

RISK WATCH

Daños a las defensas en el atraque

Navegación y náutica

- 1 Daños a las defensas en el atraque
- 2 República del Congo: límite de las aguas territoriales
- 3 Explotaciones piscícolas cerca del puerto de Lanshan, RP China

Contenedores y mercancías

- 4 Daños a la carga: embalaje inadecuado
- 4 Cargas de ácido fosfórico en la India

Actualidad normativa

- 5 Licuefacción: los cargadores deben realizar muestreos y pruebas para controlar el contenido de la humedad

Polución

- 6 Derrame de petróleo en Brasil – cómo evitar que pequeños derrames terminen en grandes reclamaciones

Prevención de riesgos

- 7 Campaña de pósters sobre prevención de pérdidas: COLREGs 3(f), 18 y 27(a)
- 8 Britannia produce un vídeo sobre operaciones de puente

Varios

- 8 Redes sociales: no subir imágenes de incidentes

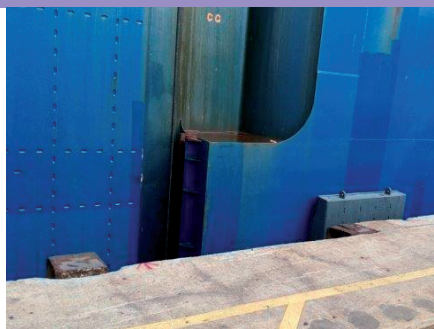


Al decidir la posición final del buque en el muelle es importante tener en cuenta la presencia de los equipos portuarios (como las defensas) y su ubicación en relación a cualquier protuberancia o entrante del casco. No se trata solo de considerar las partes más obvias del casco tales como los voladizos de las amuras o los alerones del puente, sino también otras menos evidentes.

En un caso reciente tratado por el Club, un buque cochera había terminado su atraque unos 15 minutos antes de la bajamar. El buque había atracado siguiendo las indicaciones del personal portuario pero parece que ellos se habían preocupado más en dejarlo para que la rampa lateral de popa descansara en un lugar determinado del muelle sin tener en cuenta la posición de una defensa. Nadie a bordo se dio cuenta de que la marea estaba tan baja que la base de la

rampa quedaba directamente debajo de la defensa y que había riesgo de que quedara enganchada en ella cuando la marea comenzara a subir. Algunas horas después ocurrió lo inevitable. La tripulación, jugando con las amarras, consiguió correr un poco el buque a lo largo del muelle pero era ya demasiado tarde y para entonces la defensa ya había sido parcialmente arrancada del paramento del muelle.

Navegación y Náutica



Daños a las defensas en el atraque (continuación)

El Capitán y la tripulación deben tener presente que ellos son casi siempre responsables de la maniobra y posición de atraque del buque, independientemente de las indicaciones o sugerencias del práctico o del personal de tierra.

Debería realizarse una estimación de riesgos para asegurarse de que el Capitán y la tripulación son conscientes de cualquier posición indeseable en relación con el

equipamiento portuario, como cuando las defensas podrían ser dañadas por el buque durante la maniobra o con el cambio de marea. El Capitán debe recibir constantes indicaciones de los oficiales a proa y popa durante la maniobra. Un oficial responsable debería también verificar que la posición final de atraque es segura respecto a cualquier protuberancia del casco o del muelle antes de dar por concluida la maniobra.

Una precaución adicional consistiría en incorporar 'recordatorios visuales' en el casco, tales como utilizar pintura para resaltar las áreas que pueden engancharse en las defensas o utilizar señales de 'no defensas' cerca de las áreas conflictivas del casco.

República del Congo: límite de las aguas territoriales

En un caso tratado recientemente por el Club aparecía la detención de un buque y su tripulación en Africa Occidental. El caso ilustra el riesgo de asumir que se puede fondear o quedar a la deriva más allá del clásico límite territorial de las 12 millas sin el permiso del estado del litoral adyacente.

El buque de los Asociados había descargado y se encontraba a la deriva a unas 50 millas náuticas de la costa de la República del Congo esperando órdenes. La previsión de malos tiempos hizo que el Capitán se acercara a tierra y fondeara a 23 millas náuticas de la línea de costa más cercana. Tras dos semanas fondeado en el mismo lugar, sorprendentemente aparecieron dos buques de guerra que ordenaron al buque proceder escoltados a Pointe Noire. Allí el buque fue inmediatamente arrestado y cuatro tripulantes, incluido el Capitán, fueron llevados a tierra detenidos para ser interrogados por las autoridades locales (incluida la Armada y los servicios secretos) bajo cargos de tratarse de un 'barco pirata' o estar implicado en actividades mercenarias. Las negociaciones para conseguir su liberación resultaron difíciles y prolongadas.

