



CREW WATCH

NOVIEMBRE 2022

REGLAMENTACIÓN ABORDAJES REPASO

AMONIACO COMO COMBUSTIBLE PREVENCIÓN

SITUACIONES DE EMERGENCIA CONSEJOS COMUNICACIÓN

¿ESTÁ TU BUQUE LISTO PARA EL INVIERNO? ACCIÓN NECESARIA



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855



EN ESTA EDICIÓN NOS COMPLACE PRESENTAR NUESTRA NUEVA CAMPAÑA DE POSTERS DE PREVENCIÓN DE RIESGOS, QUE ILUSTRAN ALGUNAS DE LAS REGLAS CLAVE SOBRE LA PREVENCIÓN DEL ABORDAJE EN EL MAR (COLREGS, EN INGLÉS Y RIPSA, EN ESPAÑOL), TAMBIÉN CONOCIDAS COMO "CÓDIGO DE LA CIRCULACIÓN". ESPERAMOS QUE LOS POSTERS SE COLOQUEN EN LA MAYORÍA DE LOS BARCOS DE NUESTROS ASOCIADOS PARA LO QUE ENVIAREMOS EJEMPLARES EN LOS PRÓXIMOS MESES.

LAS COLREGS SON TAMBIÉN UN RECORDATORIO DE LA NECESIDAD DE UNA COMUNICACIÓN EFICAZ A BORDO Y ESTABLECEMOS LOS PUNTOS CLAVE QUE SE DEBEN RECORDAR CUANDO LOS EQUIPOS DEL PUENTE Y LA SALA DE MÁQUINAS INTERACCIONAN ENTRE SÍ DURANTE LAS SITUACIONES DE EMERGENCIA.

TAMBIÉN APROVECHAMOS LA OPORTUNIDAD PARA HACER CONTINUACIÓN DE UN ARTÍCULO RECIENTE EN RISK WATCH SOBRE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS Y VER LOS PASOS QUE DEBEN DAR LOS TRIPULANTES DEL EQUIPO CUANDO UTILIZAN AMONÍACO COMO COMBUSTIBLE.

Y A MEDIDA QUE EL INVIERNO SE ACERCA EN EL HEMISFERIO NOROCCIDENTAL, TAMBIÉN VEREMOS CÓMO HACER QUE TU BARCO ESTÉ PREPARADO PARA CONDICIONES DE FRÍO EXTREMO. EN ESTE SENTIDO, DESEAMOS A NUESTROS ASOCIADOS Y A SUS TRIPULANTES DE TODO EL MUNDO UN BUEN Y FELIZ FINAL DEL AÑO 2022.

