

RISK WATCH



Accidentes personales

- 1 Un foco de daños personales: heridas en manos y dedos

Un foco de daños personales: heridas en manos y dedos



Prevención de riesgos

- 3 Sistema de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (ECDIS)



Contenedores y mercancías

- 6 Transporte de carbón de madera y otros carbonos



Actualidad normativa

- 8 Ucrania: normativa sobre el agua de lastre

La toma negligente de muestras cuesta dinero



Es responsabilidad del barco obtener las muestras de una reclamación de carga de un único buque.

Por ello es importante que las muestras se recojan, sellen, etiqueten y registren según los procedimientos de la compañía.

Varios

- 8 Campaña de pósters sobre prevención de riesgos: Procedimiento de toma de muestras en buques tanque



La edición de Abril 2014 del *Risk Watch* incluía un artículo sobre daños en las manos, fijándose en particular en el uso correcto y apropiado de los guantes. Desgraciadamente, accidentes con heridas, fracturas y, en algunos casos graves, amputación de manos y dedos son todavía frecuentes. Tales accidentes son frecuentemente debidos a complacencia, con el uso inapropiado o insuficiente de equipos de protección personal (EPP) combinado con una falta de comunicación.

Cuando ocurren los accidentes, generalmente se da el caso de que, a pesar de un pronto tratamiento y repatriación, los daños en manos y dedos terminan siendo muy graves. Generalmente el tripulante afectado queda con una discapacidad, algunas veces con la pérdida total de manos o dedos. Esto supone que en muchos casos no pueda volver a la mar. En este artículo mostramos unos pocos ejemplos tomados de casos recientes tratados por el Club.

Falta de comunicación

Un tercer maquinista (3/E) y un mecánico estaban desmontando el compresor de aire No. 2 mientras el buque se encontraba reparando en astillero. La válvula de alta y baja presión del compresor No 2 estaba desmontada y se había cambiado una junta de la cabeza del cilindro que perdía. Tras apretar las tuercas de cabeza del cilindro, el segundo maquinista (2/E) ordenó parar y que la reparación continuara a la tarde.

Accidentes personales



Un foco de daños personales: heridas en manos y dedos (continuación)

Cuando el 2/E volvió al trabajo inmediatamente arrancó el compresor sin darse cuenta de que el 3/E tenía su mano dentro limpiando el agua de la válvula. Como consecuencia, todos los dedos menos el pulgar de la mano izquierda del 3/E fueron amputados por el pistón.

En este incidente, algunos factores podían haber evitado los daños ocurridos:

- como en cualquier trabajo, se debía haber realizado previamente una estimación de riesgos como parte de una planificación rigurosa del trabajo a realizar;
- antes de comenzar a trabajar en el compresor, se debía haber activado el bloqueo o desactivado la fuente de corriente dejándolo aislado, junto con la nota de aviso de que se estaba trabajando en él. De haberlo hecho, se podría haber avisado al 3/E antes de que el 2/E arrancara el compresor; y
- al continuar con los trabajos de reparación, el 2/E debería haber comunicado a los otros tripulantes que pensaba probar el equipo.

Falta de preparación

Durante una revisión de motor, un engrasador estaba levantando un cilindro con el resto del personal de máquinas. Mientras desenganchaba el aparejo de izado, uno de sus dedos quedó atrapado produciéndole serias heridas y la eventual amputación de dicho dedo.

Falta de planificación

Un tercer maquinista se encontraba tratando de controlar y trincar el gancho de la grúa de provisiones en solitario. Su dedo anular derecho quedó atrapado entre el gancho y el pasamanos, resultando severamente aplastado. Mientras se puede argüir que el accidente se debió en parte a la falta de atención achacable al tercer maquinista, una planificación previa podría haberlo evitado. Otros tripulantes se encontraban en las inmediaciones de la cubierta de popa y si la operación hubiera sido planificada adecuadamente, uno de ellos podría haber sido designado para ayudar en su trabajo al tercer maquinista.

Falta de EPP adecuado

Un mecánico de máquinas fue designado para fabricar una nueva válvula de ángulo utilizando un taladro. Llevaba puestos los guantes y su mano enguantada fue atrapada por la broca, arrancándole parte del dedo pulgar. Debido a la gravedad de la herida hubo que amputarle la totalidad del dedo. El EPP debe ser apropiado para la tarea a realizar y los tripulantes deben asegurarse de que su talla es la correcta y no quede holgada. Existe el riesgo de que la ropa demasiado holgada, especialmente los guantes, termine siendo atrapada por el equipo. Esto es particularmente importante usando maquinaria rotatoria (tal como el taladro del ejemplo) y puede producir serios daños.