El Capitán y los otros tres tripulantes permanecieron dos días en un centro de detención y luego, durante otra semana más, detenidos en un hotel antes de ser liberados.

El Capitán, creyendo que las aguas territoriales congoleñas solo alcanzaban las 12 millas náuticas, no consideró que existía ninguna obligación de notificar a las autoridades locales su presencia allí.

Mientras el Convenio de Naciones Unidas sobre la Ley del Mar (UNCLOS) establece el límite de las aguas territoriales en 12 millas náuticas (Art. 3) algunos estados aún reclaman límites territoriales más allá de las 12 millas náuticas, incluida la República del Congo que las extiende a las 200 millas náuticas.

Este caso sirve de importante aviso sobre la necesidad de comprobar los límites territoriales aplicables y así evitar violar las leyes de los estados costeros cuando se fondea o se queda a la deriva en aguas abiertas.



Explotaciones piscícolas cerca del puerto de Lanshan, RP China

El Club sigue recibiendo información sobre casos de buques que atraviesan granjas de acuicultura, especialmente bateas de mejillón sumergidas, en las proximidades de Lanshan Port en la provincia de Shandong.

En uno de los incidentes reportados, el buque en cuestión llegaba a Langshan para descargar. Habiendo fondeado en la zona asignada, el Capitán recibió la guía de puerto y un mapa del consignatario local donde se indicaban las áreas de explotaciones piscícolas. El segundo oficial procedió a marcar estas áreas en la carta ECDIS, siendo esta carta corregida la utilizada para navegar desde el fondeadero hasta el muelle asignado. Durante este tránsito no se habían detectado ecos en el radar ni se había recibido ningún tipo de aviso por parte del Sistema de Control de Tráfico (VTS) de Lanshan ni de las embarcaciones de pesca que se suponía estaban al cargo de las granjas. Antes de pasar dos días desde el atraque, se recibió una notificación de accidente del propietario de una de estas explotaciones por medio del consignatario local.

Se investigó el incidente junto con otros casos reportados y la investigación reveló que la mayoría de los buques implicados en estos incidentes habían en algún momento invadido inadvertidamente estas áreas designadas a las granjas y que no habían obtenido o tomado nota de los avisos e instrucciones oficiales locales (aunque también se vió que en algunos casos las granjas afectadas estaban fuera del perímetro asignado). Es sabido que las autoridades al

cargo permiten a estas granjas de acuicultura instalarse muy cerca de los canales navegables, lo que supone un riesgo adicional para la navegación en casos de pequeñas desviaciones de la ruta asignada.

En algunos casos existe la evidencia de que estas granjas de acuicultura certificadas no están identificadas en la información sobre el puerto distribuida por los consignatarios ni están marcadas en las cartas. Más aún, todas las explotaciones implicadas en los diferentes incidentes no estaban suficientemente marcadas con señales de aviso a la navegación. A pesar de que los propietarios de las granjas están obligados a dotarlas de marcas de aviso adecuadas a su alrededor, frecuentemente solo utilizan pequeñas banderolas sin otras indicaciones tales como reflectores de radar, boyas luminosas, etc. Esto hace muy difícil identificar su presencia, especialmente con poca visibilidad.

Incluso en los casos en que los dueños de las granjas no cumplen con la obligación de mostrar avisos adecuados o incluso cuando sitúan todas o parte de ellas fuera de las áreas asignadas, es muy difícil que el armador pueda evadir la responsabilidad total siempre que quede probado que el buque se había desviado del canal de navegación.

