

# RISK WATCH

## Estudios sobre casos de abordaje

### Navegación y Náutica

- 1 Estudios sobre casos de abordaje
- 4 Fallo del alambre de la grúa del barco

### Contenedores y mercancías

- 5 Buques quimiqueros – transporte y toma de muestras de benceno

### Gestión de riesgos

- 6 Buques containereros: seguridad de la estiba y recomendaciones para el trincaje
- 7 ANEXO V de MARPOL – residuos de mercancías sólidas a granel

### Accidentes personales

- 8 Polizones: El Capitán no está solo

### Varios

- 8 Campaña de pósters de los gerentes de riesgos del Club: COLREGs

Dos recientes investigaciones de la Autoridad Alemana de Investigación de Accidentes Marítimos (BSU) ilustran la necesidad de que el Oficial de Guardia (OOW) tenga una concienciación completa.

#### CASO 1

##### A bordo del *MARTI PRINCESS (MP)*

El *MP* acababa de dejar el Mar de Mármara en Turquía y navegaba con un rumbo de 208° a 11 nudos. A las 2150 el Capitán pasó a la derrota para comprobar algunos documentos. Las cortinas de la derrota se encontraban corridas. El Capitán ni oyó tráfico por el VHF ni fue informado por el OOW de cualquier problema particular de navegación. El Capitán consultó la carta y volvió al puente, donde inmediatamente vio un barco en su amura de estribor y que parecía muy cerca. También observó otros dos barcos en la amura de babor del *MP*, uno a 5° y otro a 10° respectivamente. Entonces el Capitán preguntó al OOW la distancia y velocidad del primer buque.

El OOW contestó que a unas cinco millas. Algo sorprendido, el Capitán le pidió que volviera a comprobar pues el buque parecía estar mucho más cerca. El OOW volvió a comprobar y esta vez informó que la distancia era de ocho cables. El Capitán ordenó al OOW pasar a gobernar a mano y caer a estribor, con la intención de pasar por la popa del buque de su amura de estribor.

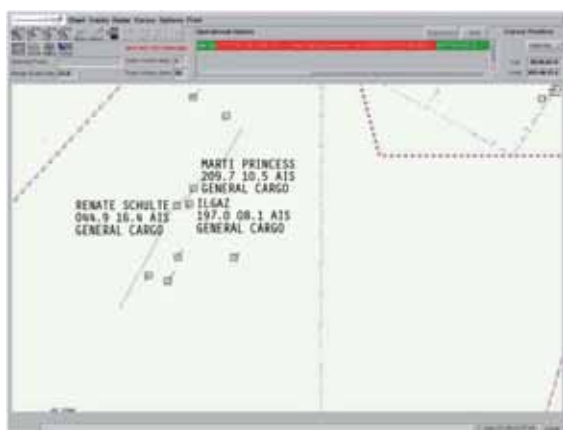
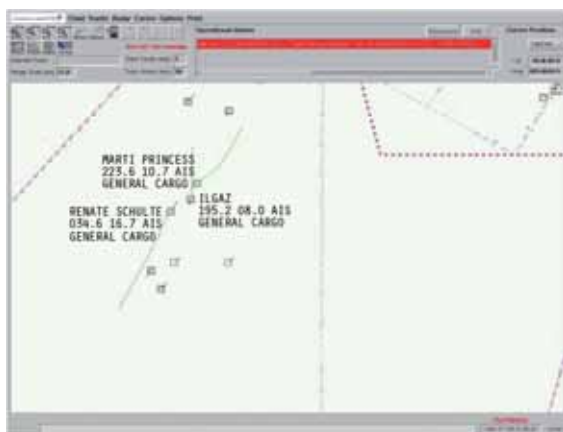
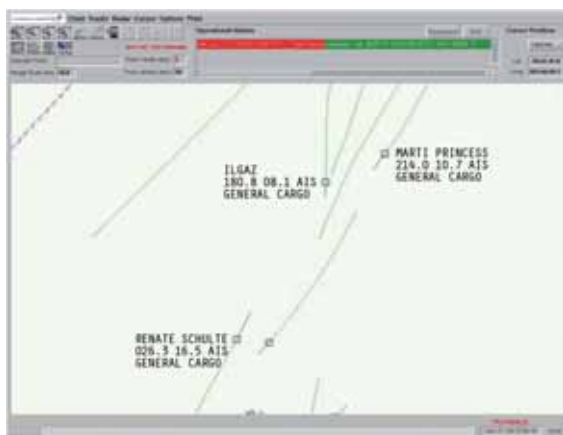
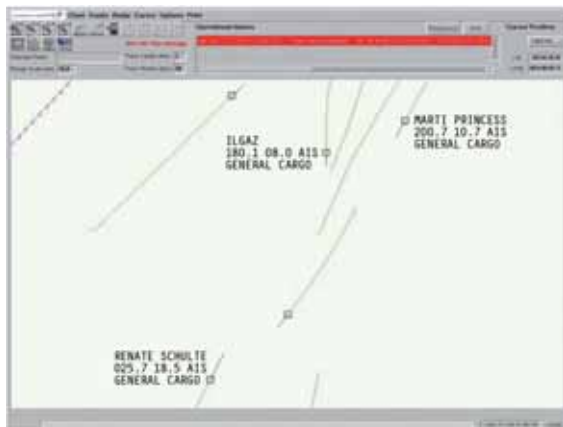
Más tarde este buque fue identificado como el *ILGAZ*. Dada la proximidad de ambos buques el Capitán siguió la maniobra visualmente, no en el radar.

