

RISK WATCH

Edición sobre prevención de riesgos

Artículos sobre falta de mercancía en buques tanque, el nuevo Código CTU y el transporte de mercancía fraccionada en graneleros.

Reclamaciones por falta de mercancía en buques-tanque: remanente de carga a bordo (ROB)



Prevención de riesgos

- 1 Reclamaciones por falta de mercancía en buques-tanque: remanente de carga a bordo (ROB)
- 4 El nuevo Código CTU: mejores directrices para la estiba de contenedores intermodales
- 6 Conoce tu mercancía general a transportar en graneleros
- 8 Publicaciones



- 8 Campaña de pósters sobre prevención de riesgos: COLREGs 5,6, 19 y 35

Este artículo es la continuación de una serie destinada a poner en relieve buenas prácticas que puedan ser compartidas por los Asociados y se centra en las reclamaciones por falta de mercancía debido a los residuos que quedan a bordo (ROB).

Las reclamaciones por mercancía no descargada surgen cuando una excesiva cantidad de residuos queda a bordo tras la terminación de la descarga. Para ayudar en la defensa de estos casos el buque debe demostrar que ha descargado toda la carga "bombeable." Para hacerlo, la tripulación debe registrar cuidadosamente todos los detalles de las operaciones de carga y descarga y demostrar haber actuado de acuerdo con los procedimientos del buque. También debe demostrar que ha cumplido con los estándares de la industria referidos al transporte de esta mercancía en cuestión.

Nuestro análisis de recientes reclamaciones contra Asociados relativas a falta de mercancía muestra que hay tres factores básicos que contribuyen a las reclamaciones ROB:

- 1) Naturaleza de la carga.
- 2) Calentamiento de la carga durante el viaje y durante la descarga.
- 3) Carga imbombeable: sedimentos/lodos.

A continuación trataremos estos factores en detalle y mostraremos ejemplos de reclamaciones atendidas por el Club. En cualquier caso, y siempre antes de cargar, es esencial que los Asociados reciban instrucciones claras de los fletadores (y cargadores, según el caso) sobre la mercancía incluyendo cualquier requisito específico sobre su manejo, como cuándo, durante cuánto tiempo y a qué temperatura hay que calentar la carga. Además, estas instrucciones deberían entregarse al Capitán y la tripulación.

Prevención de riesgos

Reclamaciones por falta de mercancía en buques-tanque: remanente de carga a bordo (ROB) (continuación)

1) Naturaleza de la mercancía

Suele presentarse el caso de que la naturaleza inherente de la mercancía no se considera adecuadamente a la hora de seleccionar el buque, especialmente en lo que se refiere a su capacidad de bombeo y a su sistema de calefacción.

Melazas

La melaza es un subproducto oscuro y viscoso del proceso de refinamiento del azúcar. La melaza puede tener una viscosidad de varios cientos de centistokes (comparativamente, la de un aceite lubricante muy pesado puede estar en la región de 100 centistokes). La viscosidad de las melazas se ve afectada por el contenido de materia seca y por la temperatura. Por ejemplo, un incremento de temperatura de 10°C puede reducir la viscosidad a la mitad y una reducción de contenido de materia seca también disminuirá la viscosidad. Debido a la alta viscosidad y la presencia de materia seca en la mercancía, puede resultar difícil manejarla con las bombas centrífugas tradicionales y, por ello, las bombas de tornillo son más indicadas para manejar cargas de melaza. A veces se precisa de vapor para ayudar a descargar el ROB. Los departamentos de fletamentos y comerciales deberían tener presentes estos temas a la hora de cerrar una carga de melazas.

Otras observaciones:

- Las instrucciones sobre calentamiento han de cumplirse escrupulosamente y debe llevarse un diario a tal efecto.
- Las temperaturas deben tomarse en diferentes zonas y niveles dentro del tanque, ya que la misma carga puede mostrar diferentes temperaturas.

