

RISK WATCH

Navegación y náutica

- 1 Una trampa costosa – abordajes con ayuda del VHF

Una trampa costosa - abordajes con ayuda del VHF

Contenedores y mercancías

- 5 Otra vez las sentinas: su inspección apropiada es esencial
- 6 Carbón: riesgos al cargar carbón desde gabarras en Indonesia

Daños personales

- 7 Pesca: peligros de ingerir lo recién pescado
- 7 Polizones



La investigación del Club sobre este caso de abordaje ha desvelado un catálogo de errores del personal de guardia que puede ilustrar la importancia de mantener buenos procedimientos en el puente.

El error más notable muestra el peligro de utilizar el VHF para evitar abordajes. En este ejemplo se han cambiado los nombres de los buques.

OPPORTUNE (un containerero de unos 3.500 TEU con velocidad de servicio de más de 20 nudos) se encontraba en viaje desde Port Klang, Malasia, a Rotterdam, Holanda, vía el Canal de Suez. Navegaba en dirección Oeste por el Dispositivo de Separación de Tráfico (DST) de Dondra Head, bordeando la costa de Sri Lanka.

Estaba a punto de comenzar la guardia de 20:00 a 24:00 y de ser relevado el 1º Oficial por un 3º Oficial recientemente titulado. Era su primer viaje de 3º Oficial en este barco, aunque

previamente ya había hecho dos meses con este cargo en su embarque anterior tras ser promocionado desde su posición de Cuarto Oficial. Había embarcado aquí solo dos semanas antes de los hechos que se describen. Junto a él la guardia incluía un alumno de puente como vigía también en su primer viaje y un experimentado marinero.

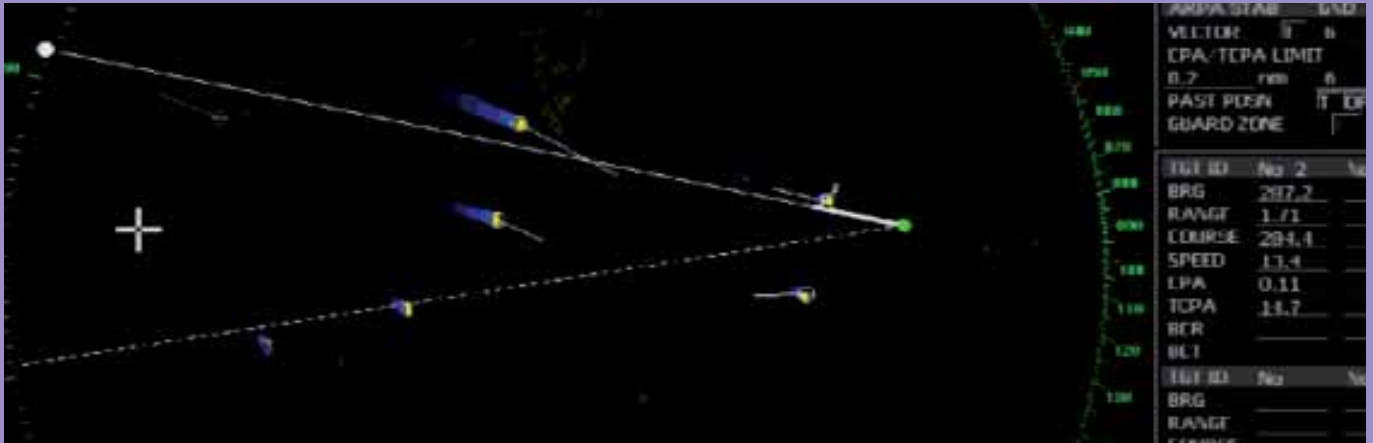
Las condiciones de tiempo reinante eran de vientos de poniente de fuerza cinco y buena visibilidad en general, con algunos chubascos de lluvia dispersos. La visibilidad se reducía a veces a unas cuatro millas debido a la lluvia. Había algunos barcos en las proximidades.

Poco después de que el tercer oficial tomara la guardia del 1º Oficial, el buque llegaba al final

Varios

- 8 Publicaciones
- 8 Campaña de pósters sobre prevención de accidentes: pesqueros COLREGS 6, 15, 16 y 18

Navegación y náutica



Una trampa costosa - abordajes con ayuda del VHF (continuación)

del DST y el tercer oficial puso un rumbo de 288°. Unas dos millas por su proa se encontraba otro buque al que el *OPPORTUNE* iba alcanzando.