Una vez que el *ILGAZ* quedó por babor del *MP* el OOW preguntó al Capitán si podía volver al rumbo original. Con su mente centrada en el *ILGAZ* y seguro que ya se encontraba libre de él, el Capitán accedió. Comenzada ya la maniobra, el Capitán se dio cuenta de la presencia de otro buque muy cercano, casi en la misma proa, con sus luces de costado claramente visibles. Cerca de las 2209, cuando este nuevo buque se encontraba a menos de media milla, el Capitán llamó por el VHF al "buque en mi costado de estribor" pidiéndole un cruce babor con babor y comenzó a caer e estribor. Pronto volvió a repetir su petición, esta vez dirigiéndose al "buque en mi misma proa". En ningún momento el Capitán pronunció el verdadero nombre del buque, el *RENATE SCHULTE (RS)*.

A las 2210 *MP* y *RS* entraron en colisión. La proa del *RS* se incrustó casi perpendicularmente en la bodega N°2 del *MP* causándole una gran avería en su



## Estudios sobre casos de abordaje (continuación)



costado de babor con vía de agua en dicha bodega.

### A bordo del RENATE SCHULTE (RS)

A las 2140, mientras navegaba hacia el norte en el mismo canal que el MP (a un rumbo de 025° y una velocidad de 16,5 nudos) el OOW del RS había consultado su radar y observado al ILGAZ en su amura de babor a una distancia que calculaba de unas 11 millas. El ILGAZ estaba cruzando la proa del RS de babor a estribor, con una mínima distancia de aproximación (CPA) de 0,5 millas.

Cuando el MP fue detectado por el radar del RS, poco después de las 2200, se encontraba a su estribor y a una distancia de unas cinco millas. El MP se encontraba cruzando la proa del RS de estribor a babor. Consecuentemente, el OOW concentró su atención en el ILGAZ. Cuando el ILGAZ quedó claro de la proa del RS, el OOW cambió el rumbo a estribor unos 27°, solo hasta seguir dejando clara la popa del ILGAZ.

Poco después de las 2200 el vigía reportó la presencia de un barco a una cuarta de la proa por estribor y que venía mostrando la verde. Este no había sido visible inicialmente para el vigía debido a las grúas de cubierta. Tras esta información, el OOW puso el radar en la escala de seis millas. En este momento, aproximadamente las 2203, el MP se encontraba a unas 2,2 millas por la proa y ligeramente a estribor del RS. El OOW del RS identificó al MP con el AIS, interconectado con el radar. Llamó al MP por su nombre por el VHF cuatro veces entre las 2204 y las 2207. No hubo contestación alguna. Poco después, el vigía informó que podía ver las dos luces de costado. Era evidente que el MP venía de vuelta encontrada.

El OOW estaba sorprendido por la maniobra realizada por el MP y supuso que debía haber caído a estribor para librar al ILGAZ, aunque poco después volvía a rumbo cayendo esta vez a babor. El OOW vio que caer más a estribor solo era posible hasta cierto punto dado que el ILGAZ estaba ahora en su estribor, casi al través, y también estaba cayendo a estribor. El RS continuó cayendo a estribor hasta las 2209 cuando el Capitán, que había sido llamado urgentemente al puente, trató de meter todo a babor para evitar pegar al MP en plena acomodación.

### Análisis

La investigación fue incapaz de determinar porqué el OOW (y el vigía) del MP no se habían enterado de la situación hasta que el Capitán les llamó la atención cuando volvió al puente a las 2150.

