

RISK WATCH

RW

JUNIO 2018

CONOCE AL EQUIPO NUESTRO NUEVO CORRESPONSAL EXCLUSIVO EN TAIWAN

ANÁLISIS DE UN INTERESANTE CASO DE COLISIÓN

PREVENCIÓN DE RIESGOS TRABAJO EN ALTURA - HAZLO CON SEGURIDAD

ANÁLISIS LEGAL ARTÍCULOS SOBRE LICUEFACCIÓN Y FLETAMENTO POR VIAJE



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

CARTA DE LA EDITORA

LA MISIÓN DE BRITANNIA ES LA DE SER **EL CLUB DE P&I MÁS EXCLUSIVO DEL MUNDO**



Estamos encantados de presentar en esta edición a nuestra nueva oficina de corresponsales exclusivos en Taiwán, B Taiwan Correspondent Co. Ltd, quienes abrieron sus puertas el 20 de Febrero de 2018. Ms Euly Luo, la responsable de la oficina, nos presenta a sus colegas en la sección "Conoce al Equipo".

En otro apartado de esta publicación, el departamento de prevención de riesgos revisa casos recientes tramitados por el Club, resaltando algunos temas comunes – centrándose en los trabajos en altura y tareas rutinarias. También analizamos un caso de abordaje, comentamos el resumen de ITOPF sobre contaminación, asesoramos sobre licuefacción y advertimos acerca de interferencias en el GPS en el Mar Negro y Mediterráneo Oriental. Además, hay un análisis legal sobre llegada a tiempo al primer puerto de carga.

El Comité de Representantes de los Asociados y el Consejo se reunieron recientemente en Tokio y anunciaron algunas noticias interesantes. Se realizará una distribución adicional de capital de 20 millones de dólares a todos los Asociados mutualistas de P&I con buques inscritos en la medianoche del 15 de Mayo de 2018. Esto es como consecuencia de un beneficio después de impuestos de 80,6 millones de dólares. Hay más detalles disponibles en el Informe Anual y Estados Financieros publicado a principios de este mes.

Britannia está incrementado su representación internacional con la apertura en breve de una nueva oficina en Grecia, así como potenciando las oficinas existentes en Hong Kong y Japón. Además, se anunció la creación de un nuevo corresponsal exclusivo en Dinamarca. Esperamos presentarles a todos ellos en futuras ediciones.

El equipo de prevención de riesgos continúa facilitando sus seminarios prácticos para marinos y DPAs (Designated Person Ashore – Persona Designada en Tierra) en varias localizaciones del mundo.

Finalmente, el "Training Week" (semana de formación) del Britannia se celebrará un año más en nuestra oficina de Londres del 3 al 7 de Septiembre. Los Asociados están invitados a enviar representantes para atender el curso que incluye una semana de conferencias y un programa social, facilitando una oportunidad excelente para conocer los equipos de reclamaciones radicados Londres.

Los detalles completos y registro a nuestros seminarios y "Training Week" están disponibles en nuestra página web: britanniapandi.com/company-profile/club-diary/

CLAIRE MYATT
Editora

CONOCE AL EQUIPO DE B TAIWAN

EL NUEVO CORRESPONSAL EXCLUSIVO DEL BRITANNIA EN TAIWÁN ES B TAIWAN P&I CORRESPONDENT CO., LTD. LA OFICINA ESTÁ INTEGRADA POR UN EQUIPO ENTUSIASTA QUE HA ESTADO ESTRECHAMENTE ASOCIADO CON BRITANNIA DURANTE MUCHOS AÑOS. SU EXPERIENCIA COLECTIVA EN SINIESTROS DE P&I ES DIFÍCIL DE ENCONTRAR EN NINGUNA OTRA PARTE EN TAIWÁN. EL EQUIPO ASISTE PRINCIPALMENTE A LOS ASOCIADOS TAIWANESES DE BRITANNIA. TAMBIÉN ASISTEN A CUALQUIER ASOCIADO DEL BRITANNIA QUE TENGA UN PROBLEMA EN TAIWÁN.



EULY LUD es la **Directora General de B Taiwan** y tiene treinta años de experiencia como corresponsal trabajando con Asociados del Britannia. Licenciada en derecho por la Universidad Nacional de Taiwán, durante años Euly ha tramitado una completa gama de reclamaciones surgidas en aguas Taiwanesas. Euly explica y educa regularmente sobre temas de P&I dando charlas y presentaciones. Tiene una amplia red de contactos en departamentos gubernamentales que a menudo consultan informalmente con ella. Euly ha estado involucrada en una propuesta reciente para una nueva legislación de contaminación en Taiwán en representación del Grupo Internacional de Clubes de P&I.



RUTH CHEN es **Vicepresidenta de B Taiwan** y completó su Máster en derecho en EEUU. Comenzó a trabajar como corresponsal en 2004 y desde entonces ha estado tramitando reclamaciones de mercancías, daños materiales y tripulantes. Aplicando su amplio ámbito de conocimientos de P&I y habilidades organizativas, Ruth es fundamental en la promoción y organización de diferentes conferencias y presentaciones del Britannia en Taiwán incluyendo Foros Asiáticos, Seminarios de Reclamaciones y Prevención de Riesgos, así como asegurarse de que todos disfruten de acontecimientos más relajados tales como la Britannia Golf Cup.



