

# M2114

*Posted on 11.07.2023 by Adam Parnell*

**Category:** [General maritime](#)

**Report Title** Colisión con un yate en una vía con tráfico intenso

## Initial Report

Un yate salió de un puerto insular para una travesía de 4 días en aguas restringidas pero muy transitadas. La previsión era de fuertes vientos pero los instrumentos de lectura de viento a bordo estaban averiados.

Durante las guardias nocturnas de 4 horas (2200-0200 y 0200-0600) la tripulación se dividía en parejas. Uno tomaba el timón durante 2 horas mientras el otro dormía en la cabina, y se intercambiaban a mitad de la guardia. El estado de la mar y el viento era moderado con chubascos ocasionales.

El informante nos dijo, "A las 0415 del tercer día (nuestro informante) estaba al timón mientras mi colega dormía en la cabina. El yate se desplazaba a motor en un canal de tráfico y el AIS no mostraba barcos en las cercanías. Repentinamente, una gran sombra apareció por estribor y un fuerte ruido envolvió el yate.

El palo mayor se precipitó hacia popa, quedando sólo sostenido fuera del agua por la jarcia. El palo de mesana permaneció en pie, pero gran parte del costado de estribor estaba arrancado y muy dañado, junto con el bauprés, pero no parecía que hubieran daños por debajo de la línea de flotación.

El buque que nos había abordado no mostraba señal de moderar la velocidad y nos arrastró unas 2 millas, aun cuando el resto de la tripulación disparó varios cohetes de señales para llamar la atención. Hasta nueve se dispararon antes de que alguien nos detectara y el buque moderara hasta detenerse para fondear el ancla de babor. Al mismo tiempo, decidí activar la EPIRB porque era la única manera de que alguien nos escuchara.

Desafortunadamente, la alerta de Llamada Digital Selectiva (DSC) del VHF era inútil porque las antenas estaban dañadas y los radios portátiles tenían alcance limitado. Envié un MAYDAY mediante los VHF portátiles con la esperanza de que alguien en el puente del buque containero nos oyera.

Minutos después de haber activado la EPIRB, nos contactó el sistema COSPAS SARSAT al que pasamos toda la información. Nos dijeron que habían alertado al guardacostas local. Sin embargo,

nadie apareció ni nos contactó.

Alrededor de una hora después del suceso, 5 miembros de la tripulación del containero descendieron hasta el yate por una escala y, con alguna dificultad, consiguieron liberar su ancla de estribor de jarcia y velamen.

A las 0700, aseguramos todo lo que pudimos y navegamos a motor las últimas 30 millas para entrar en nuestro puerto de destino y amarrar con seguridad.”

## Comment

Este es un relato drámatico de una serie de incidentes y, aunque nos falta la perspectiva del buque containero, destacan varias lecciones de seguridad cruciales.

Ningún barco vio al otro, a pesar de que ambos mostraban luces de navegación. Sin embargo, el alcance de las luces del yate puede reducirse considerablemente cuando escora y la proa alta del containero puede crear una extensa “zona muerta” a proa del barco para sus luces y el radar. Además, las interferencias en el radar causadas por el estado moderado de la mar y los chubascos pueden dificultar la detección de yates y barcos más pequeños. Muchos yates llevan receptores AIS pero no transmisores.

Dejar que una persona duerma mientras está de guardia no tiene sentido: no duerme bien – lo que conducirá a sufrir fatiga en algún momento – y el timonel se ve privado de una valiosa vigilancia mientras navega en aguas congestionadas.

Afortunadamente, se dispararon cohetes de señales y se activó la baliza EPIRB, lo que, en algún momento, llamó la atención del buque containero. Es esencial tener equipo y procedimientos de emergencia dispuestos para tales situaciones. Desgraciadamente, la llamada digital selectiva del VHF no se podía utilizar a causa de los daños en las antenas y el limitado alcance de las emisoras portátiles. Esto señala la importancia de comprobar y hacer el mantenimiento regularmente a todo el equipo de comunicación. Se debería considerar colocar la antena de VHF en un lugar más seguro.

Es preocupante que el guardacostas local no apareciera o se pusiera en contacto después de que el sistema COSPAS SARSAT diera la alerta. Esto puede ser un tema a tratar con las autoridades correspondientes para garantizar que se siguen los protocolos adecuados en emergencias.

Sobre todo, es esencial priorizar la seguridad y la preparación cuando se embarca para un viaje largo, especialmente en aguas con tráfico intenso.

## Key Issues

Trabajo en equipo – Vigilancia adicional para ayudar al timonel es vital cuando se navega en aguas con tráfico intenso, de noche y con malas condiciones meteorológicas. Los horarios de las guardias se deben ajustar cuando se navega por estas zonas de alto riesgo.

**Presión** – La decisión de acometer un viaje sin escalas con indicadores de viento defectuosos, con una previsión de tiempo adversa y en una vía navegable con tráfico intenso sugiere que la tripulación estaba bajo presión de tiempo, externa o autoimpuesta, inadecuada. Sea consciente de esas presiones y cuestiónelas.

**Distracciones** – Las distracciones reducen el conocimiento real de la situación. Es posible que las distracciones debidas a la carga de trabajo impidieran la detección del buque que se aproximaba, dado que sólo había un vigía de guardia.

**Fatiga** – Es posible que un elemento de fatiga contribuyera a la falta de vigilancia adecuada. Una característica clave de la fatiga es una pobre apreciación del riesgo. Las guardias se deberían haber doblado para incrementar la conciencia situacional.

**fatigue**Fatigue

**pressure**Pressure

**distraction**Distraction

**teamwork**Teamwork



**There are no comments yet.**