Se reconocía que en esta particular situación el MP (buque que alcanza) tenía la obligación de apartarse de la derrota del ILGAZ como prescribe la Regla 13 del COLREG. Sin embargo, la maniobra que se realizó ni fue substancial ni se hizo con la debida antelación como indican las Reglas 8(b) y (c), resultando así en otra situación de excesiva proximidad en contravención de la Regla 8(c). Simplemente con una caída a estribor substancial del MP, buque obligado a maniobrar, hasta un rumbo 296° le hubiera permitido cortar la proa del RS perpendicularmente y aún así pasar por la popa del ILGAZ.

De hecho, si el OOW del MP hubiera mantenido su rumbo, el ILGAZ hubiera cortado la proa del MP a tres cables y hubiera pasado por estribor del RS a nueve cables.

Un ploteo adecuado de ambos buques hubiera evitado la situación de acercamiento peligroso que se produjo.

Se concluyó que una simple maniobra del RS no hubiera podido evitar la colisión, pero también que en ningún momento el RS redujo su velocidad o dio atrás con su máquina.

### Conocimiento de la situación

#### • MARTI PRINCESS

El 3º Oficial del MP pensaba que el ILGAZ se encontraba a cinco millas cuando de hecho ambos buques estaban a solo ocho cables de distancia. Esto indica que el OOW malinterpretó los datos del radar, o se encontraba desconectado (psicológicamente) de la situación que le rodeaba, o se encontraba afectado por una combinación de ambos factores.

Mientras el Capitán logró intervenir y consiguió maniobrar evitando una potencial colisión con el ILGAZ, ninguno de los tripulantes presentes fue capaz de adoptar un enfoque más amplio que incluyera las consecuencias de sus maniobras respecto al RS que se aproximaba a rumbo contrario. El hecho de que el OOW del MP pidiera al Capitán

autorización para volver a rumbo, una vez cruzada la popa del *ILGAZ*, sugiere que o bien ignoraba la presencia del *RS* o que la conocía pero descargaba en el Capitán la estimación de la situación general.

Está claro que debido a la urgencia que exigía la resolución de la situación entre el *ILGAZ* y el *MP* el Capitán ignoraba la presencia del *RS*. Ninguno de estos dos oficiales tenía una concienciación adecuada.

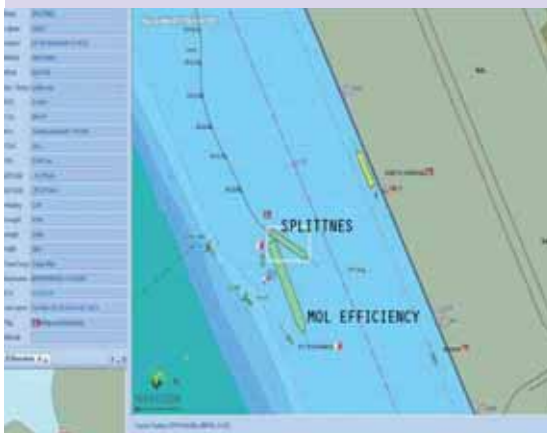
#### • RENATE SCHULTE

El OOW del *RS* se había percatado de la presencia del *MP* con antelación suficiente, pero se había concentrado exclusivamente en el *ILGAZ*. Tras haber sido distraído del seguimiento continuo de la situación por una comunicación VHF con el ITS local, aún no había vuelto a reestimar la situación y se vio sorprendido cuando el vigía finalmente le avisó de la proximidad del *MP*. Esto inmediatamente hacía surgir la pregunta de cuando, si en algún momento, el OOW del *RS* se habría percatado de que el *MP* estaba maniobrando de una manera inesperada respecto al primer momento en que lo detectó en el radar.

Dado que las situaciones son dinámicas, es imperativo que el seguimiento por el OOW sea continuo e ininterrumpido.

El informe completo se puede encontrar en:

[http://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/EN/Investigation\\_Report/2012/Investigation\\_Report\\_230\\_09.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/EN/Investigation_Report/2012/Investigation_Report_230_09.pdf?__blob=publicationFile)



#### CASO 2

El 22 de noviembre de 2011 el *SPLITTNES* procedía río arriba (R. Weser, Bremen) tras el *MOL EFFICIENCY (ME)* con marea entrante y pobre visibilidad debido a la niebla. Varias veces entre las 1956 y las 2006 la Estación de Radar de Blexen avisó que el *ME* parara y ciabogara para atracar y varias veces el *SPLITTNES* acusó recibo informando que pararía en espera de la ciaboga del *ME*. A las 2006 los dos barcos se encontraban a una distancia de 2,2 millas y el *SPLITTNES* marchaba a 6,12 nudos, mientras el *ME* hacía 0,5 nudos atrás. A las 2005 el *SPLITTNES* cayó ligeramente a estribor usando timón y hélices de proa para posicionarse en la misma popa del *ME* así como para mantenerse claro de los barcos que bajaban. A las 2009 el práctico del *ME* sugirió al *SPLITTNES* que le pasara antes de iniciar el giro, a lo que el *SPLITTNES* accedió.