A la vista de estas circunstancias, se recuerda a los Asociados que se mantengan precavidos en todo momento y consideren el aplicar, entre otras, las siguientes medidas:

- En las entradas y salidas al puerto de Lanshan (y sujeto a otros requisitos de la navegación) seguir las rutas definidas sin cambiar los rumbos, incluso si la carta indica que las aguas a ambos lados de la ruta están libres de obstrucciones.
- A la hora de la planificación de viaje, recabar las últimas informaciones del consignatario, autoridades de puerto y VTS sobre la posición de las granjas de acuicultura.
- Seguir meticulosamente los avisos para la navegación difundidos por la Administración de Seguridad Marítima (MSA) y recabar su asistencia, especialmente si la información recibida del consignatario es dudosa.
- Mantener una vigilancia visual adecuada en todo momento y una velocidad de navegación segura apropiada al riesgo de la presencia de artes de pesca sin marcas o inadecuadamente marcadas.

Contenedores y mercancías

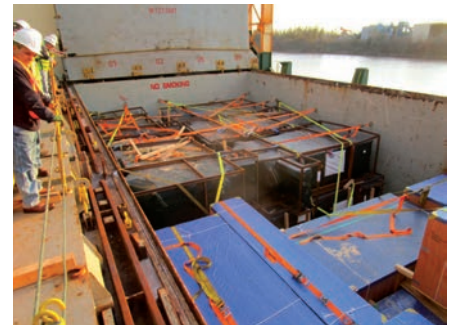
Daños a la carga: embalaje inadecuado

En un reciente caso reportado al Club, una partida de repuestos de caldera de presión resultó seriamente dañada debido a los tiempos duros encontrados en la ruta entre Hong Kong y Houston. El buque sufrió fuertes marejadas y vientos de fuerza 9 Beaufort. El Capitán fue jugando con la velocidad y el rumbo para minimizar los balances y pantocazos pero a pesar de todo esto, una inspección del Capitán en las bodegas reveló que la carga de la bodega nº 2 había resultado dañada.

Hubo inspectores durante las operaciones de descarga en Houston para investigar la naturaleza y alcance de los daños. La estiba y trincaje de la carga resultaron ser correctas, habiéndose seguido las instrucciones del Manual para Trincaje de Cargas (CSM). La conclusión a que se llegó fue que el embalaje y la protección (por cuenta de los cargadores) que consistía en una frágil estructura de pequeños angulares de metal, resultó insuficiente para el viaje oceánico.

Todas las operaciones de carga y estiba habían sido supervisadas por el 1er oficial, pero éste no había prestado atención al embalaje ni a la protección de la carga. El diseño de la estructura metálica y las dimensiones de los angulares usados para proteger los tubos de la caldera eran claramente inadecuados para los esfuerzos previsibles en alta mar y estaban obviamente pensados para el transporte terrestre y el almacenamiento en tierra.

El cargador tiene el deber de embalar la carga de un modo suficientemente eficaz para aguantar los rigores de un viaje oceánico. Aunque el Capitán (armadores) puede no ser responsable según los términos de una póliza de fletamento de la estiba y el trincaje y de los daños derivados de esto y raramente será responsable de las consecuencias de un embalaje inadecuado; sin embargo, el Capitán y/o la parte responsable de la carga y estiba debería ser capaz de apreciar la idoneidad del embalaje y la protección para el viaje previsto y ponerse en contacto con cargadores y fletadores en caso de albergar serias dudas sobre ello. En cualquier caso, el Capitán tiene la obligación de asegurarse de que la carga está embalada y protegida de modo que no produzca daños o riesgos al buque o a otras cargas a bordo que puedan proceder del fallo de dicho embalaje.



Cargas de ácido fosfórico de la India

Se han producido recientemente incidentes en los que los tanques de acero inoxidable de buques quimiqueros han resultado dañados tras el transporte de cargamentos de ácido fosfórico desde la costa oriental de la India.

El alcance de los daños a los tanques de carga de acero inoxidable abarca desde un pequeño moteado en la superficie del tanque a corrosiones más importantes, causando que la superficie del tanque se desprenda en lascas como muestran las fotografías de la derecha. Las reparaciones pueden ser muy laboriosas y prolongadas existiendo el riesgo adicional de contaminar la carga que se transporte. Para minimizar estos riesgos, deberían considerarse los siguientes temas:

Conocimientos de la tripulación

Es importante que la tripulación esté familiarizada con el tipo de carga que se transporta y con el tipo de acero inoxidable de los tanques del buque. El ácido fosfórico de tipo alimentario no corroe el acero inoxidable pero el utilizado para fertilizantes es mucho más agresivo. La tripulación debe estar familiarizada con el Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) que debe contener información sobre los peligros del

transporte de ácido fosfórico e incluye instrucciones sobre la temperatura máxima del producto a cargar.