- A una temperatura de 40°C la melaza es relativamente estable, pero si se eleva se puede perder el azúcar por descomposición térmica y la carga resultar fuera de especificaciones. Con temperaturas registradas por encima de los 60°C hay una clara posibilidad de descomposición térmica que resulte en la completa destrucción de la carga. La tripulación debe permanecer atenta en el manejo de las temperaturas de la mercancía para asegurarse de que no exceda de los 40°C.

Crudo de petróleo

Durante los últimos años ha habido un incremento de variaciones tanto de tipos como de calidades del petróleo en crudo. Tradicionalmente el petróleo crudo se calienta para su transporte y al final de la descarga se realiza un lavado (COW). Sin embargo hay excepciones, dos de las cuales aparecieron a partir de nuestros análisis sobre reclamaciones por falta de carga desaconsejando en su caso realizar un COW:

- Cargas viscosas/cerosas – el COW puede producir un gran ROB; y
- Cargas volátiles – el COW produce una excesiva expansión de gases.

Aceite de palma en crudo

Para maximizar el vaciado, generalmente es necesario barrer manualmente los residuos del aceite de palma en crudo en los tanques en la fase final de la descarga. El Club ha manejado una reclamación por falta donde esta se debía, al menos en parte, al hecho de que la terminal prohibía este barrido de los tanques de carga.

2) Calentamiento de la mercancía durante el transporte y en la descarga

Muchas mercancías tienen que ser mantenidas a temperaturas específicas durante el viaje y en el puerto de descarga. La Federación de las Asociaciones de Aceites, Semillas y Grasas (FOSFA) proporciona instrucciones de calentamiento para cargas de aceites vegetales durante el viaje de mar y las operaciones de descarga.

En un caso reciente, el buque de un Asociado cargó en Indonesia 2.555,942 tm de estearina de palma RBD a granel con destino a Europa. La mercancía se cargó en el tanque nº 3 de estribor. En este caso, los registros de temperatura del barco obtenidos por el 1º oficial indicaban que las temperaturas recomendadas por el FOSFA se habían mantenido a lo largo de todo el viaje.

Los tanques de carga estaban dotados de calentadores tipo 'frame'. Para calentar la mercancía, las bombas de carga se utilizan para recircular el producto a través del calentador hasta alcanzar la temperatura deseada. Así pues, la mercancía no puede ser descargada y calentada a la vez, de modo que para calentarla es necesario parar la descarga.

La descarga fue parada dos veces para que el buque procediera al calentamiento y recirculación de la carga. A pesar de esto, la temperatura de la mercancía se mantuvo por debajo del nivel requerido.

Cuando el ROB era de 50tm, la terminal desconectó la manguera debido a un malentendido entre el 1º oficial y el personal de tierra. El 1º oficial inmediatamente pidió que se reconectara la manguera para cargar de vuelta una pequeña cantidad de producto desde la terminal y calentar así el remanente de carga.



Melaza



Crudo



Aceite de palma crudo

Sin embargo, siguiendo instrucciones de los receptores, la terminal se negó a ello. A continuación el agente local ordenó al barco proceder a otra terminal para realizar la descarga de otras partidas, evitando demoras y costes.

El Capitán y el 1º oficial presentaron protestas, pero el buque tuvo que cambiar de muelle mientras la tripulación calentaba el ROB de la carga. Al terminar la descarga de otras partidas, el Capitán informó a los agentes que necesitaba más tiempo para calentar el ROB de la primera carga. Con el resultado de que el buque fue enviado a fondear.

El remanente de 50tm de la carga de estearina de palma pudo descargarse tras varias horas de calentamiento, recirculación, barrido y fregado de este denso/solidificado producto del fondo del tanque por la tripulación del buque.

La demora del buque y los costes adicionales podrían haberse evitado con una mejor preparación del plan de carga, incluyendo la consideración de la naturaleza del sistema de calentamiento de carga del buque. Adicionalmente, la descarga debería haberse realizado con más cuidado tal como se explica a continuación:

- Tan pronto como el 1º oficial apreció una reducción del ritmo de descarga (por baja temperatura), la descarga debería haber sido parada. Las líneas de carga deberían ser vaciadas y el sistema de calentamiento reactivado, continuando con la descarga solo cuando se hubiera alcanzado la temperatura mínima exigida.
- Esta operación debería haber continuado hasta llegar al mínimo de carga necesaria para la transferencia térmica a todo el producto remanente (generalmente 1m de sonda). Esto aseguraría que el remanente de carga podría ser bombeado a pesar de la ausencia de calor. La descarga podría después

completarse con un reachique final tipo 'stripping'.