También por las proximidades se encontraba el *NOTORIOUS*, que el tercer oficial determinó que se encontraba a unas 10 millas en un rumbo casi recíproco y a estribor de su línea de rumbo.

Si el tercer oficial hubiera hecho el seguimiento del *NOTORIOUS* cuidadosamente, ploteándolo en el radar y tomando una serie de demoras, se hubiera dado cuenta de que iba a cruzar frente a su proa y pasar a poco más de una milla de su babor dentro de unos trece minutos, justo en el momento en que tendría por su través el buque al que iba alcanzando. Aún más, si hubiera mirado la carta habría comprendido que el *NOTORIOUS* iba buscando la entrada del corredor dirección Este del dispositivo de separación de tráfico que se encontraba más al Sur de su posición.

La Regla 13 del Reglamento de Abordajes simplemente exige que el buque que adelanta se separe suficientemente del que es alcanzado, sin obligar a que la maniobra necesariamente sea por su babor o por su estribor. Sin embargo, sabiendo que el *NOTORIOUS* iba a cruzarle la proa y pasarle por babor del *OPPORTUNE*, lo prudente hubiera sido caer a estribor y dejar al buque alcanzado por babor.

Como se ha mencionado, el corredor hacia el Este del DST estaba al Sur de su posición y una caída a estribor habría tenido el mérito adicional de alejarse del tráfico asociado al DST.

A las 21:14 el tercer oficial cambió el rumbo. Decidió no caer a estribor sino a babor y completó su decisión a las 21:18 con una llamada al *NOTORIOUS* por VHF:

OPPORTUNE: "OPPORTUNE llamando a NOTORIOUS"

NOTORIOUS: "sí, aquí NOTORIOUS"

OPPORTUNE: "¿cómo piensa Vd. pasar?"

NOTORIOUS: "¿es Vd. el barco de nuestro estribor?"

OPPORTUNE: "sí, somos el barco en su amura de estribor. ¿quiere verde con verde o roja con roja?"

NOTORIOUS: "OK, verde con verde"

OPPORTUNE: "OK, verde con verde. Ahora caigo a babor"

En ese momento el *NOTORIOUS* tenía cuatro barcos en su proximidad: dos un poco por babor y otro en su través de estribor. Comenzando un rosario de acontecimientos basados en el error, el *OPPORTUNE* había confirmado al *NOTORIOUS* que él era el barco 'en su amura de estribor'. De hecho, era uno de los barcos en su babor.

NOTORIOUS cometió el error de aceptar las afirmaciones del *OPPORTUNE* sobre posición e identidad sin comprobarlas. El fallo de no comprobar cada pieza de la información de voz con el AIS y el radar produjo que el oficial de guardia decidiera una forma de cruce que terminó contribuyendo a la colisión posterior.

Debido al hecho de que la visibilidad había empeorado a causa de la lluvia, la decisión del tercer oficial del *OPPORTUNE* de cambiar el

rumbo a babor iba en contra de la Regla 19 del Reglamento de Abordajes. El *NOTORIOUS* era visible para el *OPPORTUNE* solo en el radar (no a la vista). El tercer oficial estaba obligado por el Reglamento de Abordajes a tomar medidas evasivas con suficiente tiempo y a evitar caídas a babor ante otro barco a proa de su través.

El tercer oficial parece que no tomó nota de las condiciones de visibilidad restringida reinante ni fue consciente de la necesidad de aplicar las reglas del RIPA oportunas. El buque seguía navegando a 23 nudos sin moderar su velocidad.

El tercer oficial debería haber llamado al Capitán al puente de acuerdo con las instrucciones generales para la guardia por él establecidas.

En este punto hay que mencionar que el *OPPORTUNE* contaba con un puente cerrado. Como es común en los puentes cerrados al uso, la combinación de mala mar y lluvia había enturbiado los vidrios de las ventanas lo suficiente para impedir una clara visibilidad de las luces de otros buques desde dentro del puente. En estas circunstancias, la única manera que un oficial de guardia tiene de comprobar el aspecto de otros buques, a parte de las ventanas, es o abrir una de las laterales o subirse al puente alto. Era difícil para los vigías y para el tercer oficial ver las luces del *NOTORIOUS* con suficiente claridad para determinar su trayectoria, pero ninguno salió al exterior para comprobarlo.