BRADY HUANG es la **Directora de Reclamaciones** y licenciada en 2007 por la Universidad de Cardiff con un Máster en negocio marítimo. Además de siete años de experiencia en P&I, Brandy ha trabajado para una gran Compañía de Automoción, como responsable de la gestión del transporte y logística. Brandy ha tramitado varios tipos de reclamaciones tales como daños a la carga, tripulantes y a propiedades.



AVEN YU es la **Asistente de Administración de la Oficina**. Ha trabajado en la corresponsalía desde 1995 y ayuda con las gestiones generales en la rutina diaria de la oficina, incluyendo soporte administrativo. Su voz es bien conocida por los Asociados de Taiwán dado que usualmente es la primera persona que contesta las llamadas telefónicas de los Asociados. También actúa como asistente personal de Euly.



JASON HUANG es el nuevo miembro del equipo de B Taiwan, incorporándose el 1 de Junio de este año. Tiene muchas ganas de aprender sobre el seguro de P&I y el negocio marítimo internacional en general. Este es el primer trabajo de Jason en la industria y está ilusionado con los nuevos retos que tiene por delante.



APLICACIÓN BIENESTAR EN LA MAR

La aplicación Bienestar en la Mar está patrocinada por el Britannia P&I y forma parte del programa de Bienestar en la Mar de la Sailors' Society que incluye un curso de coaching online y presencial. Se anima a los tripulantes a que descarguen la aplicación para ayudarles a mantenerse sanos en la mar.

Para más información visitar: sailors-society.org



ANÁLISIS DE UN CASO DE COLISIÓN

ESTO ES UN RESUMEN DE UNA COLISIÓN ENTRE UN BUQUE TANQUE Y UN CONTAINERERO. SE PUEDE ACCEDER A UN ANÁLISIS MÁS DETALLADO EN EL LINK QUE FIGURA AL FINAL DE ESTE ARTÍCULO.



La colisión entre el *EVER SMART* y el *ALEXANDRA 1* el 11 Febrero 2015 en los accesos a Jebel Ali ha sido el objeto de un informe de investigación de la Comisión de Investigación de Accidentes del Reino Unido (MAIB) y de una sentencia del Tribunal Supremo inglés. Hay que recordar que la función principal de la investigación del MAIB consiste en la identificación de todas las causas que contribuyeron a la colisión en beneficio de las partes implicadas y sin buscar culpabilidades. Por el contrario, el objeto de una sentencia es determinar las responsabilidades de ambos buques a partir de sus respectivas culpabilidades. Este enfoque tan diferente sobre los fallos y sus causas nos permite una comparación muy interesante.

El buque tanque cargado *ALEXANDRA 1* recibió la orden del Oficial al Cargo del Tráfico Marítimo (VTSO) de abandonar el área de fondeo exterior y proceder hacia la entrada del canal de boyas disponiéndose a entrar en él tan pronto como el containerero *EVER SMART* hubiera salido. El *ALEXANDRA 1* había seguido instrucciones con prontitud llegando aceleradamente a las inmediaciones del canal de boyas y, de alguna manera, bloqueando su entrada mientras el *EVER SMART* aún no había llegado a la salida. Mientras tanto el Capitán del *EVER SMART*, siguiendo las instrucciones últimas del Práctico de salida de mantener el rumbo, había estado abatiendo hacia el lado de babor del canal. El *ALEXANDRA 1* malinterpretó las instrucciones por VHF del VTSO creyendo que estaba ordenando al *EVER SMART* que pasase por su popa. De hecho, el VTSO hablaba con otro buque. Basándose en este error, el *ALEXANDRA 1* siguió lentamente adelante. De esta manera sobrevino irremediablemente la colisión.

Aunque la colisión se produjo fuera de la entrada del canal, el Tribunal se centró en el conflicto entre la Regla 9 (maniobra en canal restringido) y 15 (reglas de cruce), resolviendo que la mayor porción de responsabilidad debía corresponder al *EVER SMART* por no cumplir con la Regla 9 manteniéndose en el lado de estribor del canal. Esto contradecía las conclusiones del MAIB. Para ellos, el *ALEXANDRA 1* no había mantenido una vigilancia en escucha adecuada y subsecuentemente basaron sus reacciones en una conversación por VHF equivocada que les llevó a creer que el *EVER SMART* pasaría por su popa, lo que fue crucial para la colisión.

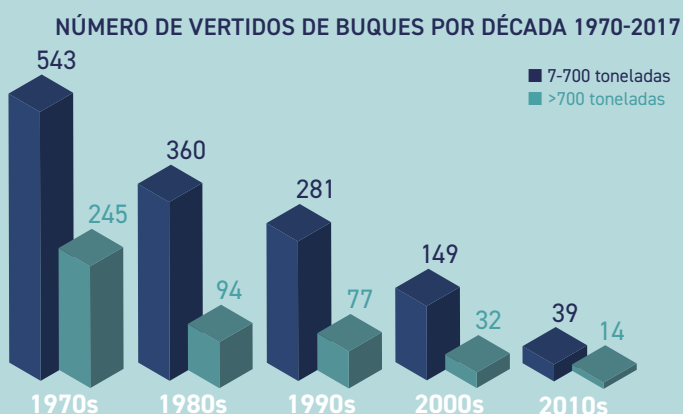
Para más información visitar: ow.ly/AGEv30knWsm