- La tripulación también podría haber considerado un 'stripping' interno del ROB a otro tanque.

En casos similares, el Club ha comprobado que se ha producido un gran ROB debido a la pérdida de calor causada por el agua fría que lame el cielo de los tanques de lastre. Al lastrar no se deberían llenar a rebosar los tanques para evitar que su cielo se enfríe demasiado durante la descarga.

3) Carga no bombeable: sedimentos/lodos

Las reclamaciones por ROB pueden deberse a sedimentos remanentes en los tanques.

Recientemente el Club tramitó una reclamación referente a una carga de aceite crudo parafínico ceroso donde el contenido total de ceras y los valores de punto de vertido no venían declarados en los documentos de carga entregados por la terminal del puerto de carga. Como consecuencia, la tripulación receló de la naturaleza de la carga y la trató como si se tratara de un aceite crudo ceroso, calentando todos los tanques de carga y el tanque de lodos para realizar un COW.

De haber contado con la documentación de carga correcta y haberla leído cuidadosamente la tripulación se habría enterado que según las propiedades de este aceite crudo parafínico ceroso no era necesario ningún COW.

Conclusión

Los Asociados deberían siempre asegurarse de que reciben instrucciones claras y comprensibles de los fletadores, incluyendo las referentes a limpieza y calentamiento de tanques.

Las instrucciones también pueden incluir referencias a requisitos para determinados tráfico, como el FOSFA.

Las instrucciones deben ser comunicadas al Capitán y la tripulación y si existe cualquier duda sobre la naturaleza exacta de la mercancía a transportar o sobre las instrucciones del viaje, pedir una inmediata clarificación a los fletadores.

Además, antes de la carga y la descarga el Capitán y la tripulación deben tener un completo conocimiento de la planificación de ambas operaciones.



Calentadores "Framo"



Sedimentos en el fondo del tanque



Prevención de riesgos

El nuevo Código CTU: mejores directrices para la estiba de contenedores intermodales

En Noviembre del 2014 las "Directrices para Estibar las Unidades de Transporte de Cargas (CTUs)" han sido sustituidas y elevadas de directrices a un código de prácticas. Ahora se conocen comúnmente como el Código CTU. Las directrices originales fueron hechas por tres agencias de la ONU: la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Comisión Económica de Naciones Unidas para Europa (UNECE).

Existía una preocupación creciente en la industria del transporte intermodal porque los contenedores son cargados a muchas millas del mar sin considerar el hecho de que la mercancía debe ser estibada correctamente para la totalidad del viaje, incluido el tránsito marítimo. El cargador tiene la responsabilidad de declarar, empacar y proteger la carga. La naturaleza de la cadena de transporte puede suponer que una vez que la unidad sea cargada y sellada no pueda ser abierta otra vez antes de alcanzar su destino.

El nuevo Código trata de reducir el daño a la mercancía causado por embalajes o estibas defectuosas dentro del CTU con el superior propósito de hacer más segura la cadena de suministros. El Código proporciona consejos sobre los principios básicos de la planificación y estiba de CTUs y la protección de la mercancía de acuerdo con el plan de transporte adoptado. El Código también incluye información sobre causas potenciales de daño a la mercancía, tales como condensación e infestación.

Hay tres agencias de la ONU implicadas (OMI, OIT y UNECE) ya que el Código abarca la totalidad de la red de transporte intermodal y no solo el sector marítimo. El Código incluye a todos los tipos de CTUs, no solo a los contenedores ISO (Organización Internacional de Estandarización) con placa CSC (Convenio de Seguridad del Contenedor).

