



ANEXO XII - PROCEDIMIENTO PARA EL AMARRE Y DESAMARRE DE CABOS EN EL RECINTO PORTUARIO DE DOS BOCAS



PROCEDIMIENTO PARA EL AMARRE Y DESAMARRE DE CABOS EN EL RECINTO PORTUARIO DE DOS BOCAS

Introducción

El amarre y desamarre de los buques son operaciones riesgosas, que demandan un alto grado de trabajo en equipo; por lo que, para asegurar la seguridad y eficiencia, todos los involucrados deberán estar entrenados y equipados adecuadamente, y deberán entender claramente su rol y responsabilidades.

Este documento describe prácticas seguras para el amarre y desamarre eficiente de los buques y artefactos navales en el Puerto de Dos Bocas.

Regla 1. Responsabilidades para la seguridad del personal.

Las empresas de amarradores del Puerto de Dos Bocas, tienen la responsabilidad de asegurarse que se llevan a cabo prácticas seguras por parte de sus empleados y que éstos cuenten con la documentación que acredite su aptitud técnica y física para realizar la función de amarre y desamarre de los buques y artefactos navales.

El cesionario que cuente con frente de agua, así como la Administración en el caso de los muelles de uso público de la TUM, son responsables de efectuar inspecciones y asegurarse de que las bitas se encuentren en buenas condiciones y con un plan de mantenimiento, así como de asegurarse de que los frentes de atraque se encuentren libres de peligros para los amarradores.

Las empresas de amarradores son responsables de asegurarse que su personal cuente con el equipo protección personal (EPP) completo y en buenas condiciones.

En caso de un movimiento en el mismo muelle el Capitán de buque podrá efectuarlo con su propia tripulación bajo su responsabilidad, así mismo su tripulación podrá manipular los cabos en muelle o en su caso, deberá informar a su Agente Consignatario que requiere servicio de amarradores.

Regla 2. Coordinación de las operaciones de amarre/desamarre.

El Piloto de Puerto coordinará las operaciones de amarre/desamarre, sin menoscabo de la responsabilidad del Capitán del buque.

El número mínimo de amarradores por estación (proa y popa) dependerá del Tonelaje de Registro Bruto de la embarcación, conforme al siguiente criterio:

Plantilla básica de seis personas con las que proporcionará cada servicio en caso de embarcaciones que exceden los 500 TRB.

Además, se deberán considerar las circunstancias especiales que pudieran presentarse, tales como:

- a) Maniobras de amarre que requiera el embarque de personal a cualquier embarcación o artefacto naval fuera de las escolleras del puerto.



Para estos casos no deberá considerarse al Patrón de la lancha como parte del personal de amarre, quedando sus funciones prioritarias a la navegación y seguridad de la lancha y sus tripulantes, se deberán considerar el número adecuado de amarradores en función de las características particulares de la maniobra, tomando en cuenta la opinión del Piloto de Puerto a cargo y se requerirá autorización previa de la Capitanía.

En el caso de Maniobras de amarre en área de monoboyas, esta deberá sujetarse a los lineamientos establecidos por la propia terminal.

Regla 3. Amarre/desamarre de embarcaciones menores.

Éstas podrán amarrarse a muelle asignado por la Administración Portuaria con su propia tripulación bajo la responsabilidad del Capitán de la embarcación y/o solicitar a través de su Agente Consignatario, el servicio de amarradores y de pilotaje de ser necesario.

Regla 4. Procedimientos.

Los amarradores en caso de entrada, deberán estar listos en sus respectivas lanchas a la hora programada del embarque del Piloto a la embarcación y en el zarpe o enmienda, 15 minutos antes de iniciar la maniobra.

En caso de maniobras especiales en las que se requiera una mayor cantidad de personal, será responsabilidad de la Agencia Consignataria comunicarlo a la empresa de amarradores al momento de solicitar el servicio.

El personal de cada estación deberá tener listo y completamente cargado su radio portátil VHF en el canal 13 de banda marina con el que recibirá las instrucciones por parte del Piloto de Puerto, quien indicará el canal de VHF de trabajo a utilizar.

Regla 5. Seguridad del Personal.

