

# CREW WATCH

JULIO 2022

**EJERCICIOS CON BOTES SALVAVIDAS** PARA SALVAR VIDAS  
**PIEDRAS EN EL RIÑÓN** MANTENTE HIDRATADO  
**LESIONES POR QUEMADURAS** ACTUALIDAD  
**ELEVACIÓN MANUAL** AVISO A NAVEGANTES



**BRITANNIA P&I**  
TRUSTED SINCE 1855



EN ESTA EDICIÓN DE CREW WATCH TENEMOS UNA VARIEDAD DE TEMAS, MOTIVADO POR LOS RECIENTES INCIDENTES QUE HAN SIDO COMUNICADOS A NUESTROS EQUIPOS DE DAÑOS PERSONALES Y PREVENCIÓN DE RIESGOS.

LAMENTABLEMENTE, SE SIGUE INFORMANDO ACERCA DE ACCIDENTES CON BOTES SALVAVIDAS, POR LO QUE APROVECHAMOS LA OPORTUNIDAD PARA REPASAR LOS SIMULACROS CON BOTES SALVAVIDAS Y LAS MEDIDAS QUE NUESTROS ASOCIADOS PUEDEN TOMAR PARA REALIZARLOS CON LA MAYOR SEGURIDAD.

TAMBIÉN NOS CENTRAMOS EN LA SALUD DE LA TRIPULACIÓN, CON ARTÍCULOS SOBRE LA IMPORTANCIA DE MANTENERSE HIDRATADO PARA PREVENIR LOS CÁLCULOS RENALES Y OTRO ACERCA DE LAS LESIONES POR QUEMADURAS.

CON ESTA EDICIÓN TAMBIÉN SE ENVÍA UN PÓSTER EN EL QUE SE RECUERDA LA IMPORTANCIA DE CUIDAR NUESTRO CUERPO AL LEVANTAR Y MOVER OBJETOS. SI DESEA RECIBIR MÁS COPIAS DEL PÓSTER, POR FAVOR, HÁGANOSLO SABER.

[brtianniacommunications@tindallriley.com](mailto:brtianniacommunications@tindallriley.com)



CLAIRE MYATT  
Editora

**ESPERAMOS QUE DISFRUTEN DE ESTE NÚMERO DE CREW WATCH.** Intentamos encontrar la manera de mantener e incrementar la utilidad, relevancia y el interés general de nuestros artículos. Si tienen alguna sugerencia o comentario, por favor, háganoslo llegar a: [britanniacommunications@tindallriley.com](mailto:britanniacommunications@tindallriley.com)

# EJERCICIOS CON BOTES SALVAVIDAS

Capt. Charles Chong  
cchong@tindallriley.com

## PARA SALVAR VIDAS, NO PARA DAÑARLAS

CADA AÑO CONTINÚAN PRODUCIÉNDOSE ACCIDENTES CON LOS BOTES SALVAVIDAS, ALGUNOS DE GRAVEDAD Y OTROS INCLUSO CON RESULTADO DE MUERTE. EL EQUIPO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS DE BRITANNIA HA INVESTIGADO LOS ACCIDENTES DE BOTES SALVAVIDAS Y HA OBSERVADO QUE UN NÚMERO IMPORTANTE DE ESTOS ACCIDENTES OCURRIERON DURANTE LOS EJERCICIOS O INSPECCIONES. TAMBIÉN ENCONTRARON ACCIDENTES RELACIONADOS CON EL EQUIPO DEL BOTE SALVAVIDAS, LOS MECANISMOS DE LIBERACIÓN E INCLUSO DE LOS CABLES<sup>1</sup>.

