

CREW WATCH

ABRIL 2022

ADVERTENCIA DERRAME DE COMBUSTIBLE EN CUBIERTA
ESCALAS DE PRÁCTICO LOS PELIGROS QUE ENTRAÑA
PREDIABETES CÓMO DETECTAR LAS SEÑALES
COVID-19 A BORDO CÓMO IDENTIFICARLO Y GESTIONARLO

ADVERTENCIA

DERRAME DE

COMBUSTIBLE

EN CUBIERTA

CUANDO SE DERRAMA COMBUSTIBLE, INCLUSO UNA PEQUEÑA CANTIDAD, PUEDE DAR LUGAR A UNA RECLAMACIÓN ELEVADA. NOS REFERIMOS A UN INCIDENTE RECIENTE Y DESTACAMOS LAS LECCIONES QUE SE PUEDEN APRENDER.



HECHOS

EL BUQUE DE UNO DE NUESTROS ASOCIADOS, UN PETROLERO EN LASTRE, BAJO CONDICIONES DE MAL TIEMPO CON RÁFAGAS DE VIENTO DE HASTA 60 NUDOS, ESTABA ESPERANDO A ATRACAR CUANDO LA CAMISA DE UN CILINDRO DE RESPETO CAYÓ DE SU SOPORTE DE SEGURIDAD Y DAÑÓ UNA BOMBA DE FUEL. COMO CONSECUENCIA SE PARÓ EL MOTOR PRINCIPAL Y EL BUQUE SE ATRAVESÓ A LA MAR, LO QUE OCASIONÓ FUERTES BANDAZOS. MIENTRAS LA TRIPULACIÓN TRABAJABA PARA RECUPERAR Y VOLVER A ASEGURAR LA CAMISA, SE APRECIÓ FUEL EN LA CUBIERTA PRINCIPAL QUE PARECÍA QUE PROVENÍA DE UNO DE LOS SUSPIROS DE LOS TANQUES DE CONSUMO.

Una vez que el buque llegó a puerto, se observó que los residuos de combustible cubrían una amplia superficie del buque (unos 8.600 m²), incluyendo el casco, la cubierta principal y la superestructura. La terminal exigió que se eliminaran todos los residuos antes de iniciar la carga, para ello el buque se trasladó a otro muelle. Las operaciones de limpieza duraron 21 días, con los consiguientes costes y retrasos.

CAUSA DEL VERTIDO

Mientras que el motor principal se paró esperando al atraque y durante el mal tiempo, una pequeña cantidad de combustible se derramó en la cubierta principal a través del suspiro de uno de los tanques de consumo de proa. Los fuertes vientos hicieron que el combustible se extendiese sobre una gran superficie del buque. Esto ocurrió a pesar de que los suspiros no se dañaron y de que estaban aprobados por la Sociedad de Clasificación.

LECCIONES A APRENDER

Debe verificarse que los dispositivos de sujeción de todas las piezas pesadas de respeto son los adecuados y comprobar periódicamente el estado y estanqueidad, idealmente dentro del ámbito del plan de mantenimiento del buque. Muchos incidentes, desde lesiones personales a contaminación y pérdida de buques, han sido causados por tuberías metálicas pesadas, planchas y piezas de respeto que rompen sus elementos de trincaje bajo condiciones meteorológicas adversas.

El tanque de consumo de proa estaba lleno al 94,6%. Es posible que el mal tiempo y los fuertes balances pudieran haber causado el escape del fuel a través del suspiro.

Debe tenerse en cuenta el límite de llenado de los tanques de combustible a la hora de tomar precauciones en caso de mal tiempo y se recomienda que se fije en un nivel más bajo, alrededor del 85%, en lugar del límite habitual del 95%.