Tablas de resistencia de los tanques

Los niveles de fluoruros y cloruros junto con la temperatura de la carga influirán en el grado en que la carga pueda reaccionar con el acero inoxidable de los tanques. Las tablas de resistencia de los tanques de carga, generalmente aportadas por el fabricante, dan información sobre los niveles de temperatura de seguridad del cargamento.

Mantener un registro de temperaturas de carga

A veces se cargan productos con temperaturas excesivas. La tripulación debe conocer los puntos donde se encuentran los sensores de temperatura de la carga y hacer un seguimiento de ella al comienzo y durante la operación. Si la temperatura fuera excesiva habría que parar la carga.



Licuefacción: los cargadores deben realizar muestreos y pruebas para controlar el contenido de humedad

Con efecto 1 de Enero de 2017, la OMI ha introducido una revisión del Código Internacional Marítimo de Cargas Sólidas a Granel (IMSBC) sobre 'Directrices sobre desarrollo y aprobación de procedimientos para toma de muestras, pruebas y control del contenido de humedad en cargamentos sólidos a granel que puedan licuificarse'.

Los objetivos de las directrices son:

- Asistir a los cargadores en la preparación de procedimientos para tomar muestras, hacer pruebas y controlar el contenido de humedad exigible según el Código IMSBC.
- Asistir a las autoridades competentes del puerto de carga en su aprobación o control de la implementación de estos procedimientos de acuerdo con el Código IMSBC. La licuefacción puede ocurrir cuando el contenido de humedad de ciertas cargas a granel excede el límite definido de humedad transportable (TML). Estas cargas se identifican como del Grupo A en el Código IMSBC. De este modo, a menos que el buque esté específicamente diseñado para el transporte de cargas licuificadas, es muy importante asegurarse de que el contenido de humedad sea inferior al TML de la carga. Si el cargamento sólido llega a licuificarse en un buque granelero normal, los resultados pueden ser catastróficos pues rápidamente perderá su estabilidad positiva y puede perderse en un corto período de tiempo.

El Código IMSBC establece la determinación mediante pruebas de la aceptabilidad de las partidas consignadas para su embarque. De este modo la OMI ha desarrollado las directrices para los cargadores en MSC.1/circ. 1454/Rev.1 para establecer procedimientos de muestreo, pruebas y control del contenido de humedad. Estos procedimientos han de ser aprobados y su implementación vigilada por la autoridad competente del puerto de carga. Las directrices enumeran los requisitos impuestos al cargador y a la autoridad competente.

El cargador

El cargador debe desarrollar los siguientes procedimientos de muestreo que incluyen identificar lo siguiente:

- la partida a ser muestreada
- el material (tipo, tamaño de partículas, composición)
- tiempo, frecuencia y lugar del muestreo
- método de muestreo
- equipo usado para el muestreo
- personas responsables del muestreo y su preparación

- supervisor técnico responsable y su preparación
- guardar registros del adiestramiento, revisiones internas, trazabilidad de sub-muestras y mantenimiento del equipo de muestreo.

Las directrices también establecen los requisitos del procedimiento de muestreo que deben ser cumplidos por el cargador que incluyen:

- la descripción del método de prueba adoptado para determinar el contenido de humedad y la aceptabilidad de la partida
- una lista de los métodos internacionales y nacionales reconocidos para varios materiales según el Código IMSBC
- un protocolo para implementar el método de prueba

El método de prueba debe:

- ser reproducible
- dar resultados compatibles a nivel de buque
- ser consistente con los retornos del procedimiento
- ser capaz de aportar un margen de seguridad respecto a la licuefacción
- asegurar que el contenido de humedad es menor que el TML

Las directrices también requieren un procedimiento a ser seguido por el cargador para controlar el contenido de humedad de la carga. Lo importante es que una vez que se ha medido el contenido de humedad este se mantenga por debajo del TML. Este procedimiento debe basarse en los factores que pueden influir en el contenido de humedad entre el área de producción y el buque. El procedimiento debe contener:

- la configuración geográfica del área de producción
- la ubicación de los montones
- el método de transporte del área de producción a los montones y después al buque
- precauciones a observar en el área de los montones