El Código ha sido redactado por un único grupo de trabajo afiliado a las tres agencias de la ONU y puede conseguirse en las páginas web de UNECE y OIT (ver detalles al final de este artículo). Era difícil encontrar las directrices previas, aunque aparecían en el suplemento del Código IMDG. La intención de este grupo de trabajo de la ONU era conseguir un Código que fuera comprensivo y de fácil obtención a lo largo de la cadena de suministros, promocionando así su uso.

Aunque el Código posee más autoridad que las directrices previas, todavía no es un documento obligatorio. Dicho esto, puede ser adoptado dentro de la legislación local por los gobiernos nacionales. En caso de que un número suficiente de gobiernos nacionales adoptaran este Código, podría con el tiempo convertirse en globalmente obligatorio como ocurrió con el Código IMDG.

El Código consta de 13 capítulos y 10 anexos. Mucha de la información recopilada durante la preparación del Código fue considerada demasiado específica o susceptible de convertirse pronto en desfasada, por lo que no se incluyó en el Código. Esta información se ha designado como "material relacionado" y puede ser puesta al día en el futuro por sectores de la industria interesados. No se prevee que este Código sea actualizado regularmente de la misma manera que el Código IMDG.



Guías y barras de trincaje en un portacontenedores



Paquetes irregulares protegidos con bolsas



Suelo temporal de madera

Sinopsis de la estructura del Código CTU:

Capítulo 1

Introducción

Alcance, seguridad y protección.

Capítulo 2

Definiciones

Aclaración de los términos usados comúnmente en el transporte de un CTU. Se trata de promocionar un vocabulario normalizado en la estiba de un CTU.

Capítulo 3

Requisitos clave

Guías simples y concisas para quienes estiban y trincan cargas en los CTU.

Capítulo 4

Responsabilidades

Dejar claro quien es responsable de cada paso en la cadena de suministros.

Capítulo 5

Condiciones de transporte

Un resumen de las circunstancias que en cada modo de transporte pueden afectar a la carga, incluyendo consideraciones sobre los extremos de temperatura a los que el CTU podría estar expuesto y a la posibilidad de formación de condensaciones en ciertas condiciones climáticas.

Capítulo 6

Propiedades de los CTU

Propiedades de los contenedores de fletamento global, de los de uso regional o doméstico, de las unidades de intercambio y de los vehículos de carretera y ferrocarril.

Capítulo 7

Idoneidad del CTU

La necesidad de seleccionar el tipo de CTU correcto para las diferentes cargas y modos de transporte.

Capítulo 8

Comprobación de llegada y posicionamiento del CTU para su carga/descarga

Consideración de las comprobaciones de placas e inspección interna y externa del CTU antes de la estiba.

Capítulo 9

Estiba de la carga en el CTU

Principios, planificación y estiba segura.

Capítulo 10

Consejos para la estiba de mercancía peligrosa

Capítulo 11

Consejos para el final de la estiba

Cierre, protección y marcaje del CTU.

Capítulo 12

Consejos para la recepción y desempaque del CTU

Precauciones a tomar, descarga y devolución del CTU al transportista.

Capítulo 13

Adiestramiento: órganos reguladores

Esta sección está dirigida a los órganos reguladores para que se aseguren de que el personal a cargo de la estiba del CTU ha recibido el adiestramiento adecuado. Queda a la discreción de cada gobierno nacional su implementación del modo que considere más conveniente.

Anexos

Estos cubren una amplia variedad de temas, tales como el detalle de métodos para disminuir la condensación o minimizar la contaminación. También incluyen información específica sobre estiba y trincaje, marcado de embalajes, uso de material anti-fricción y fumigación.

Conclusión

Este Código solo será efectivo si es implementado por todas las partes implicadas en la cadena de suministros. Es de la máxima importancia que el Código sea difundido entre los cargadores y estibadores de la carga. OIT, OMI y UNECE van a promocionar el Código. Por el momento, el grupo de trabajo de expertos de la ONU considera que uno de los mejores métodos de conseguir su rápida y amplia aceptación sería que los transportistas de contenedores promocionaran el Código al momento de aceptar encargos. El enlace de la página web de la OIT, que permitirá libre acceso al Código y sus Anexos, podría adjuntarse a la confirmación de encargos para ayudar a la promoción del Código.