A las 21:14 el tercer oficial cambió su proa de 288 grados a 260 grados y siguió a este rumbo. Dándose cuenta que el *NOTORIOUS*



seguía aproximándose, a las 21:24 volvió a contactar por el VHF:

OPPORTUNE: "Vd. pidió verde con verde pero ahora veo su roja... ¿qué rumbo lleva?"

NOTORIOUS: "voy al 120. Mantengo rumbo y velocidad"

El *NOTORIOUS* no había cambiado de rumbo durante toda la aproximación. El trazo en el radar y la información sobre su trayectoria futura que suministra la pantalla de radar tenía que haber hecho patente que este buque iba a cruzar la proa del *OPPORTUNE*. Ambos barcos se encontraban ahora a 1,5 millas de distancia.

En este momento el tercer oficial aún estaba a tiempo, si se hubiera dado cuenta de la situación y hubiera metido la caña a estribor, de quedar libre del *NOTORIOUS*. Es posible que si hubiera llamado al Capitán al puente en este punto, el incidente resultante quedara en un susto en vez de en una colisión.

El tercer oficial cayó aún más a babor, hasta los 248°. Pocos minutos después llamó al *NOTORIOUS* por VHF:

NOTORIOUS: "estoy cambiando mi rumbo a estribor"

OPPORTUNE: "OK, Vd. cae a estribor"

La siguiente orden del tercer oficial al timonel (a quien acababa de ordenar ponerse a gobernar a mano) fue "babor diez", seguida inmediatamente por "todo a babor".

Aproximadamente un minuto más tarde el costado de babor del *NOTORIOUS* y la amura del *OPPORTUNE* entraron en contacto. Urgido por el marinero, el tercer oficial llamó al Capitán al puente.

El Capitán tomó inmediatamente el mando del puente y condujo el barco a un área más despejada para comprobar daños. Tras verificar la condición de su propio buque (que no había sufrido daños que le impidieran continuar viaje) llamó al *NOTORIOUS* para ofrecer ayuda. El *NOTORIOUS* había perdido inicialmente el gobierno (incluso había emitido un mensaje de SECURITE nada más ocurrido el accidente) y sufría algunos daños en la carga. Sin embargo, fue capaz de reiniciar la navegación poco tiempo después. Ningún tripulante resultó herido en ninguno de los dos buques y a las 22:56 el *OPPORTUNE* pudo continuar su viaje a Suez y después a Rotterdam.

Hay unas cuantas lecciones que aprender derivadas de la secuencia de hechos que precedieron a la colisión, pero quizás la más importante es el peligro resultante del uso del VHF para evitar colisiones. El tercer oficial del *OPPORTUNE* parece no haber sido plenamente consciente del riesgo que supone el uso del VHF en estas circunstancias. El oficial a bordo del *NOTORIOUS* tampoco estaba libre de culpa, pues también falló en la positiva identificación del buque con quien estaba hablando a pesar de contar con medios para hacerlo. La Asociación llama la atención de sus Miembros sobre la Nota de Instrucciones a Mercantes MGN 324, que proporciona instrucciones sobre el uso del VHF y del AIS en la mar. El texto completo puede encontrarse en:

<https://goo.gl/isWT7n>

Contenedores y mercancías



Otra vez las sentinas: su inspección apropiada es esencial

El Club sigue recibiendo un número significativo de reclamaciones que podían haberse reducido o incluso evitado si las sentinas hubieran sido inspeccionadas adecuadamente



Un caso reciente se refiere a daños por humedad en un cargamento de guisantes de Australia y proporciona un buen ejemplo de como este tipo de daño podría haberse evitado.

El buque del Asociado había cargado 44.000tm de grano en Australia y 8.515tm de guisante marrón en la bodega N°1. Cuando se descargó la mercancía en India se observó una columna de carga húmeda y apelmazada bajo el tambucho de acceso a la bodega. Según iba progresando la descarga de la bodega N°1 la extensión de la carga afectada se hizo más evidente: no solo el agua salada había afectado a la columna de carga entre la escotilla y el techo del tanque sino que una capa de 3m de espesor se extendía por todo el fondo de la bodega. La causa inicial de la entrada de agua salada era una fuga en la tubería de achique.