britanniacommunications@tindallriley.com

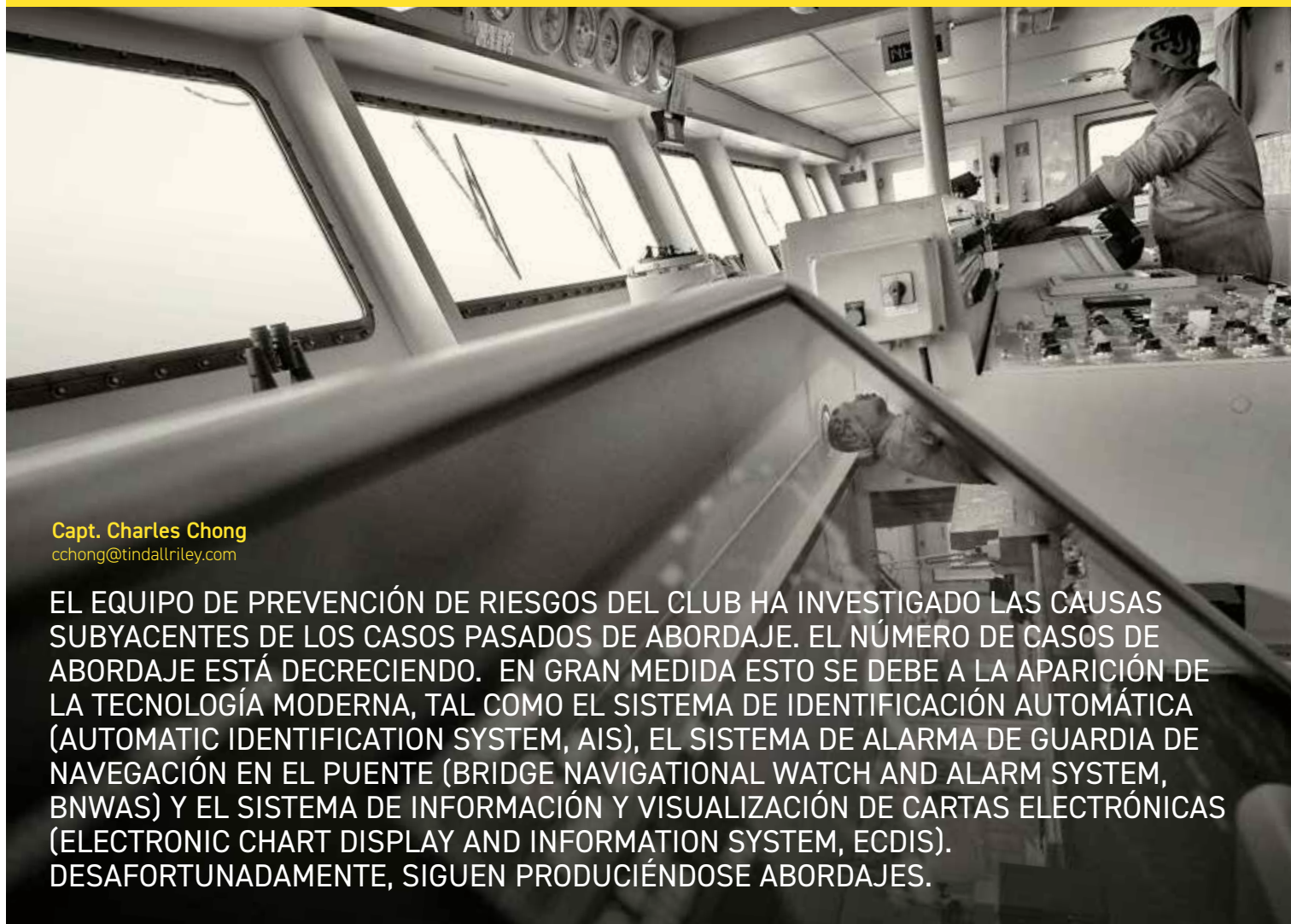
CLAIRE MYATT
Editora



ESPERAMOS QUE DISFRUTEN DE ESTE NÚMERO DE CREW WATCH. Intentamos encontrar la manera de mantener e incrementar la utilidad, relevancia y el interés general de nuestros artículos. Si tienen alguna sugerencia o comentario, por favor, háganoslo llegar a: britanniacommunications@tindallriley.com

REGLAMENTO DE ABORDAJE (RIPA) – POSTERS

NUEVO ANÁLISIS DEL CÓDIGO DE CIRCULACIÓN



Capt. Charles Chong
cchong@tindallriley.com

EL EQUIPO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS DEL CLUB HA INVESTIGADO LAS CAUSAS SUBYACENTES DE LOS CASOS PASADOS DE ABORDAJE. EL NÚMERO DE CASOS DE ABORDAJE ESTÁ DECRECIENDO. EN GRAN MEDIDA ESTO SE DEBE A LA APARICIÓN DE LA TECNOLOGÍA MODERNA, TAL COMO EL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM, AIS), EL SISTEMA DE ALARMA DE GUARDIA DE NAVEGACIÓN EN EL PUENTE (BRIDGE NAVIGATIONAL WATCH AND ALARM SYSTEM, BNWAS) Y EL SISTEMA DE INFORMACIÓN Y VISUALIZACIÓN DE CARTAS ELECTRÓNICAS (ELECTRONIC CHART DISPLAY AND INFORMATION SYSTEM, ECDIS). DESAFORTUNADAMENTE, SIGUEN PRODUCIÉNDOSE ABORDAJES.

EL ÚNICO FACTOR CLAVE QUE CONTRIBUYÓ A ESTOS ACCIDENTES FUE LA INFRACCIÓN POR PARTE DEL OFICIAL DE GUARDIA (OFFICER OF THE WATCH, OOW) DE UNA O MÁS REGLAS DEL CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES EN LA MAR (RIPA).

Por ello, a la luz de la experiencia del Club con los abordajes, estamos produciendo una nueva serie de posters RIPA, reiterando las principales partes de algunas reglas de la Parte B del RIPA, Sección II – conducta de los buques que se encuentren a la vista uno del otro. Los posters ilustrarán situaciones de estas reglas y están dirigidos a los oficiales de guardia en la navegación, exponiendo con ilustraciones sencillas las acciones necesarias para cumplir con cada regla RIPA.