Recomendaciones

Antes de iniciar cualquier trabajo debe realizarse una estimación de riesgos. Esta puede ser formal o informal pero debe identificar los peligros potenciales y los riesgos inherentes. Tras esto, la tripulación debe crear un plan detallado sobre cómo el trabajo debe ser realizado y el tipo de EPP (si es el caso) que debe utilizarse. La tripulación también debe conocer los procedimientos de seguridad a adoptar y cómo manipular el equipo de una forma segura. La tripulación nunca debe mostrarse complaciente y debe concentrarse en el trabajo dado que la complacencia y la falta de atención terminan generalmente produciendo accidentes. Siguiendo estas recomendaciones, podemos confiar en que los riesgos inherentes a la realización de los trabajos puedan ser reducidos al mínimo y muchos de estos accidentes sean evitados.

Prevención de riesgos

Sistema de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (ECDIS)



La Regla 19 del Capítulo V de SOLAS hace obligatorios la posesión y el uso del ECDIS en ciertas clases de buques y para Julio del 2018 será obligatorio para todo el tonelaje existente de más de 10.000gt. Han ocurrido recientemente algunos incidentes que han mostrado ciertas dificultades en la implementación del ECDIS y en este artículo exponemos los requisitos reglamentarios y señalamos algunas lecciones que pueden aprenderse de incidentes previos.

Aprobación: la legislación

La Regla 18 del Capítulo V de SOLAS exige que el ECDIS sea de un tipo aprobado por el Estado de Bandera y verificado por un ente reconocido. Así mismo exige un certificado que muestre el criterio operacional para el que el ECDIS ha sido aprobado. También la OMI requiere un entrenamiento genérico en ECDIS.

El Estado de Bandera: puede tener sus propios requisitos para su instalación, con medidas particulares sobre sistemas de apoyo que puedan activarse en caso de un fallo del sistema. Esto normalmente consiste en otro ECDIS independiente o un juego de cartas de papel actualizadas.

El Código ISM: éste obliga a que los oficiales de puente a bordo deban conocer perfectamente el modelo de ECDIS del buque. Por ello, puede requerirse por el Estado de Bandera un entrenamiento sobre el modelo específico utilizado aunque por el momento no hay un acuerdo internacionalmente aceptado sobre este entrenamiento específico.

La Organización Hidrográfica Internacional (IHO): determina los criterios de representación que deben mantenerse (las especificaciones S-52 de IHO sobre contenido

de las cartas y aspectos de la representación). Los requisitos de representación S-52 acaban de ser modificados al alza en los siguientes puntos:

- Opción del navegante de seleccionar alarmas a partir de un mínimo navegacional básico
- Configuración de alarmas instaladas
- Información extra sobre luces/balizas/boyas/marcas de tierra
- Una 'd' magenta para marcas de temporada
- Estandarización de la simbología de las ventanas de datos y actualizaciones automáticas

Esto supondrá un software mejorado para los equipos ECDIS existentes. Sin embargo, entendemos que algunas unidades de ECDIS pueden no ser compatibles con los nuevos modelos de presentación. Esta actualización es obligatoria para buques que usen el ECDIS y debe realizarse para el 1 de agosto del 2016 o para la primera revisión tras esa fecha. El ECDIS será probado con los criterios de comprobación presentes en el IHO S-64.

El uso del ECDIS 'para adiestramiento'

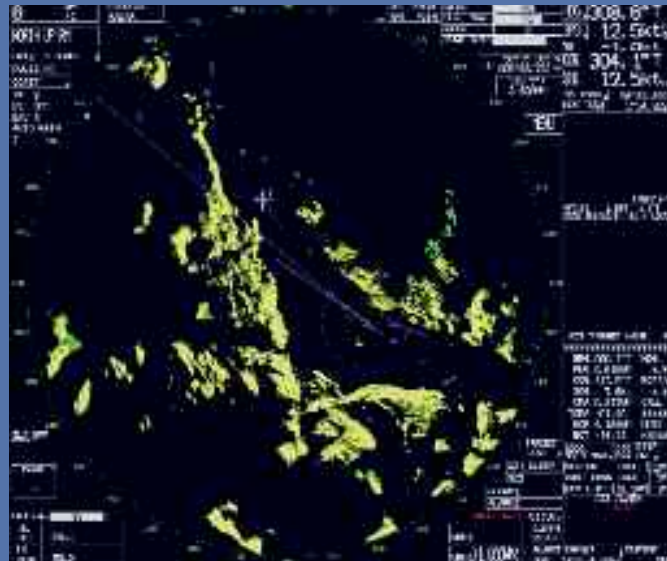
En los buques dotados de un ECDIS 'para adiestramiento' hay que proceder con mucho