- métodos de carga de tierra a barco y protección contra derrames
- muestreo en diferentes puntos en la operación almacenaje/transporte
- procedimientos para identificar cuando el material no es apto para la carga
- controles internos periódicos
- adiestramiento del personal implicado
- mantenimiento de registros

La autoridad competente

La autoridad competente del puerto de carga debe:

- proporcionar una verificación inicial al cargador. Esto debe hacerse antes de que el documento que certifica que los procedimientos del cargador han sido aprobados (según la sección 4.3.3 del Código IMSBC) sea entregado al Capitán o a su representante. Debe incluir el cumplimiento de los procedimientos con las provisiones del Código IMSBC y que el personal implicado ha recibido el adiestramiento adecuado.
- La verificación de la renovación de los procedimientos del cargador a intervalos especificados por la autoridad del puerto de carga competente en períodos no mayores de 5 años.
- Una verificación intermedia anterior al primer aniversario del documento requerido por el Código IMSBC.

La autoridad competente debe investigar cualquier cambio en los procedimientos antes de su aprobación. También debe emitir un documento afirmando que los procedimientos del cargador han sido aprobados tras la revisión inicial o su renovación de acuerdo con el Código IMSBC. Este documento será firmado por la autoridad competente para certificar que los procedimientos descritos en las directrices MSC.1/Circ. 1454/Rev.1 se han cumplido y una copia de este documento debe ser entregada al Capitán o sus agentes de acuerdo con el Código IMSBC.

Se espera que la implementación de estas regulaciones del Código IMSBC ayuden a prevenir más casos de licuefacción.

Polución

Derrames de petróleo en Brasil – cómo evitar que pequeños derrames terminen en grandes reclamaciones

A pesar de la gran reducción del número de grandes derrames de petróleo en todo el mundo, numerosos derrames menores de tipo operativo ocurren cada año. Sin embargo, el hecho de ser derrames relativamente pequeños no significa que deban considerarse como menos serios: los pequeños derrames no significan necesariamente menores reclamaciones.

En Brasil, la política de la Oficina del Fiscal Federal es la de tratar los derrames menores tan rigurosamente como a los mayores por haber percibido potenciales efectos a largo plazo. Los derrames menores pueden terminar en grandes reclamaciones por daños medioambientales o 'morales' que no comienzan hasta muchos años después de los hechos. Los registros y la información sobre las circunstancias del caso pueden haber sido archivados e incluso no contarse ya con testigos. Por ello, mientras una reclamación relativamente pequeña puede parecer terminada tras el pago de las multas impuestas, el dar por cerrado el caso quizás no sea, a la larga, la mejor decisión a tomar.

El bufete brasileño Siano & Martins Advogados Asociados aconseja tratar cuidadosamente cualquier pequeño vertido, incluso cuando en principio pueda parecer lógico darle carpetazo tras haber sido pagadas las multas a las autoridades y haberse completado la limpieza de la costa. Hay algunos temas legales específicos que crean problemas a los armadores:

- Grandes acciones públicas civiles pueden ser admitidas a trámite, referidas a contaminación de hábitats u organismos persiguiendo daños medioambientales substanciales. Esto puede posteriormente verse incrementado por la aplicación de daños punitivos 'morales', intereses e inflación.

- Decisiones recientes del Tribunal Superior de Justicia Brasileño han sostenido que las acciones públicas civiles no prescriben (basándose en la naturaleza prolongada en el tiempo de los daños medioambientales).

- Puede ser posible que los fiscales reclamen daños al medio sin probar las pérdidas. Esto lo permite la aplicación de una fórmula exponencial para la cuantificación de reclamaciones empleada por la Autoridad Medioambiental de Sao Paulo: Valor (US\$) = $k [10 (4,5 + x)]$ (comúnmente conocida como la fórmula CETESB). (k es el número de incidentes previos de los inculpados (siendo $k=1$ para la primera vez, $k=2$ para la segunda y así sucesivamente) y x considera la suma de cinco variables que se evalúan de 0,1 a 0,5: cantidad vertida, vulnerabilidad, toxicidad, persistencia del producto contaminante y mortalidad de organismos).