La tubería de achique del rasel de proa que pasaba por el tambucho de acceso de proa a la bodega N°1 estaba corroída. Esta tubería también se usaba para el baldeo de anclas y para refrigeración del molinete. El agua salada a presión circulante había vertido de la línea corroída al interior de la bodega N°1. Mientras esperaban atraque en el primer puerto de descarga el buque había garreado varias veces el ancla por lo que se había utilizado frecuentemente el molinete. Los sistemas de refrigeración del molinete y de limpieza de anclas también se habían usado consecuentemente y parte de este agua se había fugado a la bodega N°1 por la tubería de achique corroída. Esta fuga no se había detectado inmediatamente y solo se vió durante la descarga en el segundo puerto, cuando empezaron a deslizarse hacia el centro de la bodega cuajarones de carga dañada y descolorida.



Tras la investigación subsiguiente, la cantidad de agua vertida en la bodega se estimó que se elevaba a cerca de 600tm, una cantidad significativa que podía explicarse por el continuo uso de anclas y molinete combinado con el tamaño de la brecha en el tubo corroído.



Los inspectores comprobaron que el cuaderno de sondas del viaje entre el puerto de carga y el de descarga no mostraban ningún cambio en las sondas de las sentinas de la bodega N°1, a pesar de la cantidad de agua entrada. Tras sondear las sentinas de la bodega N°1 a la llegada al segundo puerto de descarga, se vió que las sondas daban cero.

El sensor de entrada de agua situado en el mamparo de popa de la bodega N°1 tampoco había activado ninguna alarma durante la inundación.

La carga anterior del barco había sido clinker de cemento a granel y es probable que los extremos de los tubos de sonda de sentinas y de los de la alarma de agua estuvieran cegados por clinker solidificado, con lo que la inundación habría permanecido ignorada.

Aproximadamente 2.900tm de carga resultaron dañadas. Una gran parte de esta avería podría haberse evitado si las sentinas y los tubos asociados de sondas hubieran sido mantenidos adecuadamente y sondado frecuentemente y también si las alarmas de nivel de agua se hubieran comprobado con regularidad.

En otro ejemplo, un bulk-carrier cargó esquirlas de mineral de hierro en Canadá para descargar en China. Las órdenes de viaje para el Capitán de la póliza de fletamento incluían el requisito de enviar a los fletadores regularmente un informe de achique de sentinas, por lo que el 1° Oficial había decidido que las sentinas se sondaran diariamente, si el tiempo lo permitía. Se detectaron significativas cantidades de humedad, por lo que fue necesario bombear el agua acumulada en las sentinas diariamente y así fue registrado en el 'cuaderno de achiques de agua'.

A la llegada al puerto de descarga apareció una discrepancia del 2,5% entre la cifra del Conocimiento de Embarque y el cálculo de la cantidad de carga a bordo a la llegada.

El total del agua achicada según el diario de achiques preparado por el Capitán y el 1°

Oficial antes de la inspección y cálculo final de descarga confirmaba que esta cantidad correspondía exactamente con la cantidad de agua de sentinas bombeada durante el viaje. Los inspectores del receptor tomaron nota de la discrepancia y de la cantidad total de agua del diario de achiques en su informe de inspección final y el buque zarpó. No fue hasta 10 meses más tarde que el Asociado fue notificado de una reclamación por falta de carga por aseguradores de la carga subrogados.

Comenzado el caso en China, la inspección detallada de los registros de sondas del buque mostraban que las sentinas habían sido sondadas exactamente a la misma hora dos veces al día y que cada sonda resultaba en la misma cantidad de agua observada en cada pozo y era bombeada dos veces al día en las nueve bodegas. También llamaba la atención en el documento presentado que en ningún momento durante el viaje esta rutina de los dos sondeos y bombeos diarios se hubiera roto debido a alguna circunstancia especial. Se tomó declaración al primer oficial sobre la veracidad de los diarios de bombeo de sentinas y actividades diarias a bordo relacionadas que fue presentada al tribunal.

Tras presentar todas las evidencias ante el tribunal, la reclamación fue resuelta de acuerdo con un considerable descuento antes de que se dictase sentencia como resultado de la presión puesta sobre las partes por el Juez asignado al caso. Pero el arreglo no ocurrió antes de que el Juez confesara muy a su pesar que la uniformidad en las cifras de sondas y bombeos había afectado a la confianza en su veracidad. El Juez admitía, en discusiones privadas con los abogados del Asociado, que aunque era evidente que se había achicado cierta cantidad de agua de la carga durante el viaje, la duda razonable dentro de un margen de probabilidad sobre la exactitud de la cantidad en cuestión le impedía inclinarse en su favor y que un arreglo era la mejor solución para sus intereses.