cuidado. Cuando el ECDIS está instalado a bordo y no todos los oficiales de puente poseen la certificación requerida, el sistema no puede emplearse como método primario de navegación. Consecuentemente, deben utilizarse cartas de papel para todos los planes de ruta. Si el ECDIS se está usando a bordo con fines de adiestramiento debe haber un número suficiente de navegantes plenamente cualificados para supervisar este adiestramiento y nunca se puede usar como método básico de navegación. El Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) del buque debe cubrir todos estos aspectos siempre que el ECDIS instalado a bordo lo sea solo con fines de adiestramiento.

Cuestiones del Port State Control (PSC)

El PSC puede inspeccionar los certificados referentes al ECDIS efectivamente instalado. También puede inspeccionar la certificación de los oficiales de a bordo y verificar que todos ellos han recibido el adiestramiento requerido. También el PSC puede comprobar los planes de viaje previos para verificar si se usó el ECDIS o las cartas de papel. Se ha detenido a buques donde el sistema básico de navegación debería haber sido el de cartas de papel pero la investigación del PSC ha demostrado que, de hecho, solo se utilizaba el ECDIS. El PSC puede también comprobar que

Prevención de riesgos



Sistema de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (ECDIS) (continuación)

el ECDIS está incluido en la lista de equipos del buque; está considerado como un sistema crítico por el Código ISM y por lo tanto debe aparecer en el SMS, incluyendo planes para su mantenimiento y la importancia de llevar un juego de repuestos críticos.

Embarrancadas

Gestión de alarmas

Uno de los aspectos recurrentes de las embarrancadas reportadas implicando al ECDIS es el uso de alarmas audibles. Existen demasiadas alarmas audibles, sean del ECDIS o de otros equipos del puente. Se trata de una preocupación ya puesta de manifiesto por varios investigadores marítimos. De esto se ha tratado, al menos en parte, en la presentación revisada del compendio de modelos de presentación donde se estipula que las alarmas navegacionales deben ser activadas al mínimo por el navegador, usándolas a su discreción o de acuerdo con la política de su empresa. Pero esto no reduce el número de alarmas del sistema, que sigue siendo una posible causa de confusión y distracción.

En algún viaje las distracciones fueron de tal volumen que condujeron a que el mando del buque pidiera a la gerencia de su empresa que eliminara las alarmas. Como resultado la compañía accedió a la desactivación de las alarmas sin informar a la Clase, lo que condujo a que el sistema no cumpliera con los criterios operacionales de la OMI.

La desactivación de las alarmas audibles no es siempre beneficiosa. En otro caso reportado, la alarma de navegación visual indicaba que el buque se adentraba en aguas poco profundas pero el navegador no lo vio por estar concentrado en maniobras anti-colisión. La alarma audible no estaba activada y por ello no cumplía con los criterios operacionales de la OMI. Curiosamente, a pesar de la falta de una alarma audible el

navegador aparecía como cumplidor pues aparentemente todavía confiaba en que el ECDIS, de alguna manera, le avisara.

Se ha demostrado que demasiadas alarmas causan fatiga y suponen una distracción importante para el personal de guardia de puente. Sin embargo, desactivar las alarmas del ECDIS impide que el sistema funcione adecuadamente. Este problema supone un desafío para el desarrollo futuro de los criterios de funcionamiento del ECDIS pero por el momento las alarmas audibles deben estar conectadas y operativas. Queda un largo camino por recorrer para que una buena instalación que permita la correcta integración de toda la información de entrada pueda reducir el número de alarmas.