En un caso de un ejercicio con botes salvavidas con resultado mortal, el informe de investigación de la Unidad de Investigación de Seguridad Marítima de Malta (MSIU por sus siglas en inglés), reveló que los cables del bote salvavidas tenían una carga de rotura inferior a la recomendada por el fabricante. Otro factor que contribuyó a este accidente fue el alto grado de corrosión que había degradado el alma de los cables de arriado del bote. Esta corrosión se debió principalmente a la falta de mantenimiento, lo que originó que el cable partiese<sup>2</sup> mientras el bote salvavidas estaba suspendido en el aire. Esto demuestra la importancia de que la tripulación realice el mantenimiento del equipo del bote de acuerdo con las recomendaciones del fabricante. El programa de mantenimiento del equipo debe ser incorporado al Sistema de Mantenimiento Planificado del buque (SMP) y además se debe recurrir a proveedores de servicios en tierra cualificados para las pruebas requeridas.

Hace unos años también ocurrió un trágico accidente que tuvo lugar durante la recuperación de un bote salvavidas. El informe del incidente decía que el Contra maestre estaba accionando la manivela del cabrestante manual cuando el electricista, sin saberlo, empezó a trabajar en el panel eléctrico del cabrestante para la función de izado. Una vez que se reestableció el suministro, la manivela del cabrestante giró a gran velocidad, golpeando al contra maestre en la cabeza.

Aunque hay instalados disyuntores para inhabilitar el suministro de energía del cabrestante cuando se inserta la manivela para el funcionamiento manual, siempre existe el riesgo de que el operador anule el disyuntor desde el panel de interruptores. Esto demuestra lo importante que es tener un sistema de comunicación bien establecido entre todos los miembros de la tripulación que participan en los simulacros con botes salvavidas, tal como el intercambio verbal a través de los walkie-talkies. Esto debe acordarse antes de iniciar cualquier acción y, sin duda, ayudará a asegurarnos de que nadie se exponga a riesgos innecesarios.



<sup>1</sup>Lloyd's Registers : Insights into the causes of lifeboat accidents

<sup>2</sup>Marine Safety Investigation Report no. 05/2014 by Transport Malta Marine Safety Investigation Unit

# EJERCICIOS CON BOTES SALVAVIDAS

PARA SALVAR VIDAS, NO PARA DAÑARLAS



A MEDIDA QUE LOS TRIPULANTES PARTICIPEN EN MÁS EJERCICIOS CON BOTES SALVAVIDAS, MÁS SE DESARROLLARÁ SU RETENCIÓN MENTAL Y MEMORIA MOTRIZ LO QUE LES DARÁ MÁS CONFIANZA A LA HORA DE REACCIONAR FRENTE A LAS EMERGENCIAS.

Otro aspecto importante es que las evaluaciones de los riesgos deben realizarse antes de cualquier ejercicio. Estas valoraciones deben cubrir cualquier probable escenario, los debidos permisos de seguridad, una adecuada supervisión y la comprensión del trabajo asignado a cada miembro de la tripulación en el momento de la operación.

En algunos puertos, el Capitán no está autorizado a arriar los botes dentro de las aguas portuarias debido al tráfico interior. Entonces el Capitán tendrá que arriar los botes en fondeadero o fuera de los límites del puerto, donde las corrientes, las mareas, el tráfico o cambios inesperados de las condiciones meteorológicas pueden suponer grandes riesgos para la tripulación. Por lo tanto, el Capitán debe planificar los ejercicios con suficiente antelación para evitar cualquier cometido de última hora para cumplir con los plazos de los ejercicios con botes salvavidas, a la vez que se evita el conflicto con las horas de descanso de la tripulación, las necesidades operativas y los plazos de entrega del buque.

Durante los ejercicios, a veces un bote salvavidas puede detenerse repentinamente durante la operación de izado. Mientras se resuelve el problema, se debe informar de la situación a la tripulación que está dentro del bote salvavidas y recordadles que deben estar tranquilos. En cualquier caso, sólo deben salir del bote después de que haya sido estibado de forma segura.

