



ESTUDIO DE MANIOBRAS DEL MUELLE DE CARGA LÍQUIDA DE TALARA

SECCION IX

PROCEDIMIENTOS EN CASO DE FALLAS Y EMERGENCIAS

9.1 PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA Y RUTAS DE ESCAPE EN CASO FALLA DE SISTEMA DE PROPULSIÓN, SISTEMA DE GOBIERNO O SISTEMA DE FONDEO DE LA NAVE

9.1.1 FALLA SISTEMA DE PROPULSION EN LA APROXIMACIÓN

Si durante el ingreso, en la aproximación se presenta una falla del sistema de propulsión se controlará con los remolcadores la derrota y la arrancada de la nave y dependiendo de la ubicación dentro del canal en que se encuentre el buque se tratará de llevar la nave a zona segura en principio a la ruta de escape o de lo contrario se fondeará escogiendo una zona de apropiada profundidad y libre de contactos, después del fondear el ancla, los remolcadores controlarán el borneo de la nave por efecto del viento y corriente para evitar el contacto con otros buques.

9.1.2 FALLA SISTEMA DE PROPULSION EN LA MANIOBRA DE SALIDA

En la maniobra de desamarre se tendrá la precaución de colocar una espía de remolque en la guía de cabos de proa centro, de tal modo que si se presenta una falla de propulsión, el remolcador de mayor potencia remolcara a la nave y el otro lo asistirá para controlar la dirección de la proa a fin de conducirla a zona segura.

9.1.3 FALLA EN EL SISTEMA DE GOBIERNO

En caso de presentarse una falla del sistema de gobierno durante la aproximación, inmediatamente se parará máquinas y de ser necesario se dará marcha atrás para reducir la velocidad. Los remolcadores se utilizarán para controlar el rumbo de la nave para lo cual se ubicarán en lugar indicado por el práctico de modo que ambos puedan controlar la dirección del buque y reorientar la proa de la nave para mantenerla en un rumbo seguro libres del terminal y cualquier contacto próximo a la nave.

Una vez controlada la nave, de no solucionar el problema, se procederá a conducirla con los remolcadores a un fondeadero seguro.

Si la nave soluciona problema en el sistema de gobierno durante la maniobra, saldrá de igual manera al fondeadero y luego de una inspección minuciosa por el clasificador respectivo efectuará la reparación o mantenimiento que se requiera y se certificará la operatividad del sistema de gobierno, para programar nuevamente su ingreso al muelle.

9.1.4 FALLA EN EL SISTEMA DE FONDEO

Considerando que para el amarre de una nave en el Muelle de carga liquida se utilizan el ancla de babor del buque, en caso de producirse alguna falla en el sistema de fondeo de esta ancla, se suspenderá el ingreso de la nave hasta que solucione y tenga operativo el sistema.

Es posible que durante la maniobra de aproximación falle el sistema de fondeo de babor, en cuyo caso se abortará la maniobra parando máquinas y dando marcha atrás y se maniobrará con remolcadores, para apartarse en forma segura del muelle y proceder a fondeadero utilizando el ancla de estribor.



ESTUDIO DE MANIOBRAS DEL MUELLE DE CARGA LÍQUIDA DE TALARA

9.1.5 FALLA EN EL SISTEMA DE GENERACIÓN ELÉCTRICA

En caso falle el sistema de generación eléctrica, la nave podría quedar simultáneamente sin propulsión, sin gobierno y sin poder operar ningún sistema eléctrico y/o electrónico tales como las ayudas a la navegación; por lo tanto, deberá rápidamente reubicar los remolcadores para poder controlar la nave y de ser necesario que dichos remolcadores pasen sus líneas en ambas bandas según las indicaciones del práctico para poner la nave en rumbo seguro libre de obstáculos y de lograr disminuir la velocidad y bajar la arrancada, de suceder en horas nocturnas la situación se complicaría aún más por falta de visibilidad, en este caso los remolcadores deberán estar provistos de reflectores potentes para poder iluminar cualquier obstáculo posible a requerimiento del práctico.

9.2 RUTAS DE ESCAPE EN CASO DE EMERGENCIA

En caso de presentarse durante el tránsito por el canal una falla del buque que obligue a abortar la maniobra, la nave tendría que caer hacia estribor con ayuda de los remolcadores, antes de llegar a una distancia de 0.5 millas de Punta Rocallosa; sin embargo, actualmente esta maniobra de escape es imposible por la presencia en el lado oeste del canal de numerosas embarcaciones tales como remolcadores y barcazas, que se encuentran ocupando áreas de fondeadero de buques tanques y gaseros, y la presencia de otras embarcaciones que se encuentran muy cerca al canal de ingreso. Por otra parte, la cercanía del banco de arena del lado Noreste del canal hace extremadamente riesgoso dar la vuelta al buque en medio del canal.

Por lo anteriormente expuesto, navegando sobre la enfilación del canal de entrada, el punto de no retorno estaría ubicado a 0.4 millas de la boya roja L4 (ó a 0.5 millas de punta rocallosa), a partir de este punto, en caso de presentarse una falla habría que mantener la nave con los remolcadores, evaluar rápidamente la posibilidad de llegar al recinto interior para dar la vuelta al buque dentro del recinto interior y llevarlo a remolque a la zona de fondeo, para lo cual se requiere contar con remolcadores de azimutales de 30 ó más toneladas de fuerza de tracción.


Jorge O. FILINICH
CONSULTOR MARITIMO