Uso correcto de los ajustes de seguridad del ECDIS

En muchos casos tratados por el departamento de prevención de riesgos del Club, uno o más de los ajustes de seguridad estaban incorrectamente introducidos. Según el tipo de ECDIS, el equipo contará con una aplicación de profundidad segura e incluso en ciertos casos con un ajuste de contorno. En ambos casos el ECDIS define una zona de guardia segura. Se trata de una zona predispuesta por el navegador a proa y en ambas amuras con una profundidad segura y que al identificarse cualquier peligro dentro de ella accionará una alarma. La profundidad de seguridad debe usarse al planificar el viaje y la zona de guardia de seguridad para hacer su seguimiento.

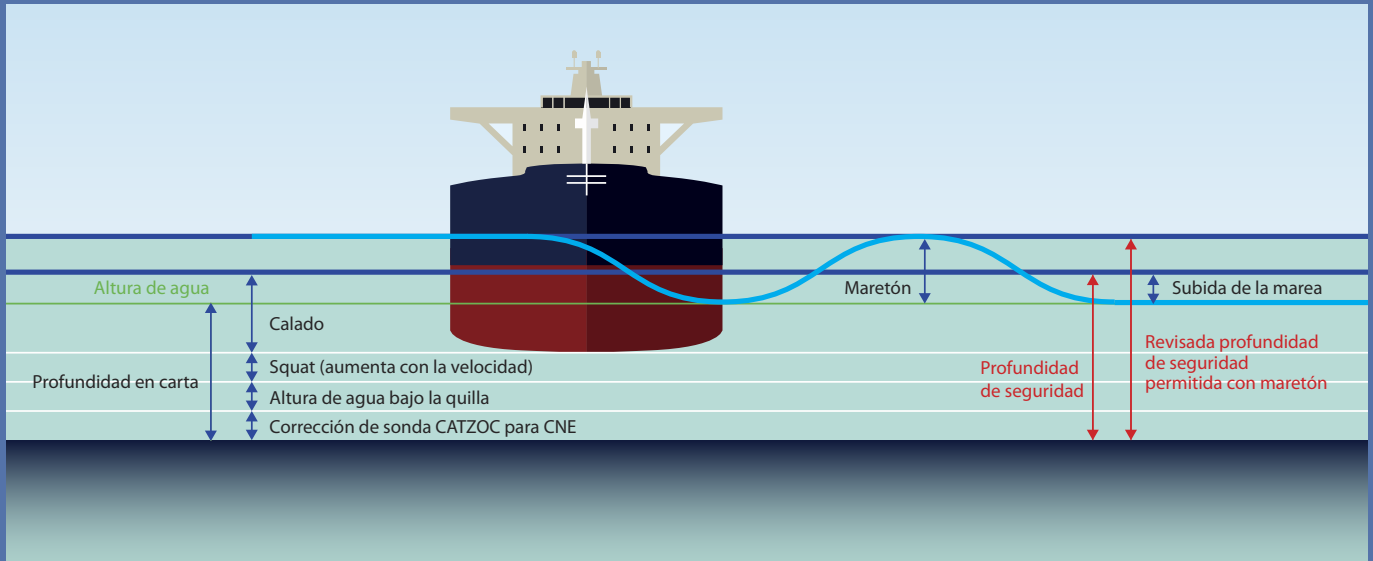
Ajuste de contorno: Un contorno de seguridad debe mostrar al navegante el límite entre aguas seguras e inseguras. La mayoría de los sistemas ECDIS están diseñados para una discriminación de contorno no menor de 30 metros. Con este ajuste muchos peligros quedarán oscurecidos en el área no segura.

Por ejemplo, en un buque con un calado de 8 metros pasando el Estrecho de Dover con un ajuste de discriminación de 30 metros, el ECDIS mostrará la mayor parte del Estrecho como aguas inseguras. Muchos puntos de poca agua en los que el buque vararía no se distinguirían entre todas las aguas de 30 metros contorneadas. Por ello un contorno de seguridad debe seleccionarse de la misma forma que la profundidad de seguridad abajo descrita.

Profundidad de seguridad: Este ajuste, dispuesto correctamente con las alarmas funcionando, dará un aviso audible y visual si hay una obstrucción de menos sonda que la profundidad de seguridad preestablecida. Para que esto funcione correctamente han de usarse las cartas correctas. Las cartas de navegación electrónicas (ENC) se basan en la misma información que las cartas de papel y tienen la misma exactitud. Sin embargo, en las ENC esta información es referida como CATZOC (Categoría de Zona de Confianza). Por ejemplo, la categoría B tiene una exactitud en distancia horizontal de +/- 20 metros y un error de sonda de +/- 1,2 metros. Es extremadamente importante que se considere esto cuidadosamente al calcular la profundidad de seguridad. En la mayoría de los casos tratados, la profundidad de seguridad no se consideró o se ajustó incorrectamente.