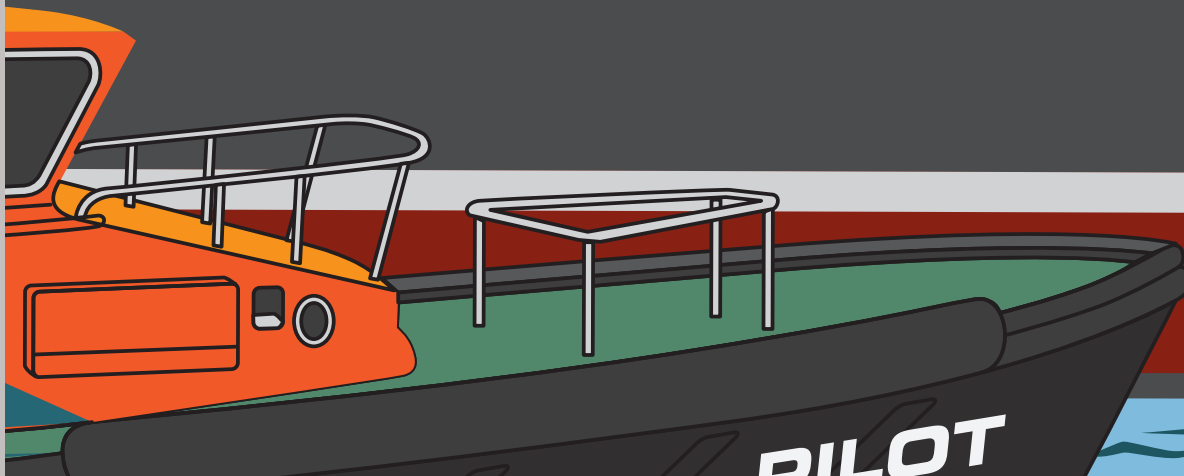
La formación de los oficiales de cubierta sobre condiciones meteorológicas adversas debe incluir conocimientos acerca de la respuesta del buque en estas condiciones y el impacto del mal tiempo, especialmente cuando el buque está en lastre.

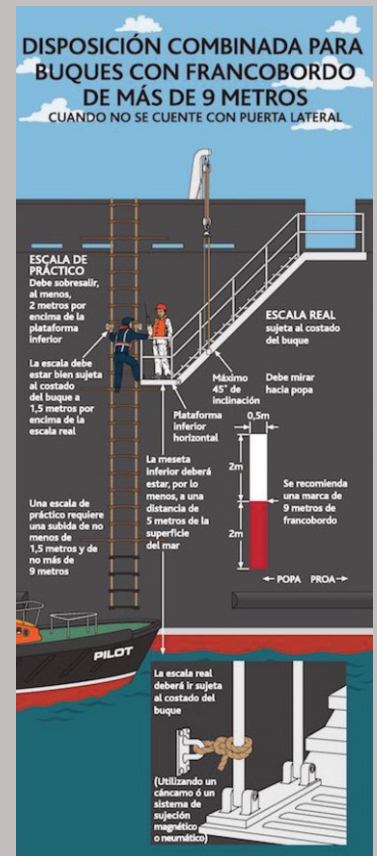
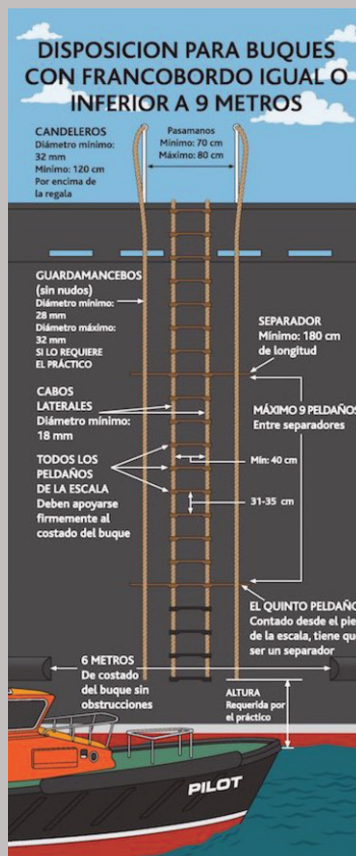
¡AGÁRRATE!

ESCALAS DE PRÁCTICO – UN TRÁGICO RECORDATORIO DE LOS PELIGROS QUE ENTRAÑA

EL CLUB HA EXPERIMENTADO RECIENTEMENTE VARIOS INCIDENTES EN LOS QUE LA TRIPULACIÓN O TERCERAS PARTES HAN PERDIDO EL AGARRE MIENTRAS USABAN LA ESCALA DEL PRÁCTICO CAYENDO AL AGUA O SOBRE EL MUELLE. DESAFORTUNADAMENTE TODOS ESTOS INCIDENTES TUVIERON COMO RESULTADO MUERTES QUE PODRÍAN HABERSE EVITADO SI SE HUBIERAN IMPLEMENTADO LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD CORRECTAS.