Las mejores prácticas

La generalidad de las mejores prácticas puede resumirse como sigue:

- Es esencial que se sigan los procedimientos documentados de inspecciones regulares, sondas y bombeo de sentinas y prueba de alarmas de las mismas y que las informaciones que se observen sean minuciosamente recogidas en un documento apropiado. Cualquier omisión en la regularidad de las inspecciones programadas debe aparecer en el informe junto a las razones que lo justifiquen.
- Al sondear las sentinas de las bodegas es importante la exactitud de su toma y su registro. Debe hacerse un cálculo exacto de la cantidad de agua bombeada.
- Las sentinas de las bodegas de carga deberían ser comprobadas y sondadas dos veces al día si el tiempo lo permite. Cualquier modificación de este programa debe ser registrada mencionando las razones que lo obliguen.
- Los sistemas de sentinas y sus alarmas deben ser probados regularmente. En caso de detectarse algún fallo en las alarmas, debe recurrirse inmediatamente al sistema manual de sondas o similares.
- Los restos de carga u otros residuos pueden afectar al normal funcionamiento de las sentinas y todos los pozos deben ser inspeccionados y limpiados antes de la carga.
- Al lastrar, es importante que los tanques de lastre se sonden regularmente tras finalizar la operación. Es igualmente importante que los tanques adyacentes y los pozos de sentinas de cualquier bodega adyacente también sean sondados para comprobar la posibilidad de cualquier fuga.

Contenedores y mercancías

Carbón: riesgos al cargar carbón desde gabarras en Indonesia



Últimamente el Club ha encontrado varios casos de un control inadecuado del carbón procedente de Indonesia, antes de cargarlo y durante el viaje, que ha causado problemas de seguridad.

Indonesia es uno de los mayores exportadores mundiales de carbón. Debido a las limitaciones en algunos puertos, a menudo las operaciones de carga se realizan mediante gabarras y ya se sabe que hay cierto número de operadores que embarcan carbón (vía gabarras) sin cumplir con las buenas prácticas aceptadas por la industria. Los ejemplos incluyen la declaración errónea de la mercancía al no indicar que tiene tendencia al auto calentamiento o no facilitar detalles sobre las características de su auto calentamiento o emisión de metano.

Por esta razón es importante la efectividad y exactitud a la hora de controlar la mercancía durante las operaciones de carga y durante el viaje, garantizando de esta forma la seguridad del buque y de la tripulación. Para información general sobre carga de carbón en Indonesia, se puede consultar la edición del Risk Watch de Junio 2010 (volumen 17). Este artículo examina con gran detalle los procedimientos recomendados de control de mercancía así como las acciones a tomar en caso de incendio y que se pueden ver en:

<http://goo.gl/je4IBl>

El Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (International Maritime Solid Bulk Cargoes, IMSBC Code) establece que, cuando el cargador informa que es probable que la mercancía sea de calentamiento espontáneo, debe medirse su temperatura en la gabarra antes del comienzo de las operaciones y durante estas. Sin embargo, en vista de posibles declaraciones erróneas, recomendamos que en todos los casos se mida la temperatura del carbón antes de cargar. Minton Treharne & Davies (MTD) han aconsejado a los Asociados del Club en varias ocasiones y recomiendan que para esto se use una sonda termopar. Sugieren que se haga un hoyo de 0,3-0,5 metros en la mercancía mientras esté en la gabarra y que se hagan un cierto número de mediciones tras insertar la sonda. Recomiendan que se

deje registro de la temperatura al menos en 21 puntos. Durante la carga sugieren volver a medir la mercancía de nuevo cuando haya sido descargada de la gabarra un 33% y de nuevo cuando se haya descargado un 66%. Cualquier mercancía por encima de 55° C es prueba de auto calentamiento y se debe rechazar.

Otros métodos alternativos como usar una "pistola de temperatura" o una "pistola termo" sólo son efectivos cuando se siguen los requisitos del fabricante. Por ejemplo, cuando se utiliza una pistola de temperatura, las medidas se deben tomar a una distancia máxima de la superficie de la mercancía de 0,5 metros. Antes de posicionar la pistola hay que cavar un hoyo de 0,3-0,5 metros y registrar un cierto número de lecturas por hoyo.