La página web de la OIT incluye las versiones en francés y español.

El Código al completo se encuentra en los siguientes enlaces:

<http://goo.gl/UYmptJ>

<http://goo.gl/FHQ5V6>

Material relacionado:

<http://goo.gl/d06LzR>



Contenedor equipado con un flexitank



Mercancía asegurada a los pallets con trincas textiles



Cortando el sello

Prevención de riesgos

Conoce tu mercancía general a transportar en graneleros



Carga general en un granelero



Estiba y trincaje de vehículos sobre un cargamento de cemento

Recientemente el Club ha conocido varios incidentes que afectaban a buques graneleros. La mayoría de estas reclamaciones encajaban en dos tipos. El primero es cuando la carga, estiba y trincaje de la mercancía general no ha sido la adecuada, produciendo corrimientos y colapsando estibas. Además de dañarse la carga, esto produjo problemas de estabilidad para el buque. El segundo tipo es cuando vehículos cargados han sido incorrectamente identificados como mercancía no peligrosa. En este artículo nos fijamos en ejemplos de ambos tipos de incidentes y tratamos de aportar consejos sobre la manera de evitar este tipo de incidentes.

Se recuerda a los Asociados que la mercancía siempre debe ser cargada, estibada y trincada de acuerdo con el Código de Prácticas Seguras para la Estiba y Trincaje de la Mercancía (Código CSS) y el manual de trincaje de la mercancía del buque (CSM).

1) Carga, estiba y trincaje

Han ocurrido frecuentemente incidentes donde vehículos y piezas pesadas han sido colocadas sobre estibas de sacos que no siempre son una base suficientemente sólida para estibar y trincar cargas más pesadas.

En otros casos cargas rodantes se han hecho firme a otras cargas y no al barco, como sería preceptivo según el CSM del buque. Cargas de vehículos frecuentemente se trincan a cáncamos no aprobados de los mamparos e incluso a veces se trincan unos a otros. Las trincas no siempre se comprueban y reaprietan regularmente y el fallo de una de ellas o del firme puede suponer que todo el conjunto se mueva.

Se da frecuentemente el caso de que la madera de estiba, cuñas o puntales sean insuficientes cuando vehículos, bobinas, piezas o sacos se estiben en conjunto.

La tripulación debería tener presente los temas siguientes en las diferentes etapas del viaje.

Antes del transporte

- Se debe obtener del cargador/fletador la lista de la carga propuesta incluyendo cualquier requisito o restricción sobre su estiba o trincaje (SOLAS, Capítulo VI, Regla 2 y Código CSS subcapítulo 1.9).

- Se debe realizar una estimación de riesgos para evaluar las condiciones del transporte, cuidado de la carga, estiba, requisitos de trincaje y cualquier limitación existente.

- Todos los buques, incluidos los bulk-carriers que transporten carga fraccionada o carga general deben llevar un CSM aprobado y actualizado, redactado a un nivel de detalle al menos equivalente a las directrices OMI y que sea apropiado para todas las mercancías que pueda llevar el buque a bordo. Si es necesario, el CSM se actualizará para asegurarse de que cubre la carga propuesta para el viaje.

- La responsabilidad de la estiba y del trincaje debe ser clarificada y acordada en la Póliza de Fletamento de acuerdo con el CSM del buque, comunicando al Capitán las instrucciones precisas.

- En caso necesario, se nombrará un sobrecargo adecuado o inspector para asistir al Capitán.

Pre-carga

- Cualquier firme de trinca adicional en las bodegas o en cubierta debe ser aprobado

por la adecuada administración del Estado de Bandera.

- Debe suministrarse la madera de estiba y los elementos de trincaje adecuados, teniendo en cuenta las dimensiones y estabilidad de la carga, las condiciones de tiempo previsibles durante la ruta y los requisitos del CSM específico del barco, el Código CSS y/o SOLAS según corresponda.

Durante la carga

- Toda la carga y el trincaje debe ser supervisado por los mandos del barco asegurándose que la carga se estiba de acuerdo con el plan de carga y trincaje aprobado.