Realmente en ninguno de estos incidentes estuvo implicado el práctico. Por el contrario, fue un miembro de la tripulación o una tercera parte usando la escala de práctico, bien cuando estaban midiendo el calado del buque o bien cuando el personal estaba siendo transbordado entre dos buques. De modo que, pese a su denominación, la escala de práctico se usa a menudo para propósitos varios diferentes al del transbordo seguro del práctico. Si la escala no se utiliza según lo previsto o se emplean atajos durante su uso, puede ser muy peligroso.





Repasamos una serie de precauciones de seguridad a tener en cuenta antes de usar la escala de práctico:

TRABAJANDO AL COSTADO – Siempre que la escala de práctico se usa o se dispone para un propósito distinto del uso de transbordo para el que está destinada, debe considerarse como una situación de “trabajo al costado”. Al igual que cuando se trabaja en altura o en lugares cerrados, trabajar al costado debería controlarse por un permiso de trabajo como parte del sistema de gestión de seguridad del buque. La autorización de trabajo debe asegurar que todos los riesgos asociados estén identificados y sean adecuadamente minimizados, por ejemplo, usando equipos de protección individual adecuados, asegurando que los elementos salvavidas están disponibles en el lugar de trabajo por si acaso alguien cae por la borda y garantizar la supervisión de la tarea de trabajo por un oficial experimentado.

DISPOSICIÓN ADECUADA – La escala de práctico debe estar montada y construida de acuerdo con la regulación V/23 del Convenio SOLAS y de la Resolución de la IMO A.1045(27) [ver el artículo sobre transbordo de prácticos publicado en el Risk Watch de Enero 2020- <http://ow.ly/u5RN30sfjimp>]. Cuando la escala de práctico está bien dispuesta debe colgar verticalmente y apoyarse sobre el costado del buque. Intentar colgar la escala en ángulo (por ejemplo, entre dos buques) debe evitarse ya que es muy difícil sostener la escala en ese ángulo en vez de plana contra el costado, lo que puede llevar fácilmente a caerse de la escala. Sujetar la escala en ángulo también la hace menos estable si se producen oleajes repentinos o rachas de viento.

EPI – El EPI adecuado debe llevarse tal y como se establece en el permiso para trabajar al costado. Debe incluir chaleco salvavidas, calzado de seguridad y guantes para asegurar un buen agarre cuando se sube por la escala. Incluso cuando la escala cuelga hacia abajo recta contra el casco, puede resultar extenuante mantenerse aferrado a ella durante un periodo de tiempo prolongado, por ejemplo, cuando se leen los calados del buque y, por lo tanto, también debería llevarse un arnés de seguridad, conectado de forma segura a un sistema anticaída a bordo.

MANTENIMIENTO – La escala de práctico y todo el resto del equipo necesario, debe estar homologado, permanecer en buen estado de uso y mantenerse de acuerdo con las recomendaciones del fabricante. Los peldaños de la escala deben estar en buenas condiciones sin roturas y deben de tener una superficie antideslizante eficiente.

Durante la pandemia, algunos puertos han denegado el acceso de la tripulación al muelle. Esto hace difícil leer los calados del buque, forzando a la tripulación a usar la escala de práctico. Debemos destacar que los Asociados tienen la obligación de proveer un medio seguro de acceso y un entorno de trabajo seguro en cualquier situación. Y hay otro punto importante a destacar - los Asociados deben reconocer a cada tripulante el derecho y la obligación de parar de trabajar si son conscientes de comportamientos o situaciones inseguras.

Estos incidentes recientes pueden relacionarse con la complacencia de la tripulación y destacan situaciones en las que se tomaron atajos para alcanzar los objetivos laborales a costa de la seguridad. Es muy probable que los implicados en ellos hubieran visto a menudo al práctico subir y bajar la escala de práctico sin ningún problema, llevándolos a subestimar el riesgo que ello implica. Tal y como muestran estos incidentes, tal complacencia puede ser fatal.

La International Chamber of Shipping y la Asociación Internacional de Prácticos ha elaborado una guía práctica al respecto.

