

M2100

Posted on 23.03.2023 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Report Title Buque varado en puerto

Initial Report

El práctico embarcó en un buque portacontenedores de gran tamaño a las 02:00 antes de que entrara en el puerto. El viento era de 10 nudos, la corriente de marea era del SE y la visibilidad era buena. El práctico apuntó tras el incidente que las dificultades con el idioma redujeron la eficacia de la comunicación oral.

Alrededor de las 03:50 (1 hora y 30 minutos después de la marea alta), el portacontenedores inició el revido sobre babor a la altura del atraque. Para las 04:05, con el revido completado, el buque pareció moverse hacia el Sur por el efecto del viento y la marea.

La popa del barco viró hacia el muelle y se acercó a una de las grúas, así que el práctico maniobró el buque para evitar el contacto. Se necesitaba que alguien fuera informando de las distancias al muelle y otras infraestructuras ya que había menos de 10 metros a la escollera y a un duque de alba. Se envió a tres remolcadores para apartar al buque del muelle pero se hizo evidente que el barco había derivado por efecto del viento y la marea y había varado en un bajo cartografiado. Se informó a la autoridad portuaria y se despachó un cuarto remolcador para empujarle por la aleta de babor. Con esta ayuda, el buque zafó del bajo a las 05:06 y, a continuación, atracó sin más incidentes tras extensas comprobaciones de la estanqueidad del casco.

Comment

Mantener la conciencia situacional durante la noche es un reto. Las referencias visuales son difíciles de ver, especialmente con luces de fondo, y pueden cambiar temporalmente a causa de la actividad en tierra.

IMO SOLAS capítulo V regla 13,

El establecimiento y funcionamiento de las ayudas a la navegación debe revisarse en cada puerto según justifique el volumen del tráfico y exija el grado de riesgo

Como parte de la evaluación, las autoridades portuarias deben considerar si sus ayudas a la navegación son suficientes para asegurar una navegación segura, incluyendo ayudas a la navegación con luz apropiadas si el puerto está abierto durante la noche. Para determinar las

ayudas prescritas, los países y autoridades portuarias deben llevar a cabo evaluaciones de riesgo en sus puertos. Las directrices de IALA G1124 proporcionan una guía para la evaluación de la seguridad.

La charla informativa entre el práctico y la tripulación se vio obstaculizada por las dificultades idiomáticas. Como resultado, el práctico se convirtió en el “punto único de fallo”. Un croquis o cualquier otra ayuda visual habría contribuido a crear un entendimiento común, haciendo más fácil identificar cuándo el práctico necesitaba ayuda y era adecuada una indicación constructiva o pregunta, como por ejemplo “¿Se da cuenta de que derivamos hacia una zona de poca profundidad?” Esto no ocurrió. Mientras el buque se movía cerca del muelle y otros objetos, la concentración y la carga de trabajo del práctico aumentaba, haciendo que perdiera conciencia de la situación general.

CHIRP recomienda encarecidamente a los equipos que adopten el sistema PACE (Comprobar, Alertar, Cuestionar, Emergencia) descrito con más detalle en nuestra publicación “Making critical decisions at Sea” que está disponible en nuestro sitio web. Atención y buena comunicación son esenciales, especialmente durante la noche cuando nuestros ritmos circadianos están, a menudo, en su punto más bajo.

CHIRP llama su atención sobre las fuerzas descomunales que actúan en el casco sumergido de los buques de gran porte. Los capitanes responsables de operar con seguridad buques muy grandes deberían recibir formación adecuada en el manejo de estos buques de manera que, con conocimiento mejorado, puedan ayudar al práctico en el atraque del buque con seguridad.

Hay varios cursos de modelos a escala tripulados que forman a prácticos y capitanes en la comprensión de las fuerzas dinámicas que actúan en el casco de todo tipo de buques.

Key Issues

Comunicaciones – El equipo del puente debería haber confirmado las acciones del práctico cuando se les solicitó. Un dibujo del plan previsto podría haber proporcionado una interpretación visual de las fases del revido con distancias de seguridad claras aplicadas en el radar para una comprobación cruzada.

Alerta – Sólo el práctico parecía preocupado por el movimiento del buque hacia la esquina del muelle. El práctico declaró que estuvo actuando solo – ¿pasa eso en su barco? ¿le proporcionan al práctico el apoyo que necesita?

Fatiga/ Conciencia de la situación – Es posible, dada la hora de la noche, que hubiera elementos evidentes de fatiga. Atracar o desatracar durante la noche requiere una conciencia de la situación aumentada, de uno mismo y de lo que hay alrededor. Busque activamente aportaciones de otros.

fatigueFatigue

loss_of_awarenessAwareness

poor_communicationCommunication