Esta fórmula obviamente arbitraria para calcular una pérdida es muy controvertida. ITOPF ha comentado recientemente que: 'la asunción básica por modelos teóricos de que un vertido de petróleo resultará inevitablemente en daños a recursos

medioambientales de naturaleza o escala definida es científicamente inexacta... especialmente, la fórmula no tiene en consideración la limpieza realizada tras el incidente. Una operación de limpieza cuidadosamente realizada invariablemente acelera el ritmo de recuperación natural del área afectada y, al hacerlo, ayuda a mitigar el impacto en el medio'.

Es esencial basar la defensa de este tipo de reclamaciones en sólidas evidencias cuidadosamente conservadas. La estimación científica de los daños materiales en el medio será la mejor manera de discutir los presuntos daños calculados por modelos matemáticos hipotéticos. Las acciones que puede que haya que tomar incluyen:

- encontrar la fuente o fuentes potenciales de contaminación en la vecindad del incidente por medio de muestras de campo;
- determinar la escala y alcance de cualquier vertido contaminante incluyendo la naturaleza de cualquier contaminación costera y los hábitats potencialmente afectados; e
- investigar el impacto potencial en pesquerías y turismo locales.

En conclusión, se recomienda que las acciones mencionadas se consideren incluso en los incidentes menores de polución en Brasil. Los costes de inspecciones de campo y muestreos muy localizados son generalmente modestos y pueden ayudar a evitar la responsabilidad y también a proteger cualquier potencial derecho de retorno contra terceros por las comúnmente abultadas reclamaciones de daños medioambientales.



Campaña de pósters sobre prevención de pérdidas: COLREGs 3(f), 18 y 27(a)

Algunos buques han sido recientemente reconvenidos por el uso incorrecto de las señales de 'buque sin gobierno'(NUC) mientras esperaban parados al práctico.



Las circunstancias ilustradas en el póster son; en la oscuridad del crepúsculo el buque procede en medio de un denso tráfico; los destellos rojos en el panel de instrumentos indican al personal de guardia que el sistema de gobierno ha fallado; el telégrafo se ha puesto en 'parar máquinas'. El buque está haciendo en el momento 12,5 nudos; las luces de 'sin gobierno' (dos luces rojas de todo horizonte en una línea vertical) junto con las de costado roja y verde y la blanca de alcance están encendidas; el oficial de guardia está llamando al guardacostas local para informarle de la situación; también explica su intención de apagar la blanca de popa y las de costado, dejando solo las rojas de 'sin gobierno'; una vez que el buque haya perdido toda su arrancada.

En el COLREG Regla 3-Definiciones generales se establece que un buque que se encuentra 'sin gobierno' es uno que, debido a circunstancias excepcionales, es incapaz de maniobrar de acuerdo con estas reglas y, por lo tanto, incapaz de separarse de la derrota de otro. Esto estaría justificado como consecuencia de un fallo importante de máquinas o del gobierno o cualquier otra causa excepcional, pero no estaría justificado si el buque se encontrara simplemente a la deriva mientras espera que el práctico embarque. En caso de colisión entre un buque

que equivocadamente exhibe las luces de 'sin gobierno' o las bolas negras y un buque de propulsión mecánica, el Capitán y el oficial de guardia podrán ser acusados en una acción administrativa.

Tan pronto como la propulsión, el gobierno u otras deficiencias sean reparadas el buque apagará las luces de 'sin gobierno' o arriará las señales de día - dos bolas negras en línea vertical - y procederá con las luces normales del buque de propulsión mecánica de acuerdo con el reglamento de luces y abordajes aplicable.

Regla 3

Definiciones generales

f) La expresión 'buque sin gobierno' significa todo buque que por cualquier circunstancia excepcional es incapaz de maniobrar en la forma exigida por este Reglamento y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque.

Regla 18

Obligaciones entre categorías de buques

Sin perjuicio de lo dispuesto en las Reglas 9, 10 y 13,

a) Los buques de propulsión mecánica, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:

- i) un buque sin gobierno;
- ii) un buque con capacidad de maniobra restringida;
- iii) un buque dedicado a la pesca;
- iv) un buque de vela.

b) Los buques de vela en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:

- i) un buque sin gobierno;
- ii) un buque con capacidad de maniobra restringida;
- iii) un buque dedicado a la pesca.

c) En la medida de lo posible, los buques, dedicados a la pesca, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:

- i) un buque sin gobierno;
- ii) un buque con capacidad de maniobra restringida.