El personal de amarradores deberá:

- a) Utilizar como mínimo, el equipo básico de seguridad que consiste en lo siguiente:
 - i. Casco.
 - ii. Overol de algodón color naranja con tiras reflejantes en la espalda.
 - iii. Guantes de carnaza.
 - iv. Calzado de seguridad con casquillo y suela antiderrapante.
 - v. Chaleco salvavidas de trabajo.
 - vi. Faja sacro lumbar.
 - vii. Una lámpara de mano por estación.
- b) Asegurarse de que el área de trabajo se encuentra libre de obstrucciones, particularmente alrededor de las bitas.
- c) Reportar a la Administración en forma inmediata cuando se observen condiciones que pongan en riesgo la seguridad de la maniobra.
- d) Permanecer a distancia cuando los cabos estén trabajando.
- e) Estar pendiente de las instrucciones de la tripulación del buque al momento de recibir y encapillar los cabos.



El personal de amarradores no deberá:

- a) Presentarse a la maniobra utilizando joyas, anillos y/o relojes.
- b) Permanecer en el seno o en la gasa del cabo o cable.
- c) Cruzar por encima de un cabo o cable entre la bita y el buque.
- d) Permanecer en cercanías de cabos o cables en tensión.
- e) Permanecer entre un cabo o cable y el paramento del muelle.
- f) Permitir el deslizamiento de cables en sus manos o deslizar las mismas sobre ellos ya que el cable puede tener “gallitos” que lo puedan lastimar.
- g) Sentarse en una bita con cabo trabajando.
- h) Aceptar cabos o cables con daños evidentes, si se presenta el caso, notificar inmediatamente al Piloto de Puerto.

Regla 6. Comunicaciones por radio VHF banda Marina.

Las comunicaciones por radio VHF banda marina son vitales para la seguridad en las operaciones de amarre/desamarre de buques; es necesario que el personal a bordo del buque (Piloto de Puerto), en la lancha de amarradores y en el muelle (estaciones proa y popa) sean capaces de comunicarse eficientemente.

La empresa de amarradores deberá proveer a sus empleados con radios portátiles VHF banda marina (uno por estación) capaces de sintonizar como mínimo los siguientes canales:

Tipo de llamada	Canal
Para emergencia o enlace	16
Para la Capitanía (información meteorológica de 10:00 a 11:00 y de 16:00 a 17:00 hrs)	22
Para la Capitanía	74
Para el servicio de Pilotaje y lanchaje	12 y 13
Para Control Marino	10
Para PEP (Monoboyas)	09
PEP Logística	14
API Operaciones	11 y 17

El personal de amarradores con radio portátil deberá estar a la escucha en el canal de contacto de Pilotos de Puerto y una vez que éste establezca el contacto inicial, pasarse al canal de trabajo que éste indique.

Una vez que las comunicaciones se han establecido y comprobado, el personal de amarradores deberá mantener al mínimo las transmisiones y solo hacerlo en caso necesario y de forma concisa sin extender las comunicaciones innecesariamente.

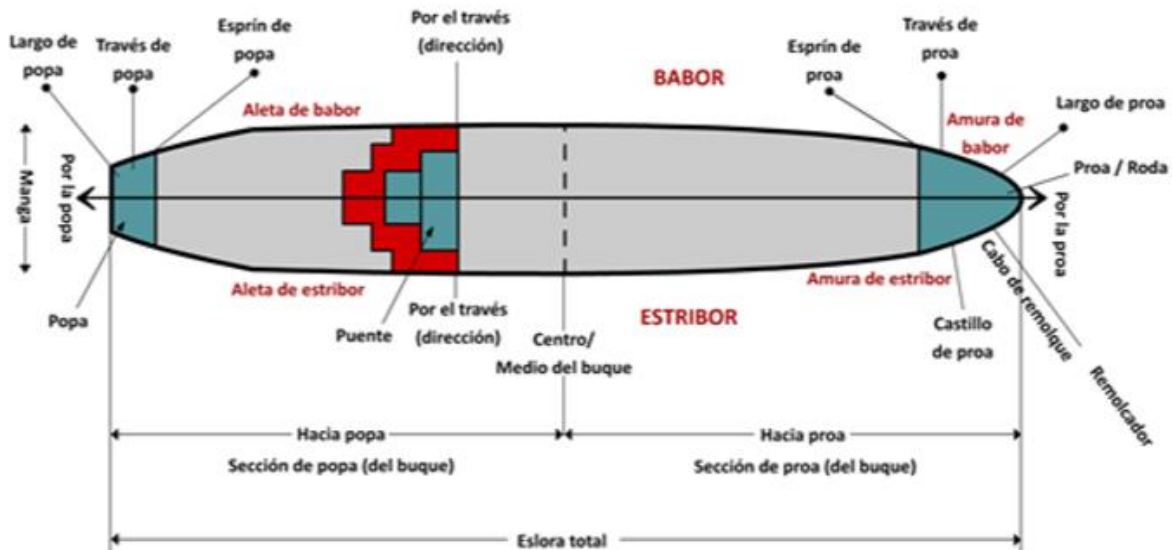
Asimismo, el personal de amarradores al observar cualquier situación riesgosa para la maniobra ya sea en el muelle o en el agua, deberá informarlo al Piloto a cargo de la maniobra y la Administración por VHF banda marina o por cualquier otro medio de comunicación disponible.