MTD también recuerda que el Código IMSBC establece que se deben realizar mediciones de gas durante el viaje y si es causa de preocupación hay que contactar al Club de forma que se puedan tomar las medidas adecuadas.

MTD recomienda que, en caso de encontrarse la mercancía en llamas, o con una temperatura en gabarra durante la carga por encima de 55° C, se sigan los siguientes pasos:

- Cesar inmediatamente las operaciones de carga desde la gabarra.
- Toda la mercancía que haya sido cargada desde esa gabarra deberá descargarse y devolverse a la gabarra a la mayor brevedad posible, asegurándose que se descarga todo el carbón. Esto se puede realizar usando la cuchara.
- Sopesar la opción de rociar las áreas localizadas de carbón caliente con agua dulce. Esto se debe realizar lanzando chorros en las zonas calientes en ráfagas intermitentes permitiendo que el vapor se disipe entre cada chorro.

• Es preferible usar agua dulce, sin embargo si la seguridad está en peligro la tripulación deberá usar cualquier agua disponible. Si el tiempo o las circunstancias lo permiten y allí donde sea posible, los fletadores/cargadores deberán facilitar agua dulce para extinguir el fuego. Si se utiliza agua salada, a ser posible se debe obtener una carta de indemnización de los fletadores o de los cargadores.

• Se deben cerrar las bodegas en las que no se está trabajando y controlar el oxígeno, dióxido de carbono y el porcentaje del límite inferior de explosividad, LIE.

• Un perito local nombrado por el Club de P&I puede ayudar con la toma de temperaturas arriba mencionadas.

• La tripulación debe preparar en cubierta las mangueras contra incendios.

• Se deben retirar de cubierta todos los materiales combustibles.

• Se deben probar y cargar todas las bombas contra incendios y de emergencia.

• Refrigeración de las juntas de la tapa de escotilla que están expuestas al calor.

• Se debe considerar a las bodegas como espacios confinados, con todas las precauciones que conlleva.

• La tripulación debe tener conocimiento de la naturaleza de la atmósfera tóxica y asfixiante en los espacios de carga.

A la llegada al puerto de descarga se recomienda encarecidamente a los Asociados abrir sólo las bodegas en las que se vaya a trabajar en ese momento. La apertura de las tapas de escotilla de mercancía que no se va a descargar pronto, exponen a la mercancía a oxígeno que puede causar reacciones de auto calentamiento y ocasionar problemas.

Nuestro agradecimiento a Stewart Horan de Minton Treharne & Davies por su colaboración en la redacción de este artículo.

Daños personales

Pesca: peligros de ingerir lo recién pescado

Uno de los pasatiempos más populares de los marinos es pescar desde el costado del buque mientras se encuentra fondeado. Sin embargo, permitir a los tripulantes ingerir el pescado que acaban de pescar puede tener graves consecuencias, tal como pudimos comprobar en un caso reciente en el que 14 de los 19 tripulantes a bordo de un buque inscrito en el Club sufrieron un envenenamiento severo debido a las toxinas asociadas con el plancton. Mientras el buque se encontraba fondeado en Iguana, Bahamas, algunos tripulantes estuvieron pescando y consiguieron 200 kilos de un pez denominado Talakitok. Este pez es muy conocido por los marinos filipinos ya que se encuentra fácilmente en las pescaderías de su país y, por tanto, lo cocinan muy a menudo en sus propias casas. De la importante pesca obtenida por la tripulación, la mayoría de los peces eran pequeños de aproximadamente 6-8 pulgadas. Sin embargo, tres de ellos eran bastante grandes con un peso de aproximadamente 3,5 kilos cada uno. Los tripulantes no ingirieron nada en el momento de la pesca y se colocó todo en el frigorífico.