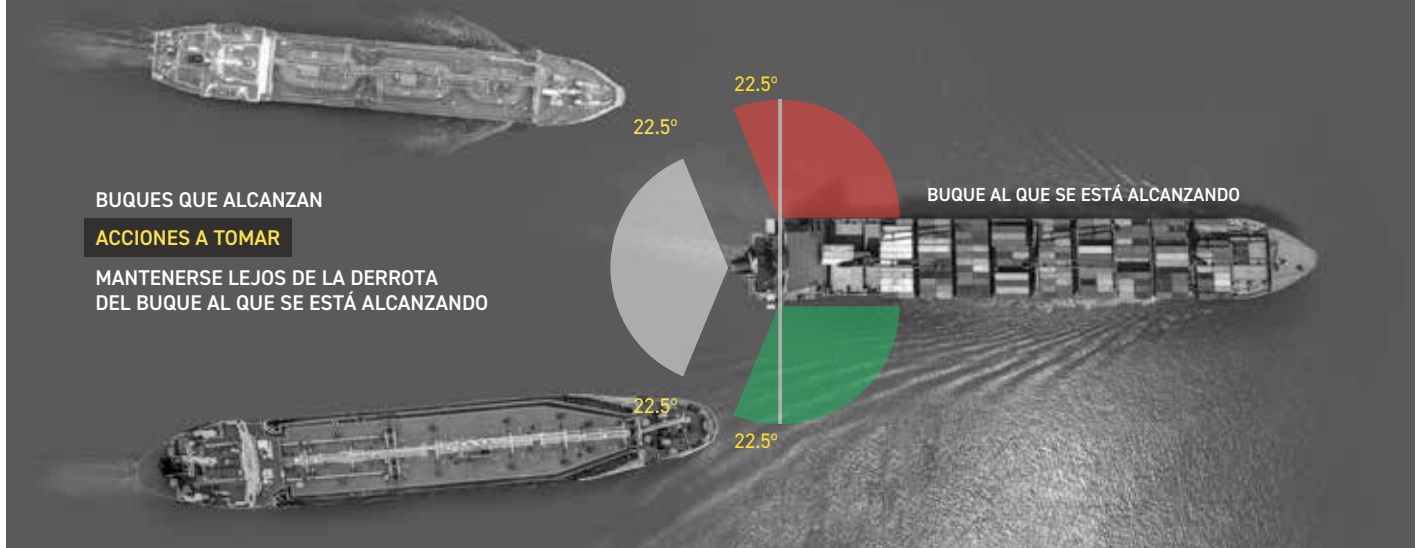
La Organización Marítima Internacional (OMI) elaboró el convenio RIPA (también conocido como Código de Circulación) como un conjunto de normas de tráfico acordadas internacionalmente.

Estas se aplican a todos los buques en alta mar y en todas las aguas conexas que sean navegables por buques marítimos. Las reglas establecen las bases de los colores de las luces de navegación, la ubicación y configuración de las señales diurnas y las señales sonoras de maniobra y visibilidad restringida. También establecen las acciones para evitar el abordaje de buques que se aproximan entre sí, así como el reparto de responsabilidades para tomar las medidas adecuadas.

Todos los oficiales de puente, incluido el Capitán, deberán de haber recibido formación y certificación en relación con el conocimiento de las reglas, antes de su guardia y/o toma del mando del buque. Los oficiales habrán tenido meses, sino

REGLAMENTO DE ABORDAJE (RIPA) - POSTERS NUEVO ANÁLISIS DEL CÓDIGO DE CIRCULACIÓN

REGLA 13 ALCANCE



- a) No obstante lo dispuesto en las Reglas de la Parte B, Secciones I y II, todo buque que alcance a otro se mantendrá apartado de la derrota del buque alcanzado.
- b) Se considerará como buque que alcanza a todo buque que se aproxime a otro viniendo desde una marcación mayor de 22,5 grados a popa del través de este último, es decir, que se encuentre en una posición tal respecto del buque alcanzado, que de noche solamente le sea posible ver la luz de alcance de dicho buque y ninguna de sus luces de costado.

- c) Cuando un buque abrigue dudas de si está alcanzando o no a otro, considerará que lo está haciendo y actuará como buque que alcanza.
- d) Ninguna variación posterior de la marcación entre los dos buques hará del buque que alcanza un buque que cruza, en el sentido que se considera en este Reglamento, ni le dispensará de su obligación de mantenerse apartado del buque alcanzado, hasta que lo haya adelantado completamente y se encuentre en franja.