<http://ow.ly/1Ryf30sfjkl>

PREDIABETES - CÓMO DETECTAR LAS SEÑALES



EN CREW WATCH SIEMPRE ESTAMOS BUSCANDO FORMAS DE CONCIENCIAR SOBRE LA SALUD - ANIMÁNDOTE A VIGILAR TU PROPIA SALUD Y A VELAR POR LA SALUD Y EL BIENESTAR DE TUS COMPAÑEROS DE TRIPULACIÓN.

EN ESTE ARTÍCULO NOS OCUPAMOS DE LA DIABETES Y EN PARTICULAR DE LA PREDIABETES - LOS SIGNOS TEMPRANOS DE LA DIABETES - Y EXPONEMOS LO QUE PUEDES HACER PARA MANTENERTE LO MÁS SALUDABLE POSIBLE. NUESTRO OBJETIVO NO ES ASUSTARTE, SINO HACERTE CONSCIENTE DE QUE LOS PEQUEÑOS CAMBIOS EN TU ESTILO DE VIDA PUEDEN TENER UN IMPACTO POSITIVO EN TU SALUD.

Glenda Canlas, MD
President/Medical Director
Halcyon Marine Healthcare Systems, Manila



DIABETES

es un estado de salud que afecta a muchos de nosotros y a menudo es causada por no cuidar tu cuerpo adecuadamente por culpa de una mala alimentación y la falta de ejercicio. El Tipo 2 es, con mucho, la variante más común de la diabetes. La cantidad de azúcar en la sangre está controlada por una hormona llamada insulina, que es producida por el páncreas (una glándula situada detrás del estómago). Cuando los alimentos se digieren y entran en el torrente sanguíneo, la insulina saca la glucosa (azúcar en sangre) de la sangre a las células, donde se descompone para producir energía. Sin embargo, si tienes diabetes, tu cuerpo es incapaz de transformar la glucosa en energía. Esto se debe a que no hay suficiente insulina para mover la glucosa, o la insulina producida no funciona correctamente.

PREDIABETES

es un estado de salud en el que los niveles de azúcar en sangre son elevados, pero no lo suficientemente altos como para ser diagnosticados como Tipo 2. La mayoría de las personas con prediabetes (hasta el 85%) no son conscientes de que la padecen. Sin embargo, si no se trata, la prediabetes puede desembocar en una diabetes de Tipo 2, enfermedades del corazón, enfermedades renales y derrames cerebrales.

Las personas con prediabetes ya no procesan el azúcar (glucosa) con normalidad. En la prediabetes, las células no responden tan bien a la insulina. Cuando las células no responden a ella, el azúcar no entra en las células, lo que hace que los niveles de azúcar en la sangre aumenten.



Los factores de riesgo para desarrollar prediabetes son los mismos que los de la diabetes. Entre ellos se encuentran:

HISTORIAL FAMILIAR – tener un padre o un hermano con diabetes Tipo 2

EDAD – el riesgo aumenta a partir de los 45 años

TENER SOBREPESO – cuanto más tejido graso (subcutáneo y visceral) se tiene, más resistentes se vuelven las células a la insulina

ANCHO DE CINTURA – la resistencia a la insulina aumenta al tener una cintura mayor de 100 cm para los hombres y 88cm para las mujeres

DIETA – llevar una dieta con mucha carne roja, carne procesada y bebidas azucaradas

SER INACTIVO – ser físicamente activo, menos de tres veces por semana

TABACO – puede aumentar la resistencia a la insulina

APNEA DE SUEÑO OBSTRUIDA – una condición en la que el sueño se interrumpe repetidamente

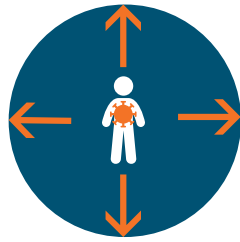
La elección de un estilo de vida saludable es la clave para prevenir la prediabetes:

- 1 **PERDER EL EXCESO DE PESO**
(AL MENOS EL 5-7% DEL PESO CORPORAL)
- 2 **REALIZAR UN MÍNIMO DE 150 MINUTOS DE ACTIVIDAD FÍSICA AERÓBICA A LA SEMANA**
- 3 **COMER ALIMENTOS SALUDABLES**
- 4 **NO FUMAR**
- 5 **MANTENER LA PRESIÓN ARTERIAL Y EL COLESTEROL DENTRO DE LOS NIVELES NORMALES.**

Y RECUERDA SIEMPRE

LA PREDIABETES ES PREVENIBLE Y REVERSIBLE, INCLUSO SI LA DIABETES ES UNA ENFERMEDAD FAMILIAR.