- Los puntos de trincaje aprobados se guarnirán con trincas apropiadas.

- La madera de estiba, las cuñas y las trincas serán comprobadas y verificadas antes de firmar cualquier documentación importante.

Durante el viaje

- Deben realizarse regularmente inspecciones de la carga y de las trincas, especialmente antes y después de algún mal tiempo, reaprietando las trincas cuando sea necesario.

- Si se nota algún daño, armadores, gestores, P&I y otras partes importantes deben ser notificados rápidamente.



Proximidad de vehículos estibados sobre un cargamento de cemento



Mercancía dañada en el puerto de descarga



Estiba, trincaje y seguridad inapropiadas

En el puerto de descarga

- La operación de descarga debe ser vigilada por los mandos del barco que anotarán y firmarán cualquier daño observado.
- Se obtendrán fotografías y cualquier otra evidencia para aportarlas a la investigación subsiguiente.

2) Vehículos incorrectamente identificados como mercancía no peligrosa

El transporte de vehículos presenta un riesgo potencial de incendio que está considerado en el Código IMDG UN No 3166 (incluyendo las provisiones especiales 961 y 962) que permite transportar vehículos a motor con combustible en sus depósitos para su propia propulsión solo en "espacios para vehículos" especialmente diseñados. Si se cumplen ciertos criterios (depósitos de combustible vacíos y baterías protegidas contra cortocircuitos) entonces los vehículos pueden ser aceptados como mercancía no peligrosa.

La regla SOLAS II-2/3.49 define el "espacio para vehículos" como "un espacio de carga destinado al transporte de vehículos a motor con combustible en sus depósitos para su propia propulsión".

Cuando se transporte mercancía peligrosa o vehículos en bodegas para carga general o en cubierta como carga peligrosa Clase 9 UN No 3166, habrán de seguirse las instrucciones para su estiba del Código IMDG, estando dicha estiba de acuerdo con el certificado del buque para el transporte de mercancías peligrosas (según SOLAS Regla II-2/10).

Seguridad contra-incendios

- Los bulk-carriers generalmente no cuentan con un sistema fijo contra-incendios en las bodegas, a no ser que estén diseñados para el transporte de mercancías peligrosas y

cuenten con un Documento de Cumplimiento para el Transporte de Mercancías Peligrosas.

- Un buque dedicado al transporte de mercancías peligrosas en cualquier espacio de carga estará dotado de un sistema de extinción de incendios fijo de dióxido de carbono o de gas inerte según las previsiones del Código de Sistemas de Seguridad Contra-Incendios (o equivalente).

Trincaje de vehículos

- Deben ser hechos firmes contra el barco mediante trincas de un material al menos de la resistencia y características de elongación equivalentes a las de la cadena o el alambre de acero.
- Si se trata de una partida parcial de la carga, debe estibarse contra el costado del barco o en sitio provisto de suficientes puntos de trincaje de resistencia adecuada o formando un bloque cerrado de costado a costado del espacio de carga.
- Deberían estibarse en posición proa-popa, no atravesados. De estibarse atravesados, deberán reforzarse las trincas con material de resistencia suficiente.
- Los vehículos deben estibarse con los frenos activados y las ruedas bloqueadas para evitar movimientos.

Los detalles completos sobre como trincar vehículos se encuentran en el Código CSS, Anexo 4.

Sumario

El Capitán y la tripulación deben tener un conocimiento lo más amplio posible del trabajo a realizar y de las posibilidades de estiba y trincaje de su buque y realizar una estimación de riesgos para todas las cargas que transportan. Debe prestarse particular atención cuando se transportan cargas fraccionadas. Cuando se trate de transporte de vehículos, debe tomarse especialmente en consideración el riesgo potencial de fuego a bordo. Esto requiere una perfecta percepción de los factores de riesgo de incendio, incluyendo el combustible de los depósitos y las baterías de los vehículos.

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.britaniapandi.com

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.

