

M2178

Posted on 12.12.2023 by Adam Parnell

Categories: [General maritime](#), [Pilotage](#)

Array_gallery

Report Title Casi Accidente – escala de práctico no asegurada

Initial Report

El buque de entrada embarcó al práctico en la mar. Llevaba un francobordo de 6 m y había aparejado una escala de práctico. El práctico, al llegar a cubierta, descubrió que la escala no estaba asegurada de acuerdo con la normativa y se había hecho firme al pasamanos en cada uno de los lados del punto de acceso de práctico por medio de un cabo con una gaza por donde pasaban los cabos laterales de la escala.

Rápidamente se dio cuenta de que ninguno de esos amarres aseguraban la escala en absoluto, y esta se había sujetado por la afortunada circunstancia de que un peldaño se había encajado en la chapa redondeada del borde de la cubierta.

Al llegar al puente, el práctico discutió el asunto con el capitán que no pareció interesado en el incidente que acababa de ocurrir. El buque fue reportado a la Persona Designada en Tierra (DPA) a al Port State Control por la escala que incumplía la normativa aplicable.

Comment

Ese aparejo es un ejemplo clásico de formación y liderazgo deficientes y de buque que podría contar con un diseño más acorde con la normativa. Lo ideal sería que los puntos certificados (>48 kN) para asegurar la escala estuvieran en cubierta a una distancia mínima de 0,95 m de la chapa del borde. Esto prevendría eficazmente que el práctico accidentalmente agarrara una parte suelta de los cabos de sujeción o de la escala cuando accede a cubierta desde la escala. Además, permite a la tripulación hacer firme la escala eficazmente usando un ballestrinque doble.

Finalmente, al buque se le permitió continuar su navegación después de presentar medios de sujeción adecuados para la escala y es probable que se le saque de la lista de buques aprobados por los operadores de la terminal.

Un costoso error que, afortunadamente, no le costó la vida al práctico.

CHIRP apunta que en algunos puertos se niegan a embarcar al práctico en un buque hasta que el incumplimiento no se haya rectificado. Sin embargo, se requiere una difusión más amplia de

incidentes con los prácticos. Algunas jurisdicciones de practicaje tienen una app para recoger datos, pero estos datos son compartidos con otras organizaciones de practicaje y con el siguiente puerto de escala sólo en ocasiones. La mejor práctica es informar al siguiente puerto para que estén sobre aviso.

CHIRP se puso en contacto con la DPA y recibió una respuesta muy alentadora, confirmando que se había impartido formación en el buque para asegurar adecuadamente la escala del práctico y que también se había informado a la flota del cuasi accidente para evitar que se repitiera.

Key Issues

Cultura - El capitán no demostró ningún interés. ¿Su compañía sólo reacciona cuando ya ha ocurrido un incidente o accidente? ¿Su tripulación tiene la confianza para hablar cuando las operaciones no se están llevando a cabo de manera segura? Si un práctico resulta herido, o peor, por incumplimientos al hacer firme la escala de práctico a bordo ¿cuál será su respuesta cuando le pregunten “comprobó si la escala estaba correctamente asegurada”?

Comunicación - Se anima a los prácticos a que comuniquen sus observaciones a los siguientes puertos de escala de forma que estén sobre aviso. Los que repitan incumplimientos deben ser reportados al Port State Control y a la administración de la bandera.

Capacidad - La dirección debe comprobar que las tripulaciones contratadas tienen los suficientes conocimientos de seguridad para hacer firme una escala de práctico de acuerdo con la normativa. Cuando llega al barco una nueva tripulación, ¿comprueba si todos los miembros pueden aparejar y asegurar la escala de práctico a bordo?

Trabajo en equipo - El mando a bordo debe reforzar la cultura de trabajo en equipo de forma que la tripulación comparta una misma perspectiva para cumplir las normas de seguridad en todos los trabajos. Eso mejora el ambiente de trabajo y aumenta el bienestar. El trabajo en equipo debe ser también ejemplificado por la alta dirección.

Diseño - El buque no es nuevo y alguien ha firmado aprobando esos medios de embarque: ¿Por qué?

poor_communicationCommunication

teamworkTeamwork

designDesign

capabilityCapability