La profundidad de seguridad debe calcularse como sigue:

Profundidad de seguridad = calado + altura mínima de agua bajo quilla + squat + corrección de sonda CATZOC + corrección por marejón (si aplicable) – altura de marea. En algunas partes del mundo el marejón debe considerarse especialmente al cruzar un banco o barra desprotegidas.



Distancia de desvío de ruta: Esta es la distancia a la que el buque puede desviarse de la ruta prefijada antes de que suene la alarma. Esta debería ajustarse para dar un margen de seguridad entre el máximo desvío y el punto en que el buque cruzaría una obstrucción. En cierto caso la empresa había aprobado una serie de rutas sin los ajustes de distancia de desvío. Estos ajustes son básicos para mantener al buque en aguas seguras, especialmente en navegación costera.

Conocimiento del sistema

En todos los casos de varada tratados, el ECDIS no estaba ajustado correctamente para las circunstancias reinantes, consistiendo generalmente en que las alarmas audibles estaban desactivadas. Los navegadores trabajaban confiando erróneamente en que el ECDIS seguía siendo una sólida red de seguridad a pesar de la reducción de capacidad de alarmas que ellos habían dispuesto. Es extremadamente importante que todos los que usen el ECDIS estén completamente familiarizados con los ajustes de seguridad, sepan los que son y como calcularlos correctamente e integrarlos en el sistema. Se necesita comprender cómo la estructura de superposiciones funciona para crear la imagen en la pantalla y qué informaciones son quitadas o añadidas para cada particular ajuste.

Es importante para el navegante el utilizar la escala de carta más apropiada. La mayoría de los ECDIS cuentan con un ajuste automático para mostrar la escala óptima. Es la que se debe usar y, si es necesario, aumentarla o reducirla según convenga, pero siempre volviendo a la opción óptima. No es muy diferente a la utilización de cartas de papel pues se aplica la misma lógica.

Corrección de cartas y avisos

Una gran ventaja del ECDIS es que las correcciones de la carta electrónica pueden actualizarse automáticamente en el sistema. Sin embargo, los avisos preliminares y temporales generalmente deben ser introducidos manualmente. Un repaso de casos recientes demuestra que, muchas veces, los dedicados a actualizar las cartas han dado por hecho que esos avisos se incluían en las correcciones de cartas semanales como una entrada automática, lo que no siempre ocurre. Algunos proveedores de cartas ofrecen un servicio que cubre este problema. Sin embargo, corresponde al operador del buque el cerciorarse de que esas correcciones se actualizan en el sistema por cualquier medio.

Complacencia

En los casos revisados parece existir la creencia generalizada de que el ECDIS es algo en lo que se puede confiar plenamente. Sin embargo, como en cualquier otra ayuda a la navegación, solo es tan bueno como quien lo maneje. Si se introduce la información apropiada y los parámetros de seguridad se calculan correctamente el ECDIS es una excelente ayuda para la navegación. Muchos desarrollos tales como el ARPA fueron mejoras de ayudas a la navegación ya existentes como el RADAR. Pero el ECDIS no es solo una mejora de las cartas de papel sino que requiere un cambio conceptual en la manera en que un equipo de puente trabaja, pues el ECDIS consolida toda la información referente a la navegación permitiendo presentar y utilizar dicha información de muy diferentes maneras. Los requisitos básicos del ECDIS están definidos por IMO pero dado que hay muchos fabricantes produciendo diferentes modelos de ECDIS, que operan de muy diferentes maneras y requieren adiestramientos específicos, los navegantes deben asegurarse de que identifican y

trabajan con las limitaciones particulares de cada ECDIS en que ellos confían.

Conclusión

En todos los casos revisados, los oficiales de puente estaban bien adiestrados según los criterios de IMO y cumplían con los requisitos de la Clase, pero aún así los navegantes no estaban plenamente familiarizados con las funciones y ajustes de los equipos que estaban manejando. Para que el ECDIS alcance al completo su potencial es vital que capitanes, armadores y operadores se aseguren de que buenos procedimientos de trabajo se incorporen en su totalidad dentro de los procedimientos de seguridad de la empresa para cada buque.