Prevención de riesgos

Publicaciones

Operando en zonas de control de emisiones: Parte 1 La Guía Edición 2015

Operando en zonas de control de emisiones: Parte 2 El Manual Edición 2015 Witberby Seamanship Enero 2015

El límite del 0,1% de emisión de sulfuro en las zonas de control de emisiones establecido a partir de Enero del 2015 tiene un impacto real en la manera en que los armadores y operadores deben de gestionar sus flotas para asegurar una operativa segura, efectiva y competitiva.

Esta publicación ayuda a los armadores y operadores a entender como realizar una suave transición además de realizar las operaciones de una manera competitiva, segura y eficiente desde el punto de vista de los costes dentro de una zona de control de emisiones. Producida en asociación con el Lloyd's Register, la Guía facilita una información práctica, experta e imparcial sobre todos los aspectos para operar dentro del control de emisiones y el Manual facilita una referencia completa para las tripulaciones a bordo en un formato físico duradero que les permite tener un conocimiento completo de todos los procedimientos requeridos para el cumplimiento.

<http://goo.gl/YvYBZa>

<http://goo.gl/1NeLh>

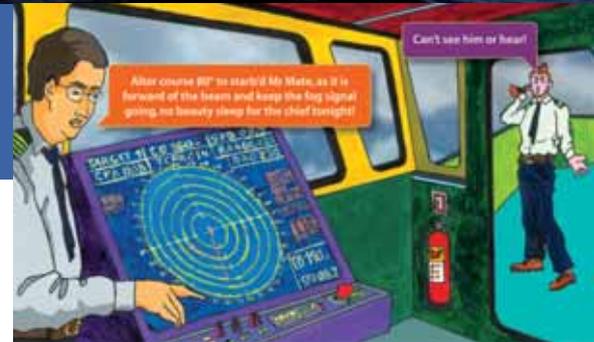


Guía para los Capitanes sobre Ciberseguridad Witberby Seamanship Febrero 2015

Esta Guía no está escrita en un lenguaje técnico para asegurar su accesibilidad a aquellos para los que el inglés no es su lengua materna e incluye un memorizador para facilitar a los Capitanes un asesoramiento rápido y práctico. No es específico para el Reino Unido y resulta válido para todas las nacionalidades de buque, operador y tripulación.

La ciberseguridad marítima es un tópico de gran preocupación para la comunidad marítima. Afecta a prácticamente todas las áreas de la operación de buques y tiene implicaciones significativas para la seguridad del negocio.

<http://goo.gl/MZ34TW>



Campaña de pósters sobre prevención de riesgos: COLREGs 5, 6, 19 y 35

Este sexto póster de la serie se refiere a la pobre visibilidad y al hecho de que en muchos de los casos analizados por el equipo de prevención de riesgos de la Asociación, los buques no han activado la señal de niebla tal como establecen las reglas.

El póster muestra a un joven oficial en el ala de estribor del puente informando al Capitán de que no puede ver ni oír al buque que se encuentra a 10° a proa por estribor. El otro buque está siendo plotado en el radar y se encuentra en rumbo de colisión. Ambos buques están navegando en lo que cada Capitán considera una velocidad segura y ambos deberían por tanto estar preparados para una maniobra inmediata.

El Capitán toma la decisión de alterar el curso a estribor de acuerdo con la regla 19 ya que el otro buque se encuentra a proa y no a su costado de estribor. Con esta maniobra está realizando una alteración muy clara. Debería de ser muy obvio para el otro buque que se ha tomado dicha acción.

El plotado en el otro buque debería de aparecer reflejado rápidamente de forma que el punto de aproximación irá aumentando. Una vez se haya librado al buque el plotado permitirá a nuestro buque retornar a su rumbo original.

La regla 5 establece que se mantenga una buena vigilancia mediante todos los medios disponibles y mantenerla durante el proceso de la maniobra. En el póster se muestra al joven oficial utilizando una trompetilla lo cual enfatiza la importancia de guardar mucha atención a las señales de niebla que puedan emitir otros buques. Además, el Capitán activa su propia señal de acuerdo con lo establecido en la regla 35 y pese a las molestias que esto pueda generar a aquellos que estén procurando descansar.