DIRECTRICES SOBRE EL RIPA
britanniapandi.com/category/bsafe-posters

BRITANNIA P&I

LAS REGLAS 13 Y 14 SON LAS PRIMERAS EN LA SERIE DE POSTERS

REGLA 13 ACCIONES AL ALCANZAR - el buque que alcanza debe mantenerse fuera de la derrota del buque que es alcanzado. La regla también identifica las obligaciones del buque que alcanza y de los buques que son adelantados.

El póster ilustra las relaciones entre el buque que alcanza y el que es alcanzado cuando se encuentran a la vista uno del otro. El póster identifica sus funciones y muestra cómo distinguir los buques, desde sus ángulos de aproximación y/o posiciones relativas. El póster subraya que una vez que un buque se ha convertido en un buque que alcanza, sigue siendo un buque que alcanza, y cualquier alteración posterior de la posición entre los buques no exime al buque que alcanza de su obligación de mantenerse libre, ni da lugar a ningún cambio de responsabilidad de buque que alcanza a buque que es alcanzado, por ejemplo.

años, de formación y experiencia en la mar de acuerdo con el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia (STCW, por sus siglas en inglés) antes de que sean certificados y se les conceda un Certificado de Competencia (CoC, por sus siglas en inglés) para navegar en un buque.

Sin embargo, a pesar de toda la formación y conocimiento del RIPA, a menudo hay situaciones en las que no se aplica correctamente o en las que son malinterpretadas por el oficial de guardia lo que puede llevar a una situación de proximidad que incluso puede provocar un abordaje.

En algunas situaciones el oficial de guardia puede encontrarse con casos en los que no están seguros y pueden malinterpretar las intenciones de otros buques, incluso cuando los buques están a la vista el uno del otro. Normalmente, la práctica habitual sería determinar el riesgo de abordaje controlando el rumbo relativo del otro buque,

utilizando un espejo azimutal y/o el radar/ARPA. El oficial de guardia aplicará su criterio profesional después de evaluar la situación y luego realizará las correspondientes acciones de evasión según lo dictado por el RIPA.

Un buen ejemplo es la cuestión de los buques que "ceden el paso" y los que "siguen a rumbo" en el contexto del RIPA. A veces pueden surgir y desarrollarse situaciones de tal manera que el buque que cede el paso no toma las medidas adecuadas para mantenerse fuera de la derrota como se establece en el RIPA. En principio el buque que sigue a rumbo debería mantener su rumbo y velocidad, pero si observa que el otro buque no está tomando las medidas necesarias para evitar una situación de proximidad, el buque que sigue a rumbo puede tomar medidas para evitar que tal situación evolucione. Cuando un riesgo inminente de abordaje no se puede evitar por la sola acción del buque que cede el paso, el buque que sigue a rumbo tomará todas las medidas que mejor ayuden a evitar el abordaje.

REGLA 14

SITUACIÓN DE VUELTA ENCONTRADA

¿QUÉ SITUACIÓN O LUCES VES EN TU PROA?

DE DÍA - OTRO BUQUE POR LA PROA O CASI POR LA PROA EN RUMBO OPUESTO O CASI OPUESTO

DE NOCHE - LUCES DE TOPE DE AMBOS PALOS ENFILADAS O CASI ENFILADAS Y/O AMBAS LUCES DE COSTADO

COMO ACTUAR - ALTERAR EL RUMBO A ESTRIBOR



a) Cuando dos buques de propulsión mecánica naveguen de vuelta encontrada a rumbos opuestos o casi opuestos, con riesgo de abordaje, cada uno de ellos caerá a estribor de forma que pase por la banda de babor del otro.

b) Se considerará que tal situación existe cuando un buque vea a otro por su proa de forma que, de noche, vería las luces de tope de ambos palos del otro enfiladas o casi enfiladas y/o

las dos luces de costado, y de día, observaría al otro buque bajo el ángulo de apariencia correspondiente.

c) Cuando un buque abrigue dudas de si existe tal situación supondrá que existe y actuará en consecuencia.



DIRECTRICES SOBRE EL RIPA
britanniapandi.com/category/bsafe-posters



REGLA 14 SITUACIÓN DE VUELTA ENCONTRADA – Cuando dos buques de propulsión mecánica se aproximan a rumbos opuestos a la vista uno del otro. El póster presenta las medidas que deben adoptarse.