El buque cargó la mercancía e inició su viaje. Durante las siguientes semanas el cocinero preparó algunos de los peces más pequeños y fueron consumidos por la tripulación sin ninguna consecuencia. Los problemas

comenzaron cuando durante una escala en Canadá cocinaron los tres peces grandes. Unas horas después de ingerirlos 14 miembros de la tripulación comenzaron a sufrir náuseas, mareos y desmayos repentinos. Los agentes del buque organizaron una asistencia médica de emergencia y comenzaron a llevar a los tripulantes enfermos en ambulancias al hospital en tierra. Algunos de ellos estaban tan graves que tuvieron que ser ingresados en la Unidad de Cuidados Intensivos del hospital y permanecer allí por unos cuantos días. Las consecuencias podrían haber sido mucho más graves si hubieran ingerido los peces grandes mientras el buque se encontraba en la mar. También fueron muy afortunados de que había muy buenos medios hospitalarios en ese puerto canadiense en particular. Únicamente cinco de los tripulantes no fueron afectados ya que se encontraban trabajando en el momento en que se produjo dicho almuerzo.

El jefe de máquinas, asistido por los otros cuatro tripulantes no afectados, tuvo que tomar el mando del buque mientras la mayor parte de la tripulación y todos los demás oficiales se encontraban en el hospital. Los armadores organizaron el reemplazo urgente de la tripulación y, afortunadamente, los enfermos evolucionaron lo suficientemente

favorable para que pudieran ser repatriados a Filipinas. Podemos comunicar con satisfacción que todos ellos se han recuperado totalmente.

Las Autoridades Sanitarias de Canadá realizaron su propia investigación a bordo del buque. Los inspectores pudieron verificar que la cocina se encontraba en condiciones excelentes. Se llevaron 125 kilos del pescado que todavía permanecía en el frigorífico y después de analizarlo procedieron a su destrucción. Informaron que el Talakitok se alimenta en los corales que contienen toxinas. Si bien los peces pequeños pueden consumirse ya que los niveles de toxinas son bajos, los más grandes tienen una concentración de toxinas mucho mayor que son peligrosas para el consumo humano y pueden causar el envenenamiento.

Este incidente pone de manifiesto el hecho de que permitir a los tripulantes ingerir el pescado que ellos mismos pescan puede ser potencialmente muy peligroso. Aunque la tripulación puede estar familiarizada con el tipo de pez que pescan, es improbable que estén tan familiarizados con los problemas particulares de las aguas donde pescan y la posibilidad de que el lugar esté contaminado por sustancias que pueden ser ingeridas por los peces.

Polizones

Continúa incrementando el número de polizones que intentan embarcar en buques en puertos de Sudáfrica. Bajo la Normativa de Inmigración actualmente en vigor en Sudáfrica la tripulación tiene la obligación de verificar la identidad de todas las personas que vayan a bordo del buque para prevenir la entrada de visitantes no deseados. Si la tripulación permite el embarque de cualquier persona no autorizada, el buque es automáticamente responsable por ellos. Esto incluye los gastos de su repatriación a su país de origen en el caso de que no sean ciudadanos sudafricanos. Esto puede resultar realmente caro si hay varios polizones involucrados.

Para evitar este problema se recomienda que la tripulación tome las siguientes medidas para prevenir el embarque de personas no autorizadas:

- Trasladar el control de seguridad de la cubierta a pie de muelle. De esta manera, todo el mundo se percatará de que se realizará un control antes de acceder al buque y esto hará que el buque no sea atractivo para los polizones potenciales.

- El personal de seguridad deberá denegar el permiso a cualquiera que quiera embarcar que no tenga un permiso válido. Todos los visitantes del buque deberán de presentar un permiso del puerto al tripulante de seguridad antes de ir a bordo y recogerlo una vez abandone el buque. Esto constituye una verificación rápida y fiable de que aquel que ha embarcado ha abandonado luego el buque.

- Los agentes deberán solicitar de la compañía estibadora un listado con todo el personal que irá a bordo mientras el buque se encuentre en puerto. Los estibadores deberán de utilizar la escala para que el personal de seguridad allí instalado verifique su entrada y salida.

- En caso de que se encuentre alguna persona a bordo que no debiera de estar ahí, dicha persona deberá de ser llevada de inmediato al lugar de control de seguridad a pie de muelle. Deberá de avisarse al personal de seguridad del puerto de que dicha persona estaba intentando embarcar sin permiso alguno. El personal de seguridad de puerto se encargará entonces de dicha persona.



Estas recomendaciones deberán seguirse junto con las verificaciones habituales que se llevan a cabo por la tripulación para verificar antes de la salida de puerto de que no hay ningún polizón a bordo como parte del Plan de Seguridad e ISPS del buque.