RESUMEN DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

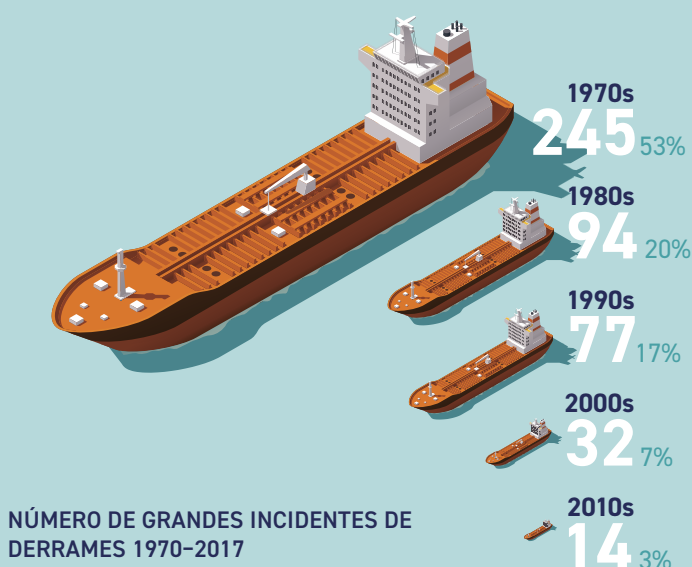
LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS EN NÚMEROS COMO CONTINUACIÓN A NUESTRO ARTÍCULO EN EL *RISK WATCH* DE FEBRERO DE 2018, QUE ENFATIZABA EL TRABAJO DE LA INTERNATIONAL TANKER OWNERS POLLUTION FEDERATION (ITOPF), RESUMIMOS ALGUNAS DE LAS CLAVES ESTADÍSTICAS DE CONTAMINACIÓN DEL 2017, PUBLICADAS RECIENTEMENTE POR ITOPF.

ITOPF ha publicado los datos de pequeños vertidos (que comprenden menos de 7 toneladas) vertidos medianos (comprendidos entre 7 y 700 toneladas) y grandes vertidos (más de 700 toneladas) por año desde 1970 a 2017. Con el fin de identificar las tendencias globales, se ha calculado una cifra media para cada década, ilustrada en el siguiente gráfico.



En los setenta había una media de 54,3 vertidos medios y 24,5 grandes vertidos de hidrocarburos por año. En los ochenta la media anual de vertidos había caído significativamente a 36 vertidos medios y 9,4 grandes vertidos. Esta tendencia a la baja continúa en cada década. Desde 2010, la media anual del número de vertidos de hidrocarburos ha caído por debajo de 4,9 vertidos medios y 1,8 grandes vertidos. Estas reducciones se han reflejado en la cantidad de vertidos de hidrocarburos en la mar y llega a pesar del crecimiento global de la cantidad de hidrocarburos transportados por buques a lo largo de este período.

Estas estadísticas resultan alentadoras y han demostrado la gran mejora realizada por la industria marítima para reducir los vertidos de hidrocarburos y el daño al medioambiente.



EL IMPACTO DE LA CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS EN EL MEDIO AMBIENTE MARINO

A pesar de la caída numérica de grandes vertidos, como el hundimiento del petrolero *SANCHI* en Febrero de 2018, se ha centrado la atención en el impacto que los derrames de hidrocarburos tienen en el medio ambiente marino.

Los vertidos de hidrocarburos pueden representar un peligro significativo para los organismos marinos. Dependiendo del tipo de vertido, el hidrocarburo puede impregnar organismos, afectando su capacidad para alimentarse, respirar o regular su temperatura. El hidrocarburo puede ser tóxico si un organismo lo absorbe y puede alterar el ecosistema local pudiendo dar lugar a un impacto indirecto en la población marina en general. Afortunadamente, el medio ambiente marino es resistente y con el tiempo se puede recuperar de forma natural. Existen muchos factores que influyen en el impacto de un vertido de hidrocarburos y el tiempo necesario para la recuperación del medio ambiente, algunos de los cuales se destacan a continuación.

TIPO Y CANTIDAD DEL VERTIDO

Los hidrocarburos transportados por mar pueden tener diferentes características. A menudo se hace una distinción entre hidrocarburos persistentes, como el crudo, lubricantes y combustibles pesados y no persistentes como el diésel ligero, gasolina y queroseno. Los hidrocarburos persistentes pueden impregnar organismos y manchar playas, mientras que los hidrocarburos no persistentes a menudo se evaporan y diluyen naturalmente, aunque pueden ser tóxicos en grandes concentraciones. Conociendo el tipo y cantidad de hidrocarburo vertido podemos predecir qué organismos pueden ser vulnerables y permitir a los servicios de respuesta que se concentren en minimizar el impacto ambiental.

LA LOCALIZACIÓN DEL VERTIDO

Tras un derrame de hidrocarburo en la mar se puede formar una mancha superficial que a menudo se dejará llevar por la corriente y el viento existentes. Hay varias técnicas disponibles para predecir dónde se propagará el derrame de hidrocarburo, permitiendo la protección de áreas sensibles y dirigiendo las actividades de recuperación para maximizar la cantidad de hidrocarburo que se puede eliminar.

Los vertidos de hidrocarburos ocurren habitualmente cerca de la costa dando lugar a daños significativos en el medio ambiente y dificultando su eliminación. Las costas contaminadas pueden requerir un gran esfuerzo para su limpieza y algunas de las técnicas utilizadas para eliminar los restos pueden causar un daño mayor al medio ambiente y retrasar el período necesario para que éste se recupere.