El póster ilustra una escena en la que dos buques de propulsión mecánica se encuentran a la vista en una situación de vuelta encontrada. Cada uno debe alterar el rumbo a estribor, de modo que ambos buques puedan pasar por la banda de babor del otro. Al mismo tiempo, también muestra cómo determinar si se encuentran en una situación de vuelta encontrada de acuerdo con la regla, con referencia a las luces de tope de los mástiles de cada uno y/o las luces del costado durante la noche o evaluando su aspecto visual durante el día.

Aunque los marineros deben saber cuándo y dónde aplicar el reglamento RIPA en las diferentes situaciones, hay veces que pueden sentirse ansiosos por tomar alguna decisión o experimentar incertidumbre en ese momento, lo que podría perjudicar su capacidad de juicio. Esto puede llevarlos a tomar atajos o a aplicar el reglamento de forma incorrecta. En caso de duda, el oficial de guardia debe llamar al Capitán al puente para que le ayude.

En última instancia, las reglas del RIPA son específicas y describen las funciones, responsabilidades, y procedimientos recomendados que deben de seguir los oficiales de guardia si se encuentran en una situación dudosa con otros buques.

CONCLUSIÓN

Es un concepto erróneo que tienen algunos de que el reglamento RIPA es de carácter consultivo. De hecho, son un conjunto de normas que un buque debe seguir estrictamente en todo momento cuando navega en la mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima y ninguna influencia externa debe persuadirles de lo contrario. En nuestra serie de posters, el equipo de Prevención de Riesgos continuará examinando las acciones entre los buques cuando estén a la vista uno del otro y destacará sus responsabilidades de acuerdo con el reglamento RIPA.

Esperamos que los posters sean de utilidad y se expongan a bordo de los buques de nuestros Asociados. Se plastificarán y se enviarán a nuestros Asociados en los próximos meses. Si no ha recibido sus posters o necesita copias adicionales póngase en contacto con nosotros. Las imágenes también están disponibles en la página web de Britannia.

AMONIACO COMO COMBUSTIBLE

**BUENO PARA EL
MEDIOAMBIENTE
PERO
¿CUÁLES SON
LOS RIESGOS
PARA LA
TRIPULACIÓN?**

Jacob Damgaard
jdamgaard@tindallriley.com



LA DESCARBONIZACIÓN DE LOS BUQUES ES PROBABLEMENTE EL MAYOR RETO QUE LA INDUSTRIA HAYA AFRONTADO NUNCA. SE ESTÁN DESARROLLANDO MUCHOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS Y ESTÁN EMPEZANDO A PROBARSE Y A UTILIZARSE. MIENTRAS QUE LOS BENEFICIOS MEDIOAMBIENTALES DE USAR COMBUSTIBLES NO FÓSILES SON OBVIOS, TAMBIÉN HAY RIESGOS DE SEGURIDAD ASOCIADOS CUANDO SE MANIPULAN ALGUNOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS.

EN ESTE ARTÍCULO ANALIZAMOS ALGUNOS DE LOS RIESGO ASOCIADOS AL USO DE AMONIACO.



- **EL AMONIACO (NH₃) ES UN GAS INCOLORO QUE ESTÁ COMPUESTO DE NITRÓGENO E HIDRÓGENO.**
- **ES MÁS LIGERO QUE EL AIRE A TEMPERATURA AMBIENTE NORMAL Y TIENE UN PUNTO DE EBULLICIÓN DE ALREDEDOR DE -33,3° C.**
- **TIENE UN OLOR MUY CARACTERÍSTICO QUE ES SIMILAR AL SUDOR HUMANO.**

RIESGOS

El amoniaco es altamente tóxico: 2500 ppm son fatales en unos 30 minutos y 5000 ppm (sobre un 0,5%) llevará a un rápido fracaso respiratorio. A 500-700 ppm, la exposición sin protección puede provocar quemaduras en la piel, la garganta, los pulmones y los ojos (pudiendo causar potencialmente ceguera). Para comprender la naturaleza del riesgo para la salud hay que tener en cuenta que el amoniaco es atraído por la humedad y las membranas mucosas.