CÓMO IDENTIFICAR Y GESTIONAR A BORDO EL COVID-19



EL PERSONAL DE LOS BUQUES SUELE TRABAJAR EN ENTORNOS DE ESTRECHO CONTACTO Y POR ELLO ESTÁN EXPUESTOS A LA TRANSMISIÓN DE COVID-19. UN BROTE A BORDO PUEDE PRESENTAR RIESGOS ESPECIALES PARA LA TRIPULACIÓN Y LOS OFICIALES Y PUEDE PONER EN RIESGO SU SEGURIDAD Y BIENESTAR. TAMBIÉN PUEDE AFECTAR A SU CAPACIDAD PARA NAVEGAR Y OPERAR EL BUQUE DE FORMA SEGURA.

En la actualidad todos los buques disponen ya de un plan por escrito de gestión de contingencias Covid-19, que suele abarcar los siguientes aspectos: vigilancia y notificación, aislamiento y cuarentena, gestión de los casos, prevención y control de infecciones (PCI), comunicación con las autoridades y formación. También se establecen protocolos para el control previo al embarque y orientaciones detalladas sobre las medidas de prevención a bordo como la higiene, el distanciamiento social, la ventilación y el uso de mascarillas.

Aunque estas medidas resultarán familiares a nuestros lectores, es útil recordar a todos los procedimientos recomendados utilizados para identificar y gestionar los casos a bordo ya sean sospechosos o confirmados de COVID-19.

SEGUIMIENTO Y CONTROL

El plan de gestión de contingencias COVID-19 debe activarse si las gestiones establecidas de seguimiento o control determinan que hay un caso sospechoso a bordo del buque o si un miembro de la tripulación presenta síntomas indicativos de COVID-19.

AISLAMIENTO DE LOS CASOS SOSPECHOSOS

El individuo con sospecha, probabilidad o confirmación de COVID-19 debe ser puesto inmediatamente en aislamiento en un área designada y bien ventilada (camarote u otro habitáculo), lejos de otros miembros de la tripulación. Toda persona que entre en una zona de aislamiento debe llevar una bata de aislamiento, protección para los ojos (gafas o pantalla

facial), guantes y una mascarilla médica. Debe seguirse un protocolo estricto para las comidas y, en la medida de lo posible, designar un baño que no sea utilizado por otras personas. Se debe implementar una mayor limpieza y desinfección de la zona.

PREVENCIÓN Y CONTROL DE INFECCIONES (PCI)

De acuerdo con el plan de gestión de contingencias COVID-19 la tripulación debe tomar las precauciones de PCI adecuadas. Todos los EPI deben ponerse y quitarse de forma segura en un área designada.

EVALUAR LA GRAVEDAD Y LOS FACTORES DE RIESGO

Los factores de riesgo de una enfermedad grave pueden incluir la edad (más de 60 años), enfermedades subyacentes (como sobrepeso/obesidad, hipertensión, diabetes, enfermedades cardíacas, enfermedades pulmonares crónicas, enfermedades cerebrovasculares), trastornos mentales, enfermedad renal crónica, inmunosupresión (incluido el VIH), cáncer y tabaquismo.

Los casos deben ser controlados dos o tres veces al día, ya sea en persona o por teléfono, y las personas con factores de riesgo deben ser vigiladas muy de cerca para detectar cualquier signo de deterioro.

¿SE PUEDE GESTIONAR EL CASO A BORDO?

Consulte los desencadenantes preestablecidos para determinar si el caso sospechoso, probable o confirmado puede ser tratado a bordo o si requiere atención médica inmediata en tierra. Si se dispone de oxímetros de pulso, deben utilizarse para determinar si el caso puede ser tratado a bordo.

Para más detalles ver las recomendaciones provisionales de la Organización Mundial de la Salud, del 23 de Diciembre 2021.

<http://ow.ly/95W230sfjtz>

TR(E)

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

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

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

britanniapandi.com