El *SPLITTNES* siguió y cayó a babor pero no consiguió completar la maniobra antes de que su popa entrara con fuerza en contacto con la popa del *ME*. Desgraciadamente, en el momento el *ME* estaba yendo atrás a 2 nudos (para mantenerse en el círculo de giro) reduciendo significativamente la distancia y el tiempo con que contaba el *SPLITTNES* para completar la pasada recientemente concertada.

Además de resaltar los riesgos asociados a los súbitos cambios de planes, el BSU solicitó a los prácticos alemanes "proceder con previsión y prudencia en el futuro".

El informe completo se puede encontrar en:

[http://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/EN/Investigation\\_Report/2013/Investigation\\_Report\\_507\\_11.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/EN/Investigation_Report/2013/Investigation_Report_507_11.pdf?__blob=publicationFile)

## Soluciones

Para la mayoría de nuestros lectores – marinos a bordo de buques de nuestros Asociados – es imperativo que el equipo de puente haga un constante seguimiento del viaje y permanezca atento a todo lo que suceda en su entorno – concienciación de la situación. Como ilustran los casos estudiados, la concienciación de la situación es dinámica, difícil de mantener y fácil de abandonar. Las acciones siguientes pueden ayudar al equipo a retener o retomar la conciencia de la situación:

- Comunicar clara y efectivamente cualquier observación sobre la marcha del barco y colaborar en las decisiones tomadas por el equipo.
- Estimular la detección y denuncia de errores contundentemente asertiva para combatir complacencias o distracciones.
- Mirar por las ventanas tanto como sea posible.

## Navegación y Náutica



### Fallo del alambre de la grúa del barco

En la edición del Risk Watch de Abril del 2006 aparecía un artículo sobre alambres de grúas, con especial referencia a su mantenimiento y lubricación. Un incidente reciente reportado a la Asociación ha vuelto a poner de relieve la importancia de asegurarse de que los alambres de acero de las grúas del barco estén lubricados adecuadamente.



Un buque de carga general estaba dotado de un par de grúas gemelas entre las bodegas 1 y 2. Durante la descarga de un bulto de 27tm de carga de proyecto, dentro del SWL (Carga de Seguridad de Trabajo) del cable y de la grúa, el amante de alambre falló. La carga cayó dentro de la bodega dañando otras partidas y produciendo averías en el entrepuente.

Los inspectores de la sociedad de clasificación solo cuentan con un tiempo limitado a bordo para comprobar el barco en su conjunto y tanto la tripulación como el personal de tierra deben ser conscientes de que la inspección de los cables de las grúas será simplemente visual y no incluirá un detenido examen del interior del alambre. De ahí que tengan que hacer su propia estimación sistemática de los alambres de grúas y puntales a intervalos regulares.



El cable de acero había sido suministrado en 2009 e inspeccionado anualmente por un inspector de la sociedad de clasificación, siendo la última inspección solo dos meses antes del incidente. A pesar de lo reciente de esta inspección, los expertos nombrados por la Asociación concluyeron que el cable falló como resultado de una degradación local importante por encima de los límites impuestos por la sociedad clasificadora en sus "Reglas para la Certificación de Elementos de Izado de a bordo".

Para evitar la corrosión en el alma del alambre debe utilizarse una adecuada grasa suficientemente penetrante. Incluso si se emplea el tipo de lubricante adecuado, es importante asegurarse de que los alambres estén limpios antes de su engrase para evitar los efectos del salitre y de la humedad atrapada entre los hilos.



La degradación del alambre de la grúa se atribuía a una prolongada falta del adecuado engrase de protección. Parecía que la tripulación venía utilizando grasa normal de máquinas para lubricar el alambre pero que esta no había penetrado hasta el alma del mismo. No solo esta gruesa capa de grasa no había penetrado en el interior del alambre, sino que su uso provocaba que la humedad quedara atrapada en el interior del mismo acelerando la corrosión. Además, esta gruesa capa de grasa hacía difícil realizar la inspección adecuada del alambre.



## Buques quimiqueros - transporte y toma de muestras de benceno

El benceno es un compuesto químico orgánico clasificado como hidrocarburo. Parte constituyente del crudo de petróleo, el benceno es un producto petroquímico básico que se extrae generalmente de aceites minerales.

El principal uso del benceno es como disolvente y como componente de las gasolinas por su alto octanaje. Son bien conocidas sus propiedades cancerígenas. Los requisitos de estricta especificación son de aplicación al benceno.