Cuando se utiliza el amoniaco como combustible, en comparación con transportarlo como mercancía, la principal diferencia es que la instalación de gas estará dentro de la sala de máquinas en lugar de estar aislado en la zona de carga. Por lo tanto, habrá una mayor posibilidad de contacto entre el amoniaco y la tripulación. Varias sociedades de clasificación están investigando los riesgos y estudiando la mejor manera de manejar el amoniaco tanto en la sala de máquinas como en la cubierta durante el proceso de abastecimiento de combustible. Han identificado posibles problemas con el almacenamiento de amoniaco y también han destacado las implicaciones de seguridad en caso de daños accidentales en las zonas de almacenamiento o si falla el intercambiador de calor. Otro problema potencial es la liberación de vapores tóxicos cuando se ventila el amoniaco. El diseño del sistema de combustible deberá ajustarse para evitar estos vertidos tóxicos o deberá instalarse un sistema de recuperación en el sistema de ventilación.

Otro elemento que considerar es que el amoniaco es corrosivo para materiales tales como el cobre, las aleaciones de cobre y zinc. Por lo tanto, debe tenerse extremo cuidado en la selección de materiales que contengan amoniaco.

FORMACIÓN

Para asegurarse una operativa segura y evitar incidentes es esencial que la tripulación reciba formación adicional y los sistemas de gestión seguridad del buque (SMS) deberán reflejar los riesgos adicionales implícitos. Esto incluirá aspectos tales como asegurarse de que los sistemas de amoniaco estén libres de gas antes de ser desmantelados o antes de que se lleve a cabo ningún trabajo de mantenimiento. Y, por supuesto, las exigencias sobre espacios cerrados deben seguirse siempre.

CONCLUSIÓN

El amoniaco tiene un olor distintivo y esto a menudo revela su presencia. Sin embargo, no debe confiarse en que el sentido del olfato dé la alerta de algún problema ya que la gente puede volverse insensible al olor (conocido como fatiga olfativa) lo que significa que ya no pueden oler el amoniaco y, por lo tanto, no son conscientes de que exista algún problema. Esta es la razón por la que siempre es importante adoptar las precauciones adecuadas antes de comenzar cualquier trabajo para dotar a la tripulación de la mayor protección posible.

En la última edición del Risk Watch, Jacob escribió un artículo más extenso sobre la descarbonización detallando todas las alternativas al fuel actualmente disponibles.
<https://bit.ly/3CsNzVL>



SITUACIONES DE EMERGENCIA: COMUNICACIÓN ENTRE EL PUENTE Y LA SALA DE MÁQUINAS

Simon Rapley, srapley@tindallriley.com



EL TEMA DE LA RESPUESTA A UNA EMERGENCIA ESTÁ CUBIERTO POR EL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD (SGS, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) DE LA COMPAÑÍA DEL BUQUE EN EL MANUAL DE EMERGENCIA. SIN EMBARGO, ESTO SE CENTRará NORMALMENTE EN LA INTERACCIÓN ENTRE EL BUQUE Y EL PERSONAL EN TIERRA.

LO QUE EN CIERTAS OCASIONES SE PASA POR ALTO ES LA INTERACCIÓN ENTRE LOS EQUIPOS DEL PUENTE Y LA SALA DE MÁQUINAS.

RECUERDA LAS TRES PRIORIDADES QUE SE DEBEN TENER EN CUENTA EN CASO DE UN INCIDENTE Y QUE SERÁN UN FACTOR PARA EL FLUJO DE INFORMACIÓN ENTRE LOS EQUIPOS DEL PUENTE Y LA SALA DE MÁQUINAS:

VIDA

Esta es tu primera prioridad, ya que no puede ser reemplazada.

MEDIOAMBIENTE

Esta es tu segunda prioridad. Normalmente, los incidentes de contaminación pueden rectificarse con tiempo e inversión.

PROPIEDAD

Tu buque, la carga y los bienes de terceros siempre pueden ser sustituidos, de ahí que sean la prioridad número tres.

VMP

RECUERDE **VIDA** | **MEDIOAMBIENTE** | **PROPIEDAD**

CUANDO SE TRATA DE UNA SITUACIÓN DE EMERGENCIA

LO QUE HAY QUE COMUNICAR

Tras un incidente, los siguientes factores deben comunicarse de forma clara y concisa, utilizando un lenguaje sencillo para garantizar que todos los implicados sean conscientes de lo que está ocurriendo, de forma que se ponga en marcha el apoyo más adecuado de un equipo a otro. Esto también permite buscar la ayuda más adecuada de terceros, ya sean las autoridades del puerto o los gestores del buque:

1 ¿QUÉ HA PASADO?

2 ¿DÓNDE HA OCURRIDO?

3 ¿PORQUÉ HA OCURRIDO?

4 ¿CUÁNDO HA OCURRIDO?

5 ¿QUIÉN ESTÁ AFECTADO?