El ECDIS tendrá invariablemente una conexión directa con el GPS, la giroscópica y la corredera pero debería complementarse con posiciones tomadas visualmente para aumentar la percepción situacional y evitar la total dependencia del posicionamiento del GPS.

El ECDIS se pensó para dar al navegador más tiempo de dedicación a su guardia de navegación. Lo que se ve en el ECDIS debería ponerse en relación con lo que se está viendo por las ventanas del puente. El uso del ECDIS no elimina la necesidad de usar el compás y las paralelas, que aún tienen su función. Los navegadores no deberían limitarse a seguir complacientemente al ECDIS. Este debe ser perfectamente comprendido y manejado cuidadosamente, como cualquier otro sistema.

El ECDIS bien puede hacer a un buen navegante mejor y a uno malo peor.

Contenedores y mercancías

Transporte de carbón de madera y otros carbones

El Club conoce unos cuantos incendios recientes causados por carbón de madera activado y no activado y otros productos derivados. En muchos casos, el carbón de madera no fue declarado correctamente o no declarado como peligroso.



El carbón de madera generalmente se produce por pirólisis lenta, que consiste en el calentamiento de madera u otras substancias en ausencia de oxígeno. Es un residuo negro y ligero que consiste en carbón y alguna ceniza remanente que se obtiene al eliminar el agua y otros componentes volátiles.

El carbón de madera activado se ha calentado al vapor en un horno giratorio. El carbón de madera que sale del horno se llama carbón de madera activado sucio. El carbón de madera activado sucio tiene un alto contenido de cenizas y hierro. Al lavar el carbón de madera activado con ácido y agua pura se consigue reducir su contenido de cenizas y hierro.

Los datos de Naciones Unidas indican que los principales países exportadores de carbón de madera son Somalia, Indonesia, Myanmar (Birmania) y Paraguay.

Según el Código IMDG el carbón de madera se clasifica como carbón y se incluye en 2 números UN y 3 grupos de embalaje, como sigue:

Número UN y nombre correcto de embarque:

1361 CARBON de origen vegetal o animal
Clase 4.2 Grupo de embalaje II

1361 CARBON de origen vegetal o animal
Clase 4.2 Grupo de embalaje III

1362 CARBON, ACTIVADO
Clase 4.2 Grupo de embalaje III

Carga exenta: medidas especiales

Frecuentemente, no se hace una declaración formal de la categoría IMDG a aplicar pero la descripción informal de la carga que se usa para la expedición y el Conocimiento de Embarque indica que el material es carbón de madera o lo contiene en algún grado. Ejemplos de este tipo de descripción informal incluyen carbón de madera de 'pipas shisha' y 'hookah' de ignición rápida.

Hay una provisión de exención especial en el Código IMDG (número 925) que se puede aplicar a este tipo de carga y supone que, en este caso, el Código IMDG no se aplica. Esta exención se aplica en circunstancias en que la mercancía pasa tests para sustancias auto-inflamables como lo dispuesto en el Manual de Tests y Criterios (ver 33.3.1.3.3).

Este producto exento debe ir acompañado de un certificado de un laboratorio acreditado por la autoridad competente que indique que el producto que se va a cargar ha sido correctamente muestreado y probado por personal idóneo del laboratorio en cuestión y que las muestras han pasado el test. Este certificado de prueba debe acompañar a la orden de embarque para que la exención pueda aplicarse. Si se presentan los certificados correctos las restricciones del Código IMDG no serán de aplicación, lo que significa que no se requiere un embalaje ni

declaración y que la carga no aparecerá en el manifiesto de mercancías peligrosas.

El Club tiene la experiencia de cargadores que tratan de beneficiarse de esta exención pero no presentan la certificación apropiada. Sin esta certificación, la carga sospechosa debe ser rechazada con, quizás, la esperanza de que el cargador la vuelva a presentar pero esta vez con una declaración de carga peligrosa (i.e. 1361 o 1362).

Calentamiento e ignición espontánea

Un problema muy común que puede terminar en fuegos y las reclamaciones consiguientes es que el carbón (números UN 1362 y 1361) es susceptible de calentarse y llegar a la ignición espontánea al aire libre si el material no ha sido adecuadamente calentado y enfriado a temperatura ambiente antes de ser empacado (como se detalla en la instrucción especial 223). No hay manera de saber por la sola inspección visual si la carga ha sido correctamente calentada y enfriada. De acuerdo con el Código IMDG, el carbón se puede estibar sobre o bajo cubierta pero debe estar protegido de focos de calor y debe mantenerse enfriado tanto como sea posible.