La Asociación se ha visto involucrada recientemente en un incidente relacionado con el benceno que pone de relieve varios asuntos relativos a la toma de muestras y los análisis. El buque inscrito, un quimiquero, transportaba varias partidas de benceno desde Kuwait a varios puertos holandeses. El buque estaba equipado con un sistema de toma de muestras en el piano de bombas consistente en una purga con válvula a la que se conectaba una manguera de cloruro de polivinilo (PVC) así como con un sistema específico para el muestreo sellado herméticamente. En Kuwait el producto fue cargado por la conexión del clásico manifold y, como era la práctica usual, siguiendo órdenes del 1º Oficial, un bombero tomó muestras de la purga de muestreo del mismo manifold. Además fueron tomadas muestras de primer pie y finales de los tanques principales mientras circulaba la carga por el piano de bombas por medio de la manguera de PVC. Tras el análisis de las muestras el contenido de cloruros del benceno mostraba cifras entre cero y 1,5 mg/Kg, dentro de la especificación máxima de 3 mg/Kg. Se guardaron las muestras a bordo y el buque zarpó.

A la llegada al primer puerto de descarga el 1º Oficial ordenó al bombero que realizara un muestreo de predescarga en todos los tanques usando la misma manguera de muestras y del mismo modo a como se hizo en Kuwait, esto es, mientras circulaba la carga por el piano de bombas. Los resultados del análisis revelaron que la carga estaba claramente fuera de especificaciones presentando un alto contenido de cloruros orgánicos. El primer test mostró 48 mg/Kg y el segundo 16 mg/Kg. El corresponsal local fue avisado al descubrirse estas discrepancias.

Sorprendentemente, se obtuvieron los mismos resultados al volver a analizar las muestras tomadas en Kuwait, aún cuando inicialmente estas muestras habían cumplido las especificaciones en el momento de la carga. Inmediatamente surgieron sospechas de estar ante un caso de contaminación.

Debido al nivel de cloruros orgánicos presente en el benceno, la terminal se negó a aceptar la carga y se pidió al buque que abandonase el atraque. En este punto fue nombrado un inspector especializado. El buque se trasladó a un muelle libre cercano donde se organizó un nuevo muestreo conjunto. Esta vez las muestras se tomaron con el sistema de muestreo específico sellado herméticamente y, para sorpresa de las partes implicadas, no apareció ningún cloruro orgánico. El benceno estaba perfectamente dentro de especificaciones. En el segundo puerto de descarga se preparó una toma de muestras conjunta similar, volviéndose a usar el equipo específico de muestreo del barco herméticamente cerrado. La carga estaba perfectamente dentro de especificaciones.

A continuación el buque volvió al primer puerto de descarga para entregar la carga inicialmente rechazada. Nuevamente el inspector participó en el muestreo conjunto utilizando el equipo específico del barco herméticamente sellado y también se trajo un equipo similar foráneo para la toma de muestras del fondo. La carga estaba dentro de especificaciones y consecuentemente fue descargada.

Tras la investigación realizada por el inspector nombrado por la Asociación, quedó patente la causa de la confusión. El dispositivo de muestreo del piano de bombas del barco estaba muy por encima de la cubierta principal por lo que, por simples razones prácticas y para facilitar el trabajo, la tripulación había conectado una manguera de PVC desde el piano de bombas hasta el sistema de muestreo. Cuando esta manguera entraba en contacto con el benceno, que es

un disolvente, su parte interna reforzada se disolvía produciendo una acumulación de cloruros orgánicos en las muestras tomadas con la manguera de PVC. Como la manguera solo se usaba para la toma de muestras, el alto nivel de cloruros orgánicos solo aparecía en las muestras, que de ningún modo mostraban la verdadera condición de la carga. De este modo, el muestreo realizado con el equipo específico del barco herméticamente sellado y el otro traído ex-profeso para la ocasión mostraban la consistencia de la carga con las especificaciones.

El lector habrá notado que el muestreo inicial realizado en Kuwait usando el sistema del piano de bombas, manguera de PVC incluida, no arrojaba una presencia excesiva de cloruros orgánicos. El inspector descubrió que los análisis realizados de muestras de la carga en Kuwait solo se referían a la presencia de cloruros inorgánicos, los originados por aguas saladas, no por cloruros orgánicos. Los análisis de Kuwait eran incorrectos.

Se podría concluir que la correlación entre el muestreo en el piano de bombas y los resultados era obvia. Sin embargo, la combinación de los análisis incorrectos realizados en Kuwait junto con la aparentemente correcta operación de toma de muestras por la tripulación – hasta que se pudo demostrar el efecto de la utilización de la manguera de PVC – produjo una situación de creciente inquietud pues la supuesta contaminación hubiera provocado una depreciación substancial del cargamento.