Regla 7. Lancha de amarradores.

Las lanchas de amarradores deberán contar con sus certificaciones expedidas por la Autoridad Marítima y estar provistas del equipo de seguridad reglamentario así como de por lo menos un radio VHF base banda marina, asimismo, deberán contar con un programa de mantenimiento a la embarcación y su(s) motor(es) de acuerdo con las especificaciones del fabricante; se recomienda que la embarcación esté tripulada por al menos un patrón y un marinero proel y éstos cuenten con su libreta de mar vigente.

Regla 8. Manejo de los cabos o cables.

A continuación, se presenta diagrama que facilita el entendimiento de los procedimientos para el amarre y desamarre de cabos:



Croquis de amarre

Fuente: Frases Normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas



Amarre de cabos.

Los amarradores deberán ser cuidadosos con las tiraderas ya que éstas por lo general, tienen un peso en el extremo y pueden ocasionar lesiones. Los amarradores deberán utilizar en todo momento su casco de seguridad y deberán prevenir a los tripulantes del buque cuando los vayan a aventar de regreso a bordo.

Los amarradores deberán mantenerse alejados de la orilla del muelle cuando estén jalando los cabos o cables para colocarlos en las bitas y así evitar la posibilidad de caer al agua por alguna mala maniobra, asimismo deberán estar alertas de cualquier peligro en las cercanías (tales como vehículos y grúas en movimiento).

Los amarradores nunca permanecerán por detrás de una bita una vez que se han colocado los cabos. Estos pueden tensionarse repentinamente como resultado de virado, movimientos o escora del buque; los cabos, al sufrir este tipo de tensión repentina, pueden chicotear violentamente o faltar, causando heridas serias o la muerte.

Los cables son propensos a tener “gallos”, por lo que se deberá tomar en cuenta para su manejo.

Los cabos y cables deberán ir del barco directo de la gatera a la bita sin redireccionamiento del mismo utilizando otras bitas.

Los amarradores deberán permanecer en el muelle hasta que todos los cabos estén colocados y el buque bien asegurado. Las tiraderas deberán ser regresadas al buque al finalizar la maniobra.

Desamarre de cabos.

Los cabos lascados deberán ser largados hasta que se tenga la instrucción del Piloto de Puerto y los amarradores deberán estar conscientes de la tensión que puede ejercerse en un cabo durante las operaciones de desatraque, especialmente cuando se utiliza la máquina principal para pivotar con un cabo esprín.

Nunca se intentará liberar un cabo tensionado de la bita en la que está colocado. Deberá liberarse una vez que esté lascado y el amarrador vigilará que dicho cabo quede libre de cualquier obstrucción

Cuando se larga un cabo, se deberá tener cuidado de agarrar el cabo por un lado de la gasa, evitando que las manos queden entre el cabo y la bita o gancho.

Cuando se larga un cabo pasado por la empulgura de otro que está firme, se deberá lascar lo suficiente de tal manera que la empulgura del cabo a largar pueda ser jalada por encima de la bita.

Cuando algún cabo quede cautivo por otro, puede ser necesario lascar brevemente otros cabos en la misma bita para poderlo desencapillar; teniendo cuidado para no desencapillar otros cabos.



Cuando se largan cabos en la popa, incluyendo traveses y esprines, deberán ser controlados y de ser posible evitar que caigan al agua para reducir el riesgo de que los cabos queden atrapados por la hélice del barco. Deberán ser soltados hasta que la tripulación del buque lo solicite.

Cualquier daño observado en el muelle o su infraestructura observado antes o durante la maniobra, deberá ser reportado a la brevedad posible a la Administración.