RESPUESTA DE LIMPIEZA

Existen varias herramientas de respuesta a los vertidos para eliminar el hidrocarburo y evitar daños al medio ambiente. A menudo en los grandes vertidos de hidrocarburos se utilizan varios métodos en las diferentes localizaciones, como el uso de barreras, espumaderas y absorbentes. Desafortunadamente, rara vez es posible eliminar físicamente todo el vertido de hidrocarburo en la mar, de ahí que las tecnologías utilizadas a menudo se concentren en minimizar el daño. Muchas de estas herramientas únicamente serán efectivas en ciertas circunstancias y en un momento determinado; por lo tanto, la rapidez de actuación puede tener un impacto determinante sobre el resultado final.

Para más información visitar: ow.ly/wJSy30knWAE

LICUEFACCIÓN – LA PALABRA CLAVE SIGUE SIENDO “PRECAUCIÓN”

ESTAMOS MUY AGRADECIDOS A PHILIP STEMBRIDGE DE STEMBRIDGE ABOGADOS POR SU INTERESANTE Y PRÁCTICO ARTÍCULO SOBRE EL PROBLEMA DE LA LICUEFACCIÓN DE LA CARGA

UN ARTÍCULO RECIENTE APARECIDO EN “TRADEWINDS” SIRVE COMO OPORTUNO RECORDATORIO DE QUE LA CIRCUNSTANCIA DE LA LICUEFACCIÓN DE LA CARGA PERMANECE LIGADA AL MAYOR NÚMERO DE VIDAS HUMANAS PERDIDAS EN LA MAR, SUMANDO MÁS DE 100 VIDAS DE MARINOS DURANTE LA DÉCADA 2006-2016.

Con los embarques de mineral de hierro y bauxita nuevamente en aumento, este artículo trata de proporcionar una guía sobre los pasos prácticos que deben adoptar los Miembros al recibir órdenes de carga de material del “Grupo A” del IMSBC (cargas que pueden licuarse si se cargan con un contenido de humedad (“MC” en sus siglas en inglés) que exceda el límite del contenido de humedad transportable (“TML” en sus siglas en inglés).

El MC es la porción de agua u otro líquido de una muestra significativa expresado como un porcentaje del total de la masa húmeda de dicha muestra. El TML es el 90% del MC necesario para que la licuefacción se produzca basándose en una prueba de laboratorio. El desplazamiento del centro de gravedad de la carga que se licúa junto al posible corrimiento de la carga en bodega puede ocasionar el naufragio del buque.

El problema es que los cargamentos tales como mineral de níquel, mineral de hierro, concentrados y bauxita (muy expuestos a la licuefacción si el contenido de humedad es suficientemente alto) son generalmente extraídos y almacenados a la intemperie (y consecuentemente expuestos a los elementos) en países donde, generalmente, las infraestructuras se encuentran subdesarrolladas y se experimentan frecuentes períodos de lluvias intensas.

Las órdenes de viaje originales no suelen mostrar una completa descripción de la carga. Aunque la carga prevista debe ser definida usando la Nomenclatura de Graneles en el Transporte Marítimo (BCSN) según figura en el Código IMSBC, alguna vez los cargadores no identifican correctamente el material a cargar. Por ejemplo, un cargamento descrito simplemente como “Mineral de Hierro” puede terminar consistiendo en un concentrado. En otros casos, la Declaración del Cargador/Hoja de Información de la Carga puede afirmar que el cargamento pertenece al “Grupo C” cuando en realidad debía ser clasificado en el “Grupo A”.

CONSEJOS:

1) Al cierre del flete, los Asociados deben tratar de incluir la cláusula de la Póliza BIMCO para cargas sólidas a granel que pueden sufrir licuefacción (ver página 5).

2) El punto de partida consiste en obtener la Declaración del Cargador/Hoja de Información de la Carga. Esta debe contener un Certificado de TML y un Certificado o Declaración del nivel de humedad actual. El Capitán debe comprobar el Certificado de TML para ver:

i) **¿Quién lo ha emitido?** El Certificado debe estar emitido por una Autoridad Competente reconocida del puerto de carga. El Código IMSBC define la “Autoridad Competente” como “cualquier organismo regulador nacional o autoridad designada o reconocida como tal para cualquier tema relacionado con el Código”. A esta autoridad competente corresponde juzgar la aceptabilidad de la carga para su transporte marítimo y considerar su clasificación como carga del “Grupo A”, “B” o “C”. Un problema inherente consiste en que las autoridades competentes, consideradas globalmente, no suelen ser muy fiables. Se entiende que la calidad del laboratorio que determine el TML puede variar significativamente la precisión de los resultados.

ii) **¿Cuándo fue emitido?** El intervalo entre la toma de muestras/realización de pruebas y la carga nunca debe exceder de siete días.

iii) **Si la muestra corresponde al montón que se está cargando.** Es una responsabilidad exclusiva del cargador el asegurarse que la muestra analizada tiene las mismas características y propiedades que la carga que fue muestreada y analizada para el TML. El Capitán debe permanecer vigilante por si esto no se cumple.

3) El Código IMSBC debe ser consultado a la búsqueda de requisitos para esta carga concreta.

4) El Capitán debe realizar inspecciones visuales de la carga antes y durante su embarque y obtener evidencias fotográficas siempre que sea posible. Esto debería incluir los montones apilados en tierra.

5) Si en algún momento surgen indicios de alto contenido de humedad, el Capitán debe parar la carga y buscar asesoramiento.

6) Las condiciones meteorológicas, como época de monzones o lluvias intensas, deben ser monitorizadas y registradas.