En general, la responsabilidad de la seguridad en los ejercicios con botes salvavidas siempre recae en el Capitán. Los simulacros con botes tienen como objetivo facilitar una formación importante, pero en muchos casos recientes, la tripulación es reacia a participar ya que les preocupa los riesgos que conlleva. Sin embargo, a medida que los tripulantes participan en más ejercicios con botes, más se desarrollará su retención mental y memoria motriz lo que les dará más confianza a la hora de reaccionar frente a las emergencias.

## PUNTOS IMPORTANTES A RECORDAR

- Siga las indicaciones del fabricante sobre las piezas adquiridas
- Recorra a proveedores de servicios cualificados para la revisión anual de los botes salvavidas
- Tenga un sistema estructurado de mantenimiento planificado (SMP)
- Realice evaluaciones de riesgo antes de cada operación
- Implemente los correspondientes permisos de seguridad
- Establezca una comunicación adecuada entre los integrantes del equipo

## BRITANNIA HA EDITADO LA SIGUIENTE GUÍA:

BSAFE case study 14: Accidental Release of A Lifeboat  
<http://ow.ly/4rJt30smZyf>

Risk Watch: Maintenance of Lifeboats and Life rafts (Survival Crafts)  
<http://ow.ly/oEIT30smZxy>

# PIEDRAS EN EL RIÑÓN

## RECUERDA

## MANTENERTE HIDRATADO

Glennnda Canlas, MD  
Halcyon Health Network

### ¿QUÉ ES UN CÁLCULO RENAL?

UN CÁLCULO RENAL ES UN OBJETO DURO QUE ESTÁ COMPUESTO DE UNA ACUMULACIÓN DE CRISTALES DE PRODUCTOS DE DESECHO QUE SE FORMAN EN EL INTERIOR DE LOS RIÑONES. CON EL TIEMPO, LOS CRISTALES SE ACUMULAN HASTA FORMAR UN BULTO DURO PARECIDO A UNA PIEDRA.

Se calcula que una de cada diez personas tendrá un cálculo renal a lo largo de su vida.

Un cálculo puede permanecer en el riñón o desplazarse por el tracto urinario y ser expulsado con la orina. Dependiendo de su ubicación, existe el riesgo de que el cálculo provoque un reflujo de orina. Esto hace que el tracto urinario y el tejido renal se estiren, lo que provoca dolor.

### HIDRATACIÓN

UNO DE LOS FACTORES DE RIESGO PARA EL DESARROLLO DE CÁLCULOS RENALES ES LA DESHIDRATACIÓN DEBIDA A LA EXCESIVA SUDORACIÓN O DIARREA Y NO BEBER SUFICIENTE PARA REPONER EL LÍQUIDO PERDIDO

Mantenerse hidratado ayuda a limpiar el riñón y a prevenir la acumulación de cristales. Se recomienda beber de 2 a 3 litros de líquido al día. Las bebidas con cafeína no cuentan para ello. Una forma de saber que está bebiendo lo suficiente es que se orina mucho.

Las personas que realizan actividades al aire libre pueden necesitar ingerir más del mínimo recomendado y deben estar atentos a los signos y síntomas de deshidratación leve o moderada: dolor de cabeza, calambres musculares, sed, boca seca, piel seca y fría y orina de color amarillo oscuro. Además de los anteriores, los signos y síntomas de deshidratación grave son: mareos, aceleración del ritmo cardíaco y respiración acelerados, ojos hundidos, somnolencia, desorientación y desmayo.