También hay que señalar que, debido a la naturaleza menor de la discreta modificación en el sistema de muestreo, esta había pasado inadvertida para las auditorías internas de la propia naviera, inspecciones reglamentarias y las externas de la carga.

La lección a aprender de este incidente es que, en los buques quimiqueros, la tripulación solo debe modificar o cambiar el sistema de toma de muestras tras consultar con el departamento técnico de la naviera.



## Gestión de riesgos



### Buques containereros: seguridad de la estiba y recomendaciones para el trincaje

El colapso de una columna con la caída de contenedores al agua puede suponer un considerable riesgo para la tripulación, los salvadores y los estibadores. Los contenedores perdidos pueden permanecer flotando semisumergidos durante mucho tiempo convirtiéndose en un peligro para la navegación en el área. También, en casos de cargamentos peligrosos, su vertido puede contaminar el medioambiente marino.

Cuando se trata de estimar el número de contenedores perdidos por la borda hay mucha controversia. El Consejo de Navegación Mundial (WSC) investigó entre sus miembros, llegando a la conclusión de que entre 600 y 700 contenedores se caen al mar por la borda cada año. Otros informes mencionan cifras de hasta 10.000 contenedores perdidos anualmente en el mar. La verdad es que no existen estadísticas globales fiables. Aparte del hecho del relativamente escaso número de los perdidos en relación con el de transportados, siempre ha de recordarse que el colapso de alguna estiba de contenedores puede conllevar serias consecuencias.

#### Análisis de la raíz de las causas (RCA)

Los gestores de riesgos del Club han realizado un RCA de las operaciones con contenedores entre varios de sus Asociados. Las pautas más comunes identificadas fueron:

**1** Los pesos máximos para cada hilera según se detalla en el Manual de Trincado de Carga/Contenedores (CSM) parece que no se comprueban generalmente ni por el personal de tierra ni por el de a bordo cuando se prepara o aprueba una estiba. Así, el peso permisible para cada contenedor individual de una hilera se excede frecuentemente. Esto es importante, incluso si el peso total de cada columna está dentro de los límites.

**2** Los módulos de trincaje incorporados en varios programas de planificación de estiba, tales como CASP, TSB Supercargo, LashMate

etc. frecuentemente no se utilizan en su totalidad por la oficialidad del barco, con el resultado de que el trincaje realmente aplicado es inadecuado para la estiba realizada.

**3** Se vio que unidades cargadas muy pesadas se estibaban en hileras altas, frecuentemente sobre unidades más ligeras de otras hileras más bajas, de manera que se excedían los límites de máximos esfuerzos permisibles de las trincas y los pesos máximos para su posición en la estiba.

**4** En muchos casos, la altura metacéntrica (GM) para la navegación excedía el GM previsto en el CSM (así como la recomendación de la industria de no exceder el 3% de la manga del barco). En estos casos suele ser materialmente imposible para el oficial del barco el comprobar que la estiba y las trincas están dentro de los límites aceptables sin acudir a múltiples y complejos cálculos. Se puede minimizar esta deficiencia si el oficial utiliza al máximo el software con que cuenta.

#### Responsabilidades

Existen frecuentemente algunos malentendidos sobre las responsabilidades de armadores y fletadores respecto al plan de estiba y el de trincaje.

Incluso si los fletadores son responsables bajo la Póliza de Fletamento de la estiba y trincaje de los contenedores, permanece siempre la

obligación del Capitán de asegurarse de que la estiba propuesta permite al buque un calado aceptable dentro de los límites de asiento, estabilidad y esfuerzos y también que los contenedores estén trincados según las condiciones expuestas en el CSM de manera que el buque resulte seguro y navegable para la condición de carga prevista. Esto significa que todos los planes de estiba propuestos por los fletadores deben ser comprobados al detalle por el Capitán o el 1º Oficial.

Está claro que el número de contenedores cargados en los enormes containereros modernos exigirá un software adicional para preparar el plan de estiba. Es deber del Capitán (o del 1º Oficial) asegurarse de que los ordenadores de a bordo pueden recibir y utilizar todos los datos suministrados por los planificadores de tierra para que puedan realizar a tiempo las comprobaciones de la estiba arriba mencionadas antes de la salida.

Según SOLAS, es el cargador quien está obligado a declarar el peso bruto del contenedor y de su carga. Hay en curso discusiones en el seno de la Organización Marítima Internacional (IMO) que pueden terminar obligando a que en el futuro el cargador muestre un peso bruto verificado. La intención sería que sin un peso bruto verificado el contenedor no pueda ser cargado. El tema debatirá en el IMO DSC17 de Septiembre de este año.