7) Las “Pruebas con lata” deben realizarse como se describe en la sección 8 del Código, fotografiando los resultados. Sin embargo, estas pruebas no pueden sustituir a las de laboratorio y no son representativas de la carga a embarcar. Algunos expertos consideran que este tipo de pruebas son demasiado inexactas.

8) Los calados y las sentinas deben ser frecuentemente controlados.

9) Las recomendaciones dadas para el cuidado de la carga y su manipulación durante el viaje deben ser escrupulosamente seguidas.

PRECAUCIÓN:

El Capitán debe asegurarse de que se le ha entregado y ha podido comprobar toda la información sobre la carga antes del comienzo de las operaciones de carga. Cuando se produzca un retraso injustificado en la entrega de esta información o el Capitán se vea presionado a comenzar el embarque sin haber recibido esta información o el cargador se niegue a cooperar en la toma conjunta de muestras de la carga y su análisis, el Capitán debe permanecer especialmente alerta pues puede que haya algunas dudas sobre la seguridad o exactitud de la información sobre la carga.

El Capitán tiene la inexcusable obligación de no tomar ninguna carga que pueda afectar negativamente a la seguridad de su buque (SOLAS Capítulo XI-2 Regla 8).

Si el Capitán tiene dudas razonables sobre la carga a embarcar (por ejemplo, por su apariencia, condición o posible licuefacción) no es probable que ningún Tribunal inglés o el mismo Tribunal de Londres critique la decisión de parar la carga para pedir consejo y posiblemente realizar pruebas posteriores. El Capitán entonces debe actuar guiado por el consejo de expertos al decidir si es seguro continuar con la carga.



CLÁUSULA DE LA PÓLIZA DE FLETAMENTO BIMCO SOBRE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL QUE PUEDEN LICUARSE.

a) Los Fletadores se asegurarán de que todas las cargas sólidas a granel que se transporten bajo esta Póliza de Fletamento se presenten para su carga y transporte siempre de acuerdo con las reglamentaciones internacionales aplicables, incluyendo el Código de 2009 sobre el Transporte Marítimo de Cargas Sólidas a Granel (IMSBC), con las enmiendas aceptadas en el momento incluyendo cualquier recomendación aprobada y acordada por la OMI.

b) Si se trata de una carga sólida a granel que pueda licuarse, el Fletador, antes del comienzo del embarque, proporcionará al Capitán o su representante toda la información y documentación que el Código IMSBC especifica, incluyendo pero no limitada a un certificado sobre Límite de Humedad Transportable (TML) y un certificado o declaración de contenido de humedad, ambos firmados por el cargador.

c) Los Armadores tendrán derecho a tomar muestras de la carga antes de su embarque y, si lo solicitan los Fletadores, las muestras se tomarán conjuntamente y su análisis se realizará también conjuntamente en un laboratorio independiente decidido por los Armadores. Tanto el muestreo como los análisis serán por cuenta de los Fletadores que correrán con riesgos, demoras y costes. El Capitán o el representante de los Armadores contarán constantemente con el libre acceso a la carga por motivo del muestreo y análisis sin impedimentos ni restricciones.

Si el Capitán, en su sola discreción y según criterio razonable, considera que existe un riesgo procedente o conectado con la carga (incluyendo pero no limitado al riesgo de licuefacción) que puede afectar a la seguridad de la tripulación, el buque o la carga durante el viaje, tendrá derecho a negarse a aceptar la carga o, si ya se ha cargado, negarse a zarpar del puerto o lugar de carga. El Capitán tendrá derecho a exigir a los Fletadores que hagan segura la carga antes de su embarque o, si ya ha sido cargada, que la descarguen y la sustituyan por otra aceptable para el Capitán, todo a riesgo, coste y plazo de los Fletadores. El ejercicio de los derechos mencionados por parte del Capitán no supondrá la ruptura de esta Póliza de Fletamento.

d) A pesar de cualquier otra cosa contenida en esta Póliza de Fletamento, toda pérdida, daño, demora, gastos, costos y responsabilidades procedentes o relacionadas con el cumplimiento o resultantes del incumplimiento de tales regulaciones o con las obligaciones de los Fletadores reseñadas serán por cuenta de los Fletadores. Los Fletadores indemnizarán a los Armadores por cualquier reclamación contra los Armadores debidas al cumplimiento por parte de los Armadores de las instrucciones de los Fletadores para el embarque del cargamento acordado.

e) Esta cláusula será de aplicación sin perjuicio de las obligaciones de los Fletadores según esta Póliza de Fletamento de proporcionar una carga segura. En relación con las operaciones de carga, cualquier cosa hecha o no hecha por el Capitán o los Armadores en cumplimiento de esta Cláusula no supondrá la renuncia a cualquier derecho de los Armadores.



TRABAJO EN ALTURA – HAZLO CON SEGURIDAD

CAER DESDE UNA ALTURA, BIEN SEA A CUBIERTA O FUERA DE LA BORDA, PUEDE PRODUCIR SERIAS HERIDAS Y TERMINAR SIENDO FATAL. ES IMPORTANTE QUE LOS ASOCIADOS DISPONGAN DE LOS MEDIOS DE SEGURIDAD ADECUADOS EN EL LUGAR PRECISO, DE MODO QUE TODOS LOS RIESGOS ASOCIADOS PUEDAN SER SUFICIENTEMENTE MITIGADOS. EL INCUMPLIMIENTO DE ESTAS MEDIDAS PUEDE COMPROMETER LA SEGURIDAD DE LA TRIPULACIÓN Y EXPONERLA A SERIOS PELIGROS.