### OTROS FACTORES DE RIESGO

- Un historial familiar positivo
- Dietas altas en proteínas, sal y azúcar
- Obesidad
- Presión arterial alta
- Diabetes
- Cistinuria
- Enfermedades digestivas o intervenciones quirúrgicas que afectan a la absorción de agua

### SÍNTOMAS DE QUE TIENES UN CÁLCULO RENAL

- Dolor severo en el costado o en la parte baja de la espalda en cualquiera de sus lados
- Dolor de estómago vago y persistente
- Sangre en la orina
- Orina maloliente y turbia
- Fiebre y escalofríos
- Náuseas y/o vómitos

### TIPOS DE CÁLCULOS RENALES

LOS CÁLCULOS RENALES SE PUEDEN DIAGNOSTICAR MEDIANTE HISTORIAL MÉDICO, EXAMEN FÍSICO, PRUEBAS DE SANGRE Y ORINA Y PRUEBAS DE IMÁGENES COMO EL TAC, LA GRÁFICA DE KUB O UNA PIELOGRAFÍA INTRAVENOSA. Los tipos más comunes de cálculos son de oxalato de calcio y de ácido úrico.

**PARA LOS CÁLCULOS DE OXALATO DE CALCIO** – consuma alimentos con alto contenido de oxalato con moderación: chocolate, cacahuetes, espinacas, remolacha, patatas dulces y ruibarbo.

Es importante comer y beber juntos los alimentos con calcio y oxalato, ya que esto permite que se unan en el tracto digestivo antes de que los riñones puedan procesarlos, lo que reduce la posibilidad de formación de cálculos.

**PARA LAS PIEDRAS DE ÁCIDO ÚRICO** – reduzca los alimentos con alto contenido en purinas como la carne roja, las vísceras y el marisco

### PARA PREVENIR LOS CÁLCULOS RENALES

- Manténgase hidratado
- Vigile su dieta

Si ya ha tenido un cálculo renal, es importante seguir los consejos dietéticos de su médico y tomar la medicación prescrita, ya que los cálculos renales pueden reaparecer.

**BEBER  
2-3 LITROS  
DE LIQUIDO  
AL DÍA**



# LESIONES POR QUEMADURAS

## OTRO ANÁLISIS ACERCA DE UN TEMA IMPORTANTE

**Capt. Charles Chong**  
chong@tindallriley.com

EN JUNIO DEL 2020 PRESENTAMOS UNA EDICIÓN COMPLETA DE CREW WATCH PARA ANALIZAR EL TEMA DE LAS QUEMADURAS. UN CASO RECIENTE DE LESIONES SUFRIDAS POR UN TRIPULANTE A BORDO DE UNO DE NUESTROS BUQUES HA IMPULSADO UNA REVISIÓN DE CASOS ANTERIORES DE LESIONES POR QUEMADURAS. ESTO NOS HA RECORDADO LOS PASOS NECESARIOS QUE DEBEN DARSE PARA EVITAR LESIONES POR QUEMADURAS Y LAS LECCIONES APRENDIDAS DE ESTOS INCIDENTES QUE PODEMOS COMPARTIR CON NUESTROS ASOCIADOS. TAMBIÉN ANALIZAMOS CÓMO RESPONDER EN TALES CIRCUNSTANCIAS.

Una quemadura es una lesión producida por la exposición a químicos, calor, frío, energía eléctrica o radiación y puede sucederle a cualquier tripulante, ya sean oficiales o marinería a bordo del buque. Normalmente, las lesiones por quemaduras en el ámbito marítimo se clasifican dentro de los siguientes escenarios; caso de muerte (FAT, por sus siglas en inglés), lesiones que acarrearán pérdida de tiempo (LTI, por sus siglas en inglés), casos en los que el trabajo se ve restringido (RWC, por sus siglas en inglés), caso que requiere de tratamiento médico (MTC, por sus siglas en inglés), caso de primeros auxilios (FAC, por sus siglas en inglés) o caso de cuasi accidente (NM, por sus siglas en inglés).<sup>1</sup>

En ocasiones, la persona con quemaduras no recibió supervisión y, en algunos casos desafortunados esto llevó a

que el marino sufriera dolores insoportables, deformidad física incluso la pérdida de vida. Esto es especialmente cierto cuando la quemadura se produce mientras el buque está lejos de tierra y de centros médicos, frecuentemente en una localización geográfica remota. En estas circunstancias, el buque puede tardar horas o incluso días en desviarse al puerto de refugio más cercano para desembarcar a la víctima. Como resultado, el herido puede no recibir tratamiento médico profesional a tiempo que puede derivar en trágicas consecuencias.