## ANEXO V DE MARPOL - residuos de mercancías sólidas a granel

Las nuevas reglas del Anexo V de MARPOL han entrado en vigor el 1 de Enero del 2013. Estas nuevas reglas prohíben en general arrojar basuras al mar con unas pocas excepciones.

Estas nuevas normas significan que los buques y sus operadores tienen que contar con procedimientos en uso para evitar la polución por arrojar basuras al mar. Los buques deben planificar la entrega de sus basuras en tierra y deben estar al tanto de todos los reglamentos locales de aplicación al hacerlo. La mejor manera de conseguirlo es ponerse en contacto con el consignatario local con antelación y pedir consejo sobre las particularidades del puerto en cuestión.

Las normas que regulan la descarga de residuos de mercancías sólidas a granel aparecen ahora en el Anexo V. Los restos de la carga mezclados con el agua de limpieza aparecen también ahora definidos como "Residuos de la Mercancía" y su eliminación deberá hacerse de acuerdo con el Código.

### Mercancía peligrosa para el medio ambiente marino (HME):

El aspecto más importante a considerar cuando se trata de residuos de mercancías sólidas a granel es el de si se trata de una mercancía HME o no.

Las directrices de la OMI establecen que es responsabilidad de los cargadores el declarar la carga como HME cuando aporten la información requerida según la sección 4.2 del Código IMSBC (Entrega de Información). Por ello los Asociados deben insistir siempre en que los cargadores les entreguen la

información completa a fin de proteger su posición a este respecto.

### Productos químicos de limpieza de bodegas:

Es importante saber si los productos químicos empleados en la limpieza de bodegas están clasificados como contaminantes marinos. Ello dependerá de si contienen o no componentes cancerígenos, mutagénicos o reprotóxicos (CMR) y esto debe venir claramente especificado en la Hoja de Datos de Seguridad del Material (MSDS).

### Requisitos generales:

Los requisitos generales para la eliminación de residuos de mercancías a granel según el Anexo V revisado son los siguientes:

- Si la mercancía está declarada como HME o los productos químicos usados en la limpieza de bodegas son contaminantes marinos, tanto los residuos de la carga como el agua de limpieza deben mantenerse a bordo y entregarse en tierra a los sistemas de recepción autorizados.
- Si la mercancía no es HME entonces los residuos (barreduras de bodega y cualquier resto de la carga no manejable con los métodos aceptados) pueden arrojarse por la borda a la mar, supuesto que el buque se encuentre a más de 12 millas náuticas de la costa y que no esté en un Area Especial Marpol.

• Los residuos de carga contenidos en el agua de limpieza pueden bombearse al mar siempre que la carga no sea HME y los productos químicos usados en la limpieza no sean contaminantes marinos ni contengan componentes CMR, y también siempre que el buque no esté a menos de 12 millas náuticas de tierra ni dentro de un Area Especial Marpol.

• Si el buque se encuentra navegando dentro de un Area Especial Marpol, la descarga al mar de residuos de carga mezclados con el agua de limpieza está prohibida salvo en las circunstancias mencionadas en el Anexo V, regla 6.1.2. Las circunstancias en que está permitida la descarga al mar en un Area Especial Marpol incluyen (a) cuando el puerto de partida y el de destino estén dentro del Area Especial y el barco no transite fuera del Area Especial entre los dos puertos y (b) no exista una instalación adecuada de recepción ni en el puerto de partida ni en el de destino. En este caso, el buque debe encontrarse al menos a 12 millas náuticas de la costa.

Es importante señalar que en caso de transportar mercancías HME la eliminación de residuos debe anotarse apropiadamente en el Libro de Registro de Basuras.



Las directrices para los informes figuran en la Circular IMO MEPC.1/Circ.469/Rev.1.

<http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/PortReceptionFacilities/Documents/469-Rev-1.pdf>

También pueden consultar detalles e informes sobre puertos sin instalaciones de recepción adecuadas en la Web de IMO GISIS (Servicio Integrado Global de Información Marítima) que se encuentra en:

<http://gis.imo.org>

El formato estándar del formulario de notificación avanzada de entrega de basuras a las instalaciones de recepción del puerto se encuentra en MEPC.1/Circ.644:

<http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/PortReceptionFacilities/Documents/644.pdf>

Si se precisa de más información o consejo, los Asociados pueden contactar con los Gerentes.

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/publications](http://www.britanniapandi.com/en/publications)

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



**Regla 2. Responsabilidad:** a) Ninguna disposición del presente Reglamento eximirá a un buque, o a su propietario, al Capitán o a la dotación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento de este Reglamento.