Un caso de estudio:

Estas fotografías muestran el desastre de un fuego que se originó en un contenedor de 20' estibado en el fondo de la bodega.

La tripulación siguió correctamente los procedimientos según el Cuadro General Contra-Incendios; pararon la ventilación, usaron el CO2 de espacios de carga, activaron el sistema contra-incendios y entraron en la bodega para enfriar los espacios colindantes e incluso inyectaron agua dentro del contenedor para enfriar la base del fuego, utilizando el material de protección personal adecuado y los equipos de respiración autónoma.

A pesar de que la tripulación adoptó todas estas medidas, el fuego se reinició durante la descarga.



Parte superior de una estiba de contenedores mostrando daños de humos y residuos procedentes de un incendio de carbón vegetal en el fondo de la bodega.



Vista del extremo de popa del contenedor "culpable" mostrando importantes manchas de humo y daños por calor en su interior.



Daños por calor y manchas de humo en contenedores y bodega causados por fuego de carbón vegetal.



Vista desde el extremo de popa del contenedor mostrando que la mayor parte del suelo de plywood ha ardido, dejando las vigas de apoyo a la vista.

Recomendaciones

Para reducir el riesgo de fuego en cargamentos de carbón y gestionar el debido a cargas incorrectamente declaradas, los Asociados deberían de tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- contar con un sistema automatizado que detecte en las órdenes de embarque referencias al "carbón vegetal" u otros productos relacionados como "encendedores, carbón, barbacoas" para adoptar las acciones pertinentes que aseguren que han sido correctamente declarados. Si la carga entra dentro de la exención del precepto especial 925, asegurarse de que la certificación correcta acompaña a la orden.
- transportar en cubierta todo el carbón vegetal y productos relacionados con carbón. Esto permitirá a la tripulación mantener una comprobación visual y otras para detectar cualquier síntoma de auto-ignición en la carga. Además, la estiba en cubierta facilita la lucha contra incendios si aparece el fuego.
- asegurarse de que la tripulación es consciente de los problemas potenciales que pueden surgir en el transporte de carbón vegetal, incluido el de que, tras el sofocamiento inicial, el fuego vuelva a reactivarse.



Ejemplo de los daños graves por fuego que pueden derivarse de que el carbón vegetal arda.



Mangueras contra-incendio dispuestas para enfriar el interior y las inmediaciones del contenedor de carbón vegetal "culpable".



Descarga de un contenedor de carbón vegetal mostrando cómo su fuego puede reiniciarse con salida de residuos por su fondo.



Ejemplos de carbón vegetal de "pipe shisha" y de "encendedor rápido hookah".

Tindall Riley (Britannia) Limited
Regis House
45 King William Street
London EC4R 9AN

Tel +44 (0)20 7407 3588
Fax +44 (0)20 7403 3942
www.britanniapandi.com

Correduría General Marítima, S.L.
Avda. Los Chopos, 33 - 1.º
48992 Getxo (Vizcaya)

Tel.: (+34) 94 479 49 60
Fax (+34) 94 479 49 62
E-mail: general@correduriagm.com

RISK WATCH es una publicación de The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, traducida al castellano por Correduría General Marítima, S.L. y ambas versiones pueden encontrarse en www.britanniapandi.com/publicaciones/risk-watch/

El Britannia Steam Ship Insurance Association Limited no tiene inconveniente alguno en la reproducción del material incluido en Risk Watch si bien agradecería se obtuviese una autorización escrita previa de los Editores.

Actualidad normativa

Ucrania: normativa sobre el agua de lastre

Como consecuencia de los cambios recientes habidos en la legislación ucraniana, ya no existe un requisito obligatorio para que las autoridades ecológicas del estado tomen muestras y analicen los tanques segregados del buque antes de la descarga. Como resultado de estos cambios en la ley, los inspectores ecológicos no tienen autorización para exigir la toma de muestras del agua de los tanques segregados ni tampoco tienen autoridad para inspeccionar los documentos del buque incluyendo la Certificación IOPP. Dichas inspecciones son responsabilidad del Port State Control.