En general, todos los trabajos en altura deberían realizarse con buen tiempo y condiciones de buena iluminación. Antes de comenzar es importante emitir un "permiso de trabajo" correcto, basado en un reconocimiento exhaustivo de todos los riesgos asociados. Sin embargo, un buen reconocimiento de riesgos en sí mismo no es suficiente a menos que sea efectivamente comunicado y comprendido por todo el personal implicado. Todo trabajo en altura debe ser supervisado y todos los participantes deberían estar suficientemente informados e instruidos para usar el equipo adecuado en cada caso.

El Club ha tramitado recientemente tres casos con un resultado fatal, todos ellos evidenciando fallos de seguridad que frecuentemente se dan a bordo cuando se trabaja en altura:

CASO UNO

Un tripulante trabajando por fuera del costado en una guindola se ahogó al romperse la tira del aparejo de suspensión de la silla. La investigación mostró que se había realizado una estimación de riesgos; sin embargo, muchas de las medidas de reducción de riesgos no se habían implementado. El marinero llevaba un arnés de seguridad, pero su tira de seguridad no estaba firme al barco ni llevaba el salvavidas apropiado.

CAUSAS DETERMINANTES:

- Falta de supervisión
- Estimación de riesgos no implementada correctamente
- Fijación impropia de la tira de seguridad
- Equipo de protección personal (EPP) inadecuado

CASO DOS

Un tripulante murió tras caer dentro de una bodega vacía desde una altura de diez metros. El tripulante andaba por una pasarela contigua a una bodega abierta y vacía en un pequeño containero. La pasarela tenía solo 70cm de anchura y no contaba con barandillas u otras medidas de seguridad. El pasillo se encontraba obstruido por unas barras de trincaje sobre las que trepó el marinero, cayendo y matándose.

CAUSAS DETERMINANTES:

- Falta de atención del marinero
- Ni el supervisor ni los compañeros apreciaron el peligro evidente
- Procedimientos de seguridad inadecuados en el lugar para conseguir un acceso seguro cuando se pasa por brazolas y/o pasarelas adyacentes a bodegas o a espacios de carga abiertos

CASO TRES

Un marinero falleció tras caerse de una guindola mientras pintaba la chimenea del barco. Los cabos de sujeción de la guindola fallaron a la vez que su cinturón de seguridad mientras caía. La caída fue solo desde unos tres metros de altura y el marinero al principio no mostró síntomas de daños personales. Sin embargo y debido a daños internos en su riñón, posteriormente su condición empeoró y terminó falleciendo.

CAUSAS DETERMINANTES:

- Fallos al comprobar adecuadamente el arnés antes de su uso
- Uso de un tipo de arnés incorrecto; los cinturones de seguridad deben usarse solo junto con un arnés, no como único equipo de prevención de caídas

LO QUE SE PUEDE HACER PARA REDUCIR LOS RIESGOS INHERENTES AL TRABAJO EN ALTURA

- **Procedimientos claros y buenas comunicaciones** – asegurarse de que la tripulación conoce bien las mejores prácticas y las precauciones a adoptar.
- **Comprobar que el equipo es el apropiado** – asegurarse de que se ha comprobado que es el adecuado y que se usa el tipo correcto de arnés, confirmando que se encuentra en buenas condiciones.
- **Correcto almacenaje y mantenimiento** – asegurarse de que el equipo se guarda y se mantiene de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Las inspecciones regulares son esenciales, junto con el conocimiento de los posibles efectos

en el equipo de las condiciones de almacenamiento. Por ejemplo, guardarlos cerca de la pintura puede debilitar la resistencia de los arneses.

- **Supervisión apropiada** – asegurarse de que las medidas de seguridad se encuentran suficientemente implementadas y monitorizadas adecuadamente.
- **Respuesta rápida** – en caso de una caída, recoger rápidamente a la persona herida y comience la Primera Ayuda apropiada. Esto puede ayudar a prevenir el trauma de suspensión, que puede ocurrir tras 5-10 minutos cuando un cuerpo humano pende colgado inerte en posición vertical.

UN TRABAJO “RUTINARIO” NO SIGNIFICA UN TRABAJO “SIN RIESGOS”

CUANDO ANALIZAMOS ACCIDENTES EN LA SALA DE MÁQUINAS, LA RAÍZ DETERMINANTE MÁS COMUN QUE ENCONTRAMOS ES QUE LOS TRIPULANTES HAN FALLADO EN LA IDENTIFICACIÓN Y REDUCCIÓN DE TODOS LOS RIESGOS PRESENTES EN UN TRABAJO PARTICULAR. CUANDO SE LES PREGUNTA PORQUÉ ESTE TRABAJO NO SE HIZO CORRECTAMENTE, LA CONTESTACIÓN MÁS FRECUENTE ES QUE PARA ELLOS SE TRATABA DE UN TRABAJO “RUTINARIO”.

El término “rutina” se emplea generalmente para describir tareas realizadas a frecuentes intervalos y que completarlas generalmente no requiere mucho tiempo. Esto puede resultar en complacencia ante cualquier riesgo que el trabajo implique, considerándolo frecuente y erróneamente como libre de riesgos – un enfoque que puede tener graves consecuencias.

Un accidente reciente implicó a un primer maquinista que engrasaba un ventilador del aire acondicionado. Era un trabajo realizado semanalmente y que solo duraba 5 minutos, en otras palabras, un típico trabajo rutinario. Como esto se había hecho muchas veces antes por este primer maquinista, éste había terminado siendo permisivo acerca de los riesgos aparentes asociados al hecho de que el punto de engrase se encontrara a solo 4cm de la correa de transmisión del ventilador.