CÓMO DEBE SER LA COMUNICACIÓN

CONCISA - al principio sólo hay que dar información rápida y suficiente para que se puedan tomar las medidas adecuadas. Más adelante, cuando la situación se haya estabilizado, se podrán dar más consejos. Mantenga una comunicación sencilla y directa.

ABIERTA - no retengas ninguna información, ya que es importante compartir toda la información y confiar en los demás miembros del equipo; retener información puede ser inútil.

TRANQUILA - mantén siempre la calma; gritar por teléfono o por radio no ayuda a nadie. Mantener la calma mostrará a los demás que tienes el control y, con suerte, proporcionará un ambiente de tranquilidad en un momento de confusión y estrés. Recuerda que los equipos están ocupados y evita pedir repetidas actualizaciones ya que esto puede entorpecer la operación.

COMPARTIDA - aunque no quieras presionar para que te pongan al día, es importante compartir la información entre los equipos con contactos y actualizaciones periódicas y tranquilizadoras. Puede ser útil compartir un programa aproximado e indicar cuándo se espera más información.

CONSISTENTE - es importante que los mensajes sean consecuentes para los equipos del puente o de la sala de máquinas, así como para otras personas a bordo, como un equipo de respuesta a emergencias o un grupo de bomberos.

LENGUAJE - es natural que en momentos de estrés la gente se comunique en su lengua materna. Esto puede causar confusión y hacer que no se comparta la información. Es importante destacar en la formación de la tripulación la importancia de mantener la calma y tratar de utilizar el idioma de trabajo del buque en todo momento.

COMUNICACIÓN - normalmente se utilizan teléfonos para comunicarse entre el puente, la sala de control de motores, la zona de máquinas y el timón. Se debe disponer de sistemas de comunicación de reserva, que deben probarse periódicamente como parte del sistema de mantenimiento planificado. Estos sistemas pueden incluir teléfonos con sonido, sistemas de respuesta y teléfonos remotos. Los sistemas de walkie-talkie deben probarse en los espacios de máquina para averiguar dónde hay "puntos muertos" y deben organizarse medios alternativos de comunicación antes de cualquier



CONCLUSIÓN

Recuerda que los equipos del puente y de la sala de máquinas tendrán que trabajar juntos en una situación de emergencia, y que una comunicación clara, concisa y medida es un factor clave para garantizar un resultado satisfactorio para todas las partes. Esto pone de manifiesto la absoluta necesidad e importancia de realizar frecuentes simulacros a bordo para preparar a la tripulación para situaciones de emergencia estresantes. En tierra, esto también incluiría el uso de entrenamiento en simuladores donde se puedan ensayar escenarios de emergencia específicos.

La versión completa de este artículo está disponible en la página web de Britannia. <https://bit.ly/3eMMVup>

Los Asociados que necesiten más información sobre este tema pueden contactar con el departamento de Prevención de Riesgos.

¿ESTÁ SU BUQUE PREPARADO PARA EL INVIERNO?

Jacob Damgaard
jdamgaard@tindalriley.com

NOS ENCONTRAMOS AHORA EN EL ÚLTIMO CUARTO DEL AÑO LO QUE SIGNIFICA QUE EL INVIERNO SE ACERCA EN EL HEMISFERIO NORTE TRAYENDO CONSIGO EL RIESGO DE FRÍO SEVERO EN CIERTAS AGUAS. OPERAR UN BUQUE EN CONDICIONES DE HIELO Y FRÍO EXTREMO IMPLICA VARIOS RETOS PARA EL BUQUE EN SÍ MISMO Y PARA LA TRIPULACIÓN - Y SI NO ESTÁ TODO EL MUNDO ADECUADAMENTE PREPARADO PUEDEN PLANTEARSE PROBLEMAS SERIOS.

LOS BUQUES QUE OPERAN EN AGUAS POLARES DEBEN SEGUIR EL CÓDIGO POLAR DE LA OMI, LO QUE SUPONE QUE DEBEN CUMPLIR CON REQUISITOS ADICIONALES TALES COMO LLEVAR A BORDO UN MANUAL OPERACIONAL EN AGUAS POLARES (PWOM, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) Y OBTENER UN CERTIFICADO POLAR. SIN EMBARGO, EL CLIMA FRÍO NO SE LIMITA A LAS ZONAS POLARES Y, POR LO TANTO, HAY CIERTAS PRECAUCIONES QUE DEBERÍAN TOMAR TODOS LOS BUQUES QUE OPEREN EN CLIMAS EXTREMADAMENTE FRIOS.