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/en/news_and_publications/risk-watch/index.cfm

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.

Varios

Publicaciones

Witherby Seamanship: Guidelines to Shipping Companies on Health and Safety

Esta nueva publicación de Witherby cubre siete claves sobre seguridad y salud (incluyendo alcohol, drogas, hepatitis, sida, políticas antitabaco). Tres de estos temas están incluidos en el Convenio del Trabajo Marítimo (MLC 2006) de la OIT como asuntos que deben de ser tratados en las normas nacionales para la gestión de la seguridad y salud laboral a bordo de los buques.

Los detalles adicionales sobre las publicaciones e información sobre la forma de solicitarlas se pueden encontrar en la página web de Witherby:
<http://www.witherbyseamanship.com>

OMI: publicaciones en castellano

La OMI ha publicado recientemente en castellano una serie de sus publicaciones más populares lo cual podrá resultar de interés para nuestros Asociados en España y Sudamérica. Las siguientes publicaciones pueden encontrarse ahora en castellano:

- Suplemento al Código IMDG (incluyendo a Amdt. 37-14)
- Guía sobre la gestión de basuras bajo el Convenio de Londres
- El Protocolo de Londres: qué es y cómo debe implementarse

El detalle completo de las publicaciones y la forma de solicitarlas puede consultarse en la página web de la OMI:

<http://goo.gl/sRzYQZ>



Campaña de pósters sobre prevención de accidentes: pesqueros COLREGs 6, 15, 16 and 18

Parece que el personal de guardia en el puente se muestra muchas veces reluctante a moderar la velocidad para evitar situaciones de excesiva aproximación. Esta reducción de velocidad debería considerarse pues es una manera muy efectiva de resolver situaciones en las que, por cualquier razón, un cambio sustancial de rumbo a estribor no puede efectuarse. Un ejemplo es cuando hay pesqueros en las proximidades, en casos de alcance o de ser alcanzados, buques fondeados o cuando se navega por aguas someras.

En la situación ilustrada en el poster, los pesqueros se encuentran reunidos en un gran grupo. Están prácticamente parados y van a pasar claros por ambas bandas. Otro buque en estribor mantiene la marcación con una escasa distancia mínima de cruce (CPA) de 1 cable por la proa.

La situación muestra que, en un caso como este en que tanto los pesqueros como el otro buque tienen el papel de 'barcos pasivos' según la Regla 18, una caída nuestra a estribor supondría una situación de aproximación excesiva a los pesqueros. Esperar a que los pesqueros hayan pasado y entonces iniciar una brusca e importante caída a estribor también supondría una situación de aproximación excesiva entre los dos buques. Más aún, una caída a babor es difícil debido a la proximidad de los pesqueros y supondría cortar la proa al otro buque, algo que debe evitarse como menciona la Regla 15. Moderar la velocidad es la manera más obvia y efectiva de resolver la situación.

Una reducción de velocidad para ser efectiva debe permitir cierto tiempo extra para que el otro buque se percate de ella. Por lo tanto, dada la proximidad del otro buque en el momento, la reducción de velocidad producirá efectos positivos si se realiza rápida y sustancialmente.

Este escenario se basó en una situación real con resultado de colisión entre los dos buques. La comunicación VHF iniciada por el buque 'pasivo' resultó en un acuerdo verbal por el que éste (el buque pasivo) pasaría por la popa del otro en un cruce verde con verde o estribor con estribor, algo prohibido por el RIPA. El buque obligado a maniobrar accedió a caer un poco a babor. Durante los siguientes 10 minutos ambos buques cambiaron sus rumbos unos pocos grados. Esto hizo que el CPA se redujese a cero. A una distancia de 2,5 millas el buque pasivo volvió a llamar por VHF para cambiar el acuerdo verbal previo y realizar el cruce babor con babor. Esto exigía que el buque obligado a maniobrar realizase una importante caída a estribor. En los siguientes escasos minutos este cayó a estribor pero el otro mantuvo su rumbo imperturbable. No había suficiente espacio para el giro suficiente y el buque pasivo impactó en la aleta de babor del otro. Había muchos pesqueros en las proximidades en el momento pero la colisión podría haberse evitado si el buque obligado a maniobrar hubiera decidido moderar en vez de llegar a un acuerdo vía VHF, algo prohibido por el Reglamento de Abordajes.