoridad portuaria, que den prioridad al tráfico de buques entrantes y salientes, especialmente en los puertos con poco margen de maniobra.