Esta complacencia significó que se incurriera en los siguientes errores:

- No se siguieron los procedimientos de a bordo
- No se paró el ventilador para realizar el trabajo
- Se emplearon grandes guantes de cuero inapropiados

Durante el trabajo el guante derecho del primer maquinista se enganchó en la cinta rotatoria teniéndole que amputar el dedo índice derecho y parte de su mano. Hubo que transbordarle en helicóptero al hospital más cercano, siendo más tarde repatriado. Esto demuestra como un rápido trabajo “rutinario” en el que se ignoraron los peligros acabó con una minusvalía permanente del maquinista.

LO QUE DEBEN HACER LOS ASOCIADOS

La sección 1.2.2.2 del Código ISM requiere que los Asociados: “Determinen todos los riesgos identificables para sus buques, su personal y el medio ambiente, estableciendo las precauciones adecuadas”.

Esto significa que los Asociados tendrán que contar con procedimientos que se ocupen de la identificación de riesgos inherentes a todo tipo de trabajos a bordo – particularmente los definidos como rutinarios. Esto no significa que haya que producir un montón de papel para cada trabajo. Los procedimientos pueden (o mejor, deberían) ser sencillos, reduciendo así la tensión de la tripulación y apostar por una valoración de calidad en vez de por cantidad de papeleo.

No es necesario realizar una nueva estimación de riesgos para cada nueva tarea, es perfectamente aceptable utilizar una anterior siempre que la estimación de riesgos se revise antes de comenzar el trabajo de modo que todos los implicados sean plenamente conscientes de los riesgos potenciales. Cualquier nuevo riesgo identificado debe ser rigurosamente considerado antes de comenzar la tarea.

Se pueden conseguir valoraciones simplificadas mediante:

- Charlas informales discutiendo el trabajo diario y los riesgos asociados
- Incluyendo los riesgos asociados como parte de la descripción del trabajo
- Preparando un check-list genérico para trabajos rutinarios

TENER EL MISMO RESPETO A TODO TRABAJO, SEA RUTINARIO O NO, E IDENTIFICAR LOS RIESGOS INHERENTES SON LAS PARTES VITALES DE UNA SALUDABLE CULTURA DE SEGURIDAD A BORDO. SOLO SE NECESITA UN MINUTO PARA ASEGURARSE DE QUE CONSEGUIR CERO ACCIDENTES TAMBIEN SIGUE SIENDO UNA PARTE DE ESTA RUTINA.



FLETAMENTO POR VIAJE – ESPERAR LO INESPERADO

LAS PÓLIZAS DE FLETAMENTO POR VIAJE CONTIENEN INVARIABLEMENTE UNA OBLIGACIÓN CONTRACTUAL QUE REQUIERE QUE EL BUQUE PROCEDA EXPEDITIVAMENTE (RÁPIDA Y EFICAZMENTE) AL PRIMER PUERTO DE CARGA BAJO EL CONTRATO DE FLETAMENTO.

El inicio del viaje de recalada al primer puerto de carga es importante porque es la fecha en la que comienza el servicio de fletamento y los términos de la póliza de fletamento por viaje entran plenamente en vigor y efecto.

Si hay estimada una fecha de puesta a disposición para la carga mencionada en la póliza de fletamento, los Tribunales Ingleses han dicho históricamente que los armadores tienen la absoluta obligación de comenzar el viaje de recalada al primer puerto de carga no más tarde de la fecha razonablemente posible en la que el buque pueda llegar cerca a la fecha de puesta a disposición de carga estimada.

Esto significa que si el buque se demora inesperadamente antes de iniciar el viaje de recalada, los armadores pueden ser responsables frente a los fletadores por viaje por incumplimiento de contrato. Además, debido a que en este momento el contrato de fletamento por viaje no ha tomado plenamente efecto, los armadores pueden no tener ninguna defensa contractual en la póliza de fletamento para eludir responsabilidad.

En el caso notificado recientemente del "Pacific Voyager", el Tribunal Supremo de Londres se reafirmó en esta posición y decidió también que si no se mencionaba una fecha estimada de puesta a disposición para la carga en la póliza de fletamento, entonces la fecha de cancelación, o cualquier fecha estimada en el curso y término del empleo del buque, se aplicará como referencia para calcular la última fecha en la que el que armador debe comenzar el viaje de recalada al primer puerto de carga.

Los hechos del caso fueron que los armadores habían suscrito en una póliza de fletamento por viaje bajo un modelo Shellvoy 5 enmendado el 5 de Enero de 2015 ("Póliza de Fletamento") por un viaje desde Rotterdam al lejano Oriente, con una fecha de cancelación de 4 de Febrero de 2015. En el momento del cierre, el buque estaba involucrado en otro servicio y debía hacer escala en Egipto para proseguir a Le Havre para la descarga final. La posición actual del buque y las fechas estimadas de llegada (ETAs en su abreviatura inglesa) a Egipto y Le Havre estaban citadas en la póliza de fletamento.

Desafortunadamente para los armadores, el 12 de Enero de 2015 el buque colisionó con un objeto submarino no cartografiado en el Canal de Suez y sufrió serios daños y tuvo que descargar su mercancía anterior en Egipto para después entrar en dique seco por un prolongado período de reparaciones. El acaecimiento fue imprevisto y fortuito y no fue falta de los armadores en modo alguno. Los armadores informaron rápidamente del incidente a los subsiguientes fletadores y les mantuvieron al día sobre el programa de reparación. Para la fecha de cancelación del 4 de Febrero de 2015 el buque estaba a punto de entrar en dique seco para reparaciones, las cuales llevarían algunos meses.