**Regla 13. Buque que alcanza a otro:** No obstante lo dispuesto en las Reglas de la Parte B, Secciones I y II, todo buque que alcance a otro se mantendrá apartado de la derrota del buque alcanzado.

## Campaña de pósters de los gerentes de riesgos del Club: COLREGs

El reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar (The International Regulations for preventing Collisions at Sea, COLREGs) son las reglas básicas para evitar los abordajes que han estado en vigor durante 41 años y que todos los marinos deben entender antes de aprobar un examen para ser oficial de guardia en el puente.

Las reclamaciones por abordajes que ha gestionado el Club muestran que el incumplimiento de una o más reglas es la causa más común de abordaje. Los casos estudiados por el Club muestran una falta de entendimiento y aplicación de las COLREGs por parte de los oficiales de guardia.

El Club va a publicar una serie de pósters para recordar a los oficiales de guardia los requerimientos del COLREG. Los dos primeros pósters se los hicimos llegar a los Asociados el pasado mes de Septiembre, junto con una descripción completa de las correspondientes reglas y una copia completa del texto.

Se espera que los pósters se exhiban en el puente y en las zonas comunes. Si necesitasen más ejemplares, por favor contáctennos. Los pósters también pueden descargarse de la página web del Britannia.

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

## Accidentes personales

### Polizones: El Capitán no está solo

En los primeros seis meses del 2013 se ha producido un marcado incremento de polizones desde los puertos del África Occidental de Tema y Takoradi en Ghana (con polizones a menudo ocultándose en contenedores vacíos) y también desde el puerto de Djibouti en el Mar Rojo, donde con frecuencia los ciudadanos de Etiopía y Eritrea embarcan en buques con destino a Europa o al lejano oriente.

Se recomienda tomar precauciones adicionales cuando se haga escala en puertos de estas zonas, incluyendo el acceso restringido al buque y realizando continuamente búsquedas de polizones antes de la salida e inmediatamente después de esta. La mayoría de los polizones, debido a falta de alimento y agua, se descubren ellos mismos en un plazo de 48 horas desde que el buque sale a navegar. La reacción del Capitán una vez ha encontrado un polizón puede ser de gran repercusión en el posterior tratamiento del incidente.

#### Cuando se encuentra un polizón es importante avisar inmediatamente a la oficina del Armador/gerentes

Es esencial contactar con el Club de P&I de forma que pueda colaborar de inmediato con la red de corresponsales y consultores. Desde ese momento y hasta que finalice el caso se puede facilitar al Capitán apoyo directo diario.

#### Se debe entrevistar y fotografiar al polizón

Si fuera posible el Capitán debe averiguar la identidad y nacionalidad del polizón ya que esto facilita la repatriación. Lo ideal sería que hubiese un cuestionario basado en el supuesto puerto de embarque del polizón y específico para su nacionalidad. Las preguntas incluirían: puerto de embarque, nombre, fecha de nacimiento, dirección de su domicilio y detalles de contacto de la familia y nacionalidad. Puede haber preguntas adicionales para descubrir su nacionalidad tales como el nombre del presidente de su supuesto país, o descripción de su bandera.

Si se descubre a más de un polizón se deben realizar las entrevistas por separado y si fuese

necesario con intérpretes. Para ahorrar un valioso tiempo, se pueden realizar las entrevistas por teléfono mientras el buque está en la mar.

Esta información, junto con una fotografía, debe enviarse lo antes posible por correo electrónico a todas las partes involucradas ya que esto permitirá al Club decidir la mejor forma de abordar el caso y colaborar con los corresponsales en los siguientes puertos de escala.

Hay que tener en cuenta que a menudo los polizones mienten acerca de su identidad con el objeto de retrasar el desembarque y si el Capitán sospecha que este es el caso debe informar al Club o al corresponsal. Muchos polizones son reincidentes y por ello saben lo que les espera cuando se les descubre.

#### Se debe cachear al polizón

Esto podría dar pistas sobre la identidad y la nacionalidad del polizón. A menudo esconden los documentos identificativos en su cuerpo o en el lugar donde fueron descubiertos.

Un polizón más experimentado que ha elegido el buque por su destino puede que lleve un teléfono móvil con datos de contactos o puede que haya elegido el método tradicional de llevar una libreta o Biblia donde anota sus intenciones.

Las nuevas tecnologías, junto con un Capitán prevenido que sigue los pasos mencionados arriba, pueden ayudar a identificar los problemas en un primer momento y esto puede significar que el tiempo del polizón a bordo se reduzca considerablemente y no afecte al día a día del buque.