Sin embargo, merece la pena destacar que las compañías participan o se suscriben a proveedores de servicios médicos en remoto tales como el Centro Radio Medico Internacional [CIRM, por sus siglas en inglés]<sup>2</sup> o a SOS

Internacional<sup>3</sup>, quienes pueden dar consejo médico inmediato y sugerir acciones correctivas para guiar al Capitán para suministrar a bordo los primeros auxilios adecuados.

Debería destacarse que la gravedad de las lesiones por quemaduras puede ocasionalmente ser mal juzgada y minusvalorada debido al escaso análisis de la herida de la víctima. Esto es así porque la víctima puede aparentar estar atento y no mostrar ningún signo de grandes dolores y sufrimiento en estadios tempranos tras sufrir una lesión por quemadura. Esto puede llevar a que se transmita al proveedor de servicios médicos una información incorrecta.

En un caso, el Capitán pidió consejo médico a su proveedor sanitario e informó de que se trataba de una quemadura epidérmica superficial de primer grado. De hecho, la víctima sufrió una quemadura dérmica de segundo grado. Esto afectaría al diagnóstico del servidor médico, dado que pensarían que era un caso de primeros auxilios (FAC) en vez de un caso que requiere tratamiento médico (MTC). Esta descripción imprecisa de la quemadura puede también afectar al tratamiento sugerido que puede ser inadecuado para la herida de la víctima y que puede retrasar las acciones requeridas para la evacuación médica inmediata o para el desvío del buque. En casos extremos, cuando se dejan desatendidas, la herida podría infectarse y esto puede derivar en un shock anafiláctico que podría ser fatal.

<sup>1</sup> Oi Companies International Marine Forum (OCIMF) Marine Injury Reporting Guidelines.

<sup>2</sup> El Centro Radiomédico Internacional proporciona asistencia médica gratuita a cualquier hora o asesoramiento médico por radio a los buques de cualquier nacionalidad que naveguen por todos los mares del mundo.

<sup>3</sup> International SOS es una empresa de servicios de salud y seguridad que se centra en ayudar a las organizaciones y a su personal a reducir la exposición y a mitigar los riesgos de la salud, el bienestar y la seguridad, con equipos multilingüísticos de médicos, enfermeras y expertos en logística listos para ayudar las 24 horas del día.

## EXISTEN CUATRO TIPOS PRINCIPALES DE QUEMADURAS

Las quemaduras se clasifican en función de cómo de seriamente ha resultado dañada la piel, y de qué capas de la piel están afectadas. Cada tipo de quemadura tiende a tener un aspecto diferente y a presentar síntomas distintos.



**TAMBIÉN ES IMPORTANTE SENSIBILIZAR A LOS MARINOS Y PROPORCIONARLES FORMACIÓN PARA APRENDER ACERCA DE LOS POSIBLES PELIGROS A BORDO. ESTA FORMACIÓN DEBERÍA INCLUIR COSAS TALES COMO:**

- **FIJARSE EN PRÁCTICAS SEGURAS EN EL LUGAR DE TRABAJO**
- **APRENDER A LLEVAR A CABO UNA ADECUADA EVALUACIÓN DE RIESGOS**
- **COMPRENDER EL USO DE LA AUTORIZACIÓN DEL TRABAJO Y DE LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD**
- **USAR LOS EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL ADECUADOS (EPI)**
- **CONOCER LOS PROCEDIMIENTOS DE PRIMEROS AUXILIOS**

El Britannia Club ha publicado “Centrarse en las quemaduras” en nuestra serie Crew Watch que está disponible para nuestros miembros en nuestro sitio web.

