

M2118

Posted on 11.07.2023 by Adam Parnell

Category: [General maritime](#)

Report Title Información incorrecta proporcionada durante el Intercambio Capitán-Práctico

Initial Report

El práctico embarcó en un buque de transporte de troncos justo antes de que entrara en puerto. No se informaron deficiencias durante el Intercambio Capitán-Práctico. Según pasaba el rompeolas, el práctico (ahora en el alerón de estribor del puente) ordenó muy poca atrás. El capitán transmitió la orden al oficial que estaba en el interior del puente, pero el indicador de rpm en el alerón continuaba mostrando propulsión avante.

Creando que el capitán o el oficial no habían oído bien la orden de dar atrás, el práctico repitió la orden. El capitán aseguró al práctico que la máquina estaba dando atrás pero que el indicador del alerón estaba averiado. Como medida de precaución, el práctico requirió a los remolcadores para que se acercaran al barco antes de lo habitual y el buque atracó con seguridad.

Una vez atracado, el jefe de máquinas fue al puente e informó al capitán y al práctico que la avería ya estaba solucionada. El práctico preguntó cuál era el problema y el jefe le contestó que era una cuestión de cableado dentro del propio indicador. El práctico habló con el capitán y le recordó que no había informado de ninguna deficiencia durante el intercambio de información con él.

Comment

Antes de entrar o salir de puerto, todo el equipo se debe probar para asegurar que funciona como se espera. Igualmente, cualquier deficiencia detectada debe ser transmitida durante el intercambio entre capitán y práctico.

CHIRP recibe, cada vez más, reportes de capitanes que no quieren informar de deficiencias en su equipo a los prácticos, y que salen a la luz cuando el barco no maniobra como se espera de él, incrementando así el riesgo de un incidente durante la navegación.

Algunos capitanes temen que si declaran deficiencias pueden ser objeto de una inspección del PSC. Irónicamente, muchos prácticos dicen a CHIRP que un barco que de manera proactiva informa de sus deficiencias recibe la consideración de contar con una buena cultura de seguridad a bordo y, por tanto, ¡es menos probable que se le hagan inspecciones!

En algunos casos, la presión comercial a menudo entra en conflicto con la seguridad. El mejor sitio

para llevar a cabo reparaciones es con el buque atracado, dónde el soporte técnico y los repuestos pueden conseguirse fácilmente. Si un barco demora su salida a causa del tiempo dedicado a arreglar una deficiencia se debe aceptar como la opción más segura. Es preferible a perder el control del buque y sufrir daños catastróficos debido a una avería por no haberse solucionado un problema.

CHIRP anima a las compañías a adoptar una gestión de riesgos proactiva en sus flotas y a facultar a sus capitanes y jefes de máquinas para que emprendan acciones positivas para la seguridad que mitiguen los riesgos. Siempre es mejor pecar por exceso de prudencia. En definitiva, permitir al personal tomar decisiones valientes para permanecer en puerto y reparar deficiencias es esencial para garantizar la seguridad de la tripulación y del propio buque. Adoptando una cultura de seguridad y comunicación abierta y proporcionando la formación y los recursos necesarios, las organizaciones pueden ayudar a garantizar que todos los miembros de la tripulación estén preparados para detectar y abordar posibles problemas con el buque de forma rápida y eficaz.

Key Issues

Presión – Las compañías deben ser conscientes de que presionar inadecuadamente a las tripulaciones para cumplir plazos comerciales compromete la seguridad, viciando la toma de decisiones y dificultando el cumplimiento eficaz y programado de los mantenimientos y reparaciones.

Comunicación – Para mantener la seguridad en la navegación, los capitanes deben reportar de forma abierta y transparente cualquier deficiencia durante el Intercambio Capitán-Práctico. No hacerlo pone en riesgo la integridad de las operaciones de practicaje.

Trabajo en equipo – Comparta los problemas con su equipo y fomente los retos para asegurar que todos los problemas se han considerado a fondo. En el reporte M2117, el problema no se corrigió, y en el segundo reporte, M2118, el problema se conocía y no se comunicó. Adopte un modelo mental común cuando se enfrenten a problemas operacionales o técnicos.

Cultura – Reportar abiertamente genera confianza, mientras que ocultar información vital al práctico puede deteriorarla rápidamente.

pressurePressure

poor_communicationCommunication

teamworkTeamwork



There are no comments yet.