PROTECCIÓN A LA CARGA

VENTILACIÓN: mantener una ventilación adecuada es esencial para preservar la calidad de la mercancía. El sistema de ventilación debe ser capaz de funcionar correctamente en climas fríos y deben tomarse precauciones para evitar que la nieve o el hielo puedan entrar en las bodegas de carga durante el proceso de ventilación.

TAPAS DE ESCOTILLAS: éstas deben poder funcionar libres durante bajas temperaturas. Todos los componentes de seguridad de las tapas de las escotillas deben mantenerse de manera que no resulten bloqueadas debido al frío. Los materiales de las juntas para las tapas de escotillas deben ser adecuados para las temperaturas extremas y deben mantenerse libres de hielo que pueda impedir que las escotillas se sellen adecuadamente.

GRÚAS: si el buque está equipado con grúas de carga, entonces deben tomarse precauciones para asegurarse de que las grúas puedan operar en las condiciones meteorológicas previstas.

EQUIPO

Todos los equipos y la maquinaria esencial para la operativa segura del buque, incluido los elementos salvavidas y de incendios, deben estar accesibles y operativos. La tripulación debe además tener en mente que las condiciones meteorológicas reales pueden ser más duras que las previstas. Se debe consultar a los fabricantes de los equipos para determinar la adecuación de los equipos para el tiempo frío y para destacar cualquier exigencia de mantenimiento especial. También puede ser necesario consultar a la Sociedad de Clasificación del buque para ver si necesita alguna modificación. El sistema de gestión de abordaje debe establecer cómo preparar el equipo para condiciones meteorológicas frías adversas sin comprometer la seguridad. Un ejemplo es el drenaje del agua de la cubierta. El sistema de agua de lastre debe también mantenerse totalmente operativo a bajas temperaturas.

El equipo de supervivencia debe revisarse para asegurarse de que los equipos salvavidas funcionan a bajas temperaturas y elementos tales como el agua, las raciones de comida y otros esenciales están protegidos y no se vean afectados por el clima frío.



SEGURIDAD PERSONAL

Trabajar en climas fríos requiere un entendimiento de la interacción entre la temperatura ambiente, la velocidad del viento, la humedad relativa, los equipos de protección personal y la tarea que se está realizando. Todos los trabajos que se realizan en cubierta deberían estar cuidadosamente planificados y el tiempo que se pasa en el exterior debería estar limitado para evitar lesiones relacionadas con la congelación. La tripulación debe tener conocimiento del frío del viento y como afecta su exposición, así como el tiempo límite de trabajo en el exterior recomendado a una temperatura dada.

Las precauciones que deben tomarse para incrementar la seguridad personal incluyen:

- Tener un suministro suficiente de ropa de protección apropiada para frío extremo
- Mantener la ropa seca y cambiarse de ropa si se humedece
- Cubrir toda la piel expuesta
- Evitar el contacto de la piel desnuda con objetos de metal
- Ser consciente del riesgo de congelación e hipotermia
- Trabajar en pareja y estar pendiente el uno del otro

Debe dotarse de pasarelas seguras para evitar lesiones causadas por resbalar en el hielo. Ya que algunas de las sales utilizadas para ello pueden tener efectos corrosivos en la capa de pintura de la cubierta, es importante que cualquier sal que se utilice sea compatible con esa capa.

ESTABILIDAD DEL BUQUE

Debe cumplirse con los criterios de estabilidad aplicados por la OMI. En condiciones de frío extremo, existe un riesgo de que la superestructura del buque quede cubierta por el hielo y esto puede afectar a la estabilidad del buque. La tripulación debería ser consciente de que la congelación de la superestructura depende de varios factores tales como las condiciones meteorológicas, condiciones de carga y comportamiento del buque con tiempo tormentoso.

CONCLUSIÓN

Navegar en entornos extremadamente fríos es un problema complejo con varios aspectos que han de ser tomados en consideración. Hemos destacado algunos de los riesgos implicados y las precauciones que deberían tomarse, pero recomendamos que se lleve a cabo una evaluación de riesgos integral en casos de frío extremo. Esto debería ir acompañado de un análisis de deficiencias y un plan de acción para asegurarse de que las barreras de seguridad se implementan para mitigar todos los riesgos identificados eficazmente - esto ayudará a garantizar la seguridad de la tripulación, del buque y de la carga.



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 Finance and regulated by the Commissariat aux Assurances.

britanniapandi.com