<http://ow.ly/HT5030smZyq>

# ELEVACIÓN MANUAL

## CONOCE TUS LIMITACIONES

## DOBLA LAS RODILLAS

## MANTÉN RECTA LA ESPALDA

## MUÉVELO PEGADO AL CUERPO



IMPORTANTE **UTILIZA EQUIPO ELEVADOR CUANDO SEA POSIBLE**

**SAFE**

GUIDANCE ON MANUAL LIFTING  
[britanniapandi.com/topic/manual-lifting](http://britanniapandi.com/topic/manual-lifting)

BRITANNIA P&I

## MOVIMIENTO MANUAL DE OBJETOS INCLUYE SUBIRLOS, BAJARLOS, DESPLAZARLOS, EMPUJARLOS O TIRAR DE ELLOS.

Un error habitual cometido por los tripulantes es que tienden a levantar los objetos utilizando los músculos de la espalda en lugar de la fuerza de los músculos de sus brazos y piernas. Algunas veces esto puede ocasionar graves implicaciones o lesiones, especialmente cuando la mar está movida. Si el buque se encuentra afectado por las condiciones de la mar es importante asegurar el objeto en primer lugar y posponer la tarea hasta que mejore la climatología.

Considerar siempre la utilización de equipo de elevación como la mejor opción para manipular los objetos. Si el equipo no está disponible y tienes que recurrir a la elevación manual, debes de tener siempre en consideración el peso del objeto, la distancia en que lo vas a desplazar, la altura para su almacenamiento (si es por encima de los hombros) y cualquier postura anormal que puedas adoptar al realizar la tarea.

## AVISO A LOS TRIPULANTES<sup>1</sup>

Realiza siempre un uso completo y apropiado de cualquier sistema de trabajo facilitado por tu Compañía.

### PARA LA ELEVACIÓN DEBES:

- verificar el peso del objeto a levantar en base a la información facilitada en el mismo
- utilizar cualquier medio mecánico provisto
- seguir los sistemas apropiados de trabajo establecidos para tu salud y seguridad
- tomar las debidas precauciones para asegurarte que estás al corriente de cualquier riesgo de lesión antes de comenzar la operación
- cooperar con todos los asuntos de salud y seguridad
- informa a tu superior si identificas actividades de manipulación peligrosas
- planifica la operación - ¿dónde debe de colocarse el objeto?
- considera si necesitas algún tipo de ayuda. Algunos objetos necesitan de dos o más personas para poder levantarlo con seguridad. ¿Hay medios apropiados que puedes utilizar?
- para una elevación de cierta altura, tal como desde el suelo a la altura del hombro, considera la posibilidad de descansar a medio camino para cambiar el agarre
- observar si hay esquinas cortantes u otros objetos como clavos o superficies resbaladizas que dificulten el agarre o cualquier otra cosa que pueda resultar peligrosa
- asegurarte que la zona en la que se va a realizar el movimiento está libre de obstáculos, particularmente en zonas estrechas, y de que no sea resbaladiza
- verificar que el lugar final para la nueva ubicación del objeto esté libre y sea apropiada para el mismo

<sup>1</sup>Maritime & Coastguard Agency, Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarers (COSWP), 2015 edition

**TR(E)**

MANAGERS:  
**TINDALL RILEY EUROPE SÀRL**  
Registered Office:  
42 - 44 avenue de la Gare, L-1610 Luxembourg.

AGENTS FOR THE MANAGERS:  
**TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED**  
Regis House, 45 King William Street, London EC4R 9AN.  
T: +44 (0) 20 7407 3588 | F: +44 (0) 20 7403 3942

**THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION EUROPE UK BRANCH**

Deemed authorised by the Prudential Regulation Authority. Subject to regulation by the Financial Conduct Authority and limited regulation by the Prudential Regulation Authority. The Britannia Steam Ship Insurance Association Europe is incorporated in Luxembourg and registered as a mutual association (No.B230379). Authorised by the Luxembourg Minister of Finance and regulated by the Commissariat aux Assurances.

[britanniapandi.com](http://britanniapandi.com)