Sin embargo, hemos observado algunos casos recientes en los que los inspectores ecológicos han tratado de explotar la falta de

conocimiento de la ley ucraniana por parte del Capitán, tratando de acceder al buque para obtener muestras del agua de lastre para su análisis. A continuación alegan que el agua de lastre está contaminada con objeto de tratar de imponer una multa cuando la mayor parte de las veces no hay ningún fundamento para dicha alegación.

Nuestro corresponsal local nos comunica que esto no es la práctica habitual en todos los puertos ucranianos y no se tiene conocimiento de este tipo de actividad en Odessa, Yuzhny e Ilyichevsk. Sin embargo, tenemos conocimiento de un caso reciente en el que los inspectores ecológicos en Nikolaev trataron de abordar el buque de un Asociado lo cual nos hace suponer que este es un problema que

todavía continúa en vigor. En este caso los inspectores ecológicos alegaron que el agua que rodeaba al buque durante las operaciones de lastre estaba contaminada con hidrocarburos por encima de los límites oficiales. Trataron de utilizar este argumento para poder acceder a bordo e investigar el motivo de la alegada contaminación.

En caso de que los Asociados se encuentren con este tipo de alegaciones y/o requerimientos por parte de los inspectores ecológicos para llevar a cabo una inspección del agua de lastre, el Capitán deberá de contactar con el corresponsal local del Club para que le asista antes de permitir la entrada de los inspectores a bordo.

Varios

Campaña de pósters sobre prevención de riesgos: Procedimientos de toma de muestras en buques tanque

Con el Risk Watch de Agosto 2015 terminamos nuestra trilogía de artículos referentes a las buenas prácticas a compartir con los Asociados al analizar reclamaciones de contaminación. La toma de muestras para verificar la calidad de las cargas líquidas y la demostración de que la condición de la mercancía no se ha alterado desde el momento de la carga y hasta el momento de la descarga, nos aportarán la mejor defensa contra las reclamaciones de mercancías.

El Club ha publicado un póster para recordar a las tripulaciones que una toma de muestras descuidada cuesta dinero y que es importante que las muestras se obtengan, sellen, etiqueten y registren de acuerdo con los procedimientos establecidos por la compañía. El póster también contiene un

checklist que puede ser utilizado en conjunto con los procedimientos a bordo.

En caso de que necesiten copias adicionales del póster y del checklist no duden en solicitárnoslo. Los pósters también pueden ser descargados de la página web del Club.

La toma negligente de muestras cuesta dinero

Es responsabilidad del barco obtener las muestras necesarias. Una reclamación de carga de un único buque tanque puede ser muy costosa, pero una reclamación de varios tanques o del cargamento completo podrían ser millones de dólares.

Por ello es importante que las muestras se recojan, sellen, etiqueten y registren según los procedimientos de la compañía.

Toma de muestras

Toma siempre muestras en el manifold que represente la primera muestra de cada producto que se va a entregar.

Verifica las muestras en busca de:

- producto turbio
- partículas en suspensión
- oído
- color
- agua/líquido de agua

Si aparece un problema parar la carga y comentarlo con el Oficial responsable o con el Club de P&I.

También se recomienda comprobar de forma regular las muestras del manifold y tomar muestras si se sospecha que la carga está fuera de especificaciones "off-spec".

Para el caso de cargas delicadas se debe tomar una muestra cuando se haya cargado el primer país. Cualquier problema en el tanque del buque y en la línea se presentará en esta muestra.

El equipo de muestreo y las botellas deben estar limpias y libres de cualquier contaminante, por ejemplo agua para evitar la contaminación.

Se deben tomar muestras una vez que se haya completado la carga y antes de la descarga.

Las muestras que se toman recirculando la carga con las bombas principalmente contienen producto del fondo, por lo que no es una muestra correcta.

Registrando y almacenando las muestras

Se deben sellar las muestras, etiquetar y registrar con exactitud en el libro de registro de muestras. No deben entregarse a terceras partes que no sean el representante del Armador o el Club de P&I.

Cuando las muestras estén para desechar, hay que solicitar permiso al Armador. Las muestras se deben retirar cumpliendo con los requisitos de MARPOL. Se debe anotar detalladamente en el libro de registros según se muestra en el ejemplo de abajo.

Se deben etiquetar las muestras selladas y almacenarlas que se guarden por un periodo mínimo de 13 meses.

Almacenar físicamente para muestras. No almacenar nunca muestra dentro de los espacios habitables.