El 6 de Febrero los subsiguientes fletadores cancelaron la póliza de fletamento y presentaron una reclamación contra los armadores por daños ante el Tribunal Supremo de Londres por 1,2 millones de dólares. Los fletadores argumentaron que los armadores deberían haber iniciado el viaje de recalada al primer puerto de carga de Rotterdam no más tarde que la fecha en la que era razonablemente seguro que el buque pudiera llegar para la fecha de cancelación del 4 de Febrero.

El Tribunal Supremo falló a favor de los subsiguientes fletadores y sostuvo que era una obligación absoluta de los armadores iniciar el viaje de recalada en un tiempo razonable, lo que fue determinado en base a otros términos de la póliza de fletamento, en particular a los ETAs. Los armadores habían dado una estimación de puertos intermedios lo que implicaba que el buque llegaría a Le Havre el 25 de Enero para la descarga final de la carga anterior.

El Tribunal dijo que basado en el ETA a Le Havre los armadores deberían haber iniciado el breve viaje de recalada a Rotterdam después de permitir un período razonable de descarga en Le Havre. El Tribunal continuó diciendo que si los armadores no hubieran proporcionado los ETAs, entonces la fecha de cancelación de la póliza de fletamento del 4 de Febrero debería usarse como punto de referencia para calcular la fecha en la que era necesario para los armadores comenzar el viaje de recalada para llegar a Rotterdam no más tarde de la fecha de cancelación. En otras palabras, la ausencia de una fecha de cancelación puede exponer potencialmente a un armador a una reclamación por parte de los fletadores si el viaje de recalada se inicia con demora.

El Tribunal también reafirmó que las limitaciones y excepciones contractuales, tales como los peligros y accidentes del mar (ver por ejemplo Cláusula 32 de Excepciones del modelo Shellvoy 5), no se aplican al buque mientras su uso esté involucrado en un fletamento previo del cual los subsiguientes fletadores no son parte. En consecuencia, los armadores fueron responsables frente los subsiguientes fletadores incluso aunque la ocurrencia en Egipto, que ocurrió durante el fletamento anterior, no fue falta de los armadores.

En resumen, este caso es un recordatorio de que el deber de los armadores de un pronto comienzo del viaje de recalada al primer puerto de carga bajo un fletamento por viaje es una estricta obligación bajo la ley inglesa por lo que, cuando se cierra un fletamento por viaje basado en un anticipada fecha de puesta a disposición para cargar, una fecha de cancelación, o cualquier fecha en el transcurso de un viaje, los armadores deberían gestionar con suficiente permisibilidad las demoras imprevistas que el buque pudiera encontrar durante cualquier viaje en curso en el momento de cierre de un fletamento.

'PACIFIC VOYAGER' [2018] 2 Lloyd's Law Reports 57.



INTERFERENCIAS DEL GPS EN LOS MARES NEGRO Y MEDITERRANEO ORIENTAL

LA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA DE EEUU, OTRAS AUTORIDADES MARÍTIMAS Y LOS MARINOS EN GENERAL HAN PUESTO RECIENTEMENTE EN EVIDENCIA CIERTAS CORRUPTELAS O INTERFERENCIAS POTENCIALMENTE DELIBERADAS DE LAS SEÑALES GPS EN LOS MARES NEGRO Y MEDITERRANEO ORIENTAL.

Esta interferencia, debida a la mezcla, pérdida o alteración de las señales o la falsificación del GPS, pueden afectar a la navegación y a otros equipos de comunicaciones mostrando posiciones inexactas.

En la mayoría de los casos los errores se descubrieron principalmente debido a la diligencia del personal de guardia al cargo del seguimiento de la posición del buque y de la ruta a seguir eficazmente y pudieron actuar positivamente y a tiempo cuando se descubrió la anomalía.

Dado que el GPS es generalmente el medio primario de determinación de la posición en tiempo real tanto en las cartas de papel como en las electrónicas, es esencial que su señal y su exactitud se comprueben regularmente. Los métodos tradicionales de navegación como el uso de las paralelas, el radar (superposiciones, distancias y demoras) tanto como las comprobaciones recíprocas electrónicas o manuales con referencia al AIS basados en tierra o ayudas a la navegación similares deberían ser potenciados.

Hoy se pueden conseguir sistemas ECDIS equipados con receptores tipo Multiglobal Navigation Satellite System (GNSS) que pueden recibir señales emitidas por múltiples sistemas de satélites de navegación globales tales como GPS, GLONASS, BeiDou y Galileo. Estos sistemas reducen la posibilidad de errores debidos a bloqueos.

Una posición GPS debe tratarse como una simple línea de posición e idealmente el uso de una posición con el corte de tres líneas (el sombrero de tres picos) debería reservarse para una situación determinada de precisión en circunstancias especiales.



MANAGERS: **TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED**
Regis House, 45 King William Street,
London EC4R 9AN
United Kingdom
T: +44 (0) 20 7407 3588
britanniapandi.com

THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED
Registered Office: Regis House, 45 King William Street, London EC4R 9AN United Kingdom
Registered in England and Wales No.10340
Authorised by the Prudential Regulation Authority
Regulated by the Financial Conduct Authority and the Prudential Regulation Authority