d) (i) todo buque que no sea un buque sin gobierno o un buque con capacidad de maniobra restringida evitará, si las circunstancias del caso lo permiten estorbar el tránsito seguro de un buque restringido por su calado, que exhiba las señales de la Regla 28.
ii) un buque restringido por su calado navegará con particular precaución teniendo muy en cuenta su condición especial.

e) En general, un hidroavión amarrado se mantendrá alejado de todos los buques y evitará estorbar su navegación. No obstante, en aquellas circunstancias en que exista un riesgo de abordaje, cumplirá con las Reglas de esta Parte.

f) (i) Cuando despeguen, aterricen o vuelen cerca de la superficie, las naves de vuelo rasante se mantendrán bien alejadas de todos los demás buques y evitarán entorpecer la navegación de éstos;
ii) Las naves de vuelo rasante que naveguen por la superficie del agua cumplirán lo dispuesto en las reglas de la presente parte como si fueran buques de propulsión mecánica.

Regla 27

Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida

- a) Los buques sin gobierno exhibirán:
- i) dos luces rojas todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible;
 - ii) dos bolas o marcas similares en línea vertical, en el lugar más visible;
 - iii) cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en este párrafo, las luces de costado y una luz de alcance.

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.
Las Mercedes, 25 - 7º
48930 Las Arenas (Vizcaya)
Spain

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

Britannia produce un vídeo sobre operaciones de puente



Britannia ha creado un corto de 22 minutos usando un simulador de puente de la Academia Marítima de Warsash, Southampton (UK) y está en vías de producir otros.

El vídeo está basado en un número de incidentes que han sido investigados como parte del extenso análisis del Club sobre causas raíces de las reclamaciones sobre objetos fijos y flotantes.

La película ilustra la actividad diaria de un equipo de puente y su interacción con terceras partes durante una operación rutinaria que acaba en desastre.

Se invita a los Asociados a integrar este vídeo y taller en sus programas de formación internos. El vídeo es útil para tripulantes y cuadros de tierra pues promueve la conciencia de que todo el mundo tiene un papel para crear una cultura de seguridad dentro de la organización.

Los Asociados pueden ver el vídeo en la página web del Britannia y pueden

descargarlo y repasarlo para los adiestrados, incluyendo los principales puntos a considerar para cada uno de los tres módulos, así como el script.

www.goo.gl/NFT010

Si los miembros desean recibir una copia de la película, envíen un correo electrónico a: info@britanniapandi.com

Varios

Redes sociales: no subir imágenes de incidentes

Un incendio reciente a bordo de un buque perteneciente a un Asociado ha evidenciado el tema de que algunos tripulantes hayan tomado fotografías y las hayan subido a las redes sociales justo después del incidente.

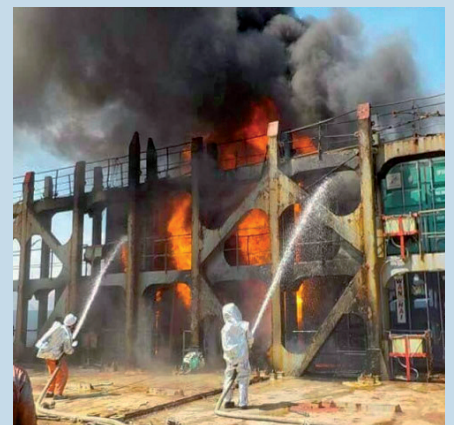
En este caso las fotografías subidas por un tripulante fueron descubiertas y usadas por la web de un medio marítimo en un artículo en que se daban detalles sobre el buque y el incidente.

Las fotografías que terminan llegando al dominio público pueden causar dificultades a los Asociados y al Club de las siguientes maneras:

- Intereses de la carga o fletadores pueden enterarse de un incidente, originando numerosas solicitudes de abogados o expertos para tener acceso al buque a su llegada al siguiente puerto de escala.

- Las imágenes pueden perjudicar la posición del Asociado respecto a reclamaciones originadas por el incidente.

Se recomienda que el Capitán pida a la tripulación que no tome fotografías durante o tras un incidente pero si lo hacen, trate de que estas fotografías no se suban a las plataformas de las redes sociales donde pudieran ser utilizadas por terceras partes interesadas.



Nota del editor: Estamos continuamente buscando la manera de mantener e incrementar la utilidad, la actualidad y el interés general de los artículos del Risk Watch. Por favor envíen cualquier comentario a: rwatched@triley.co.uk