

# RISK WATCH

OCTUBRE 2023

BRITANNIA EN JAPÓN CONOCE AL EQUIPO

GUÍA DE PRACTICAJE CASO DE ESTUDIO

RECLAMACIONES DE BARCOS PESQUEROS ANÁLISIS DE INCIDENTES RECIENTES

SEAFARERS HOSPITAL SOCIETY UNA CULTURA DEL BIENESTAR

LIMPIEZA SUBACUÁTICA DE CASCOS RIESGOS Y RECOMENDACIONES

RECLAMACIONES Y LEY ANÁLISIS DE CASOS RELEVANTES



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855



## MENSAJE DE LA EDITORA

Bienvenidos al último número de Risk Watch del año 2023. En esta edición, continuamos centrando nuestra atención en nuestras oficinas alrededor del mundo, con un artículo especial sobre nuestro equipo en Japón. Con oficinas en Tokio y Kobe, ahora tenemos 26 personas dedicadas a servir a nuestros Asociados en Japón.

Nuestro equipo de Prevención de Riesgos examina los temas comunes en las reclamaciones relacionadas con el practicaje y comparte orientaciones sobre la gestión eficaz de los recursos del puente. Además, el equipo proporciona información sobre la ejecución segura de las operaciones de limpieza subacuática del casco y de buceo.

A nivel internacional, el sector de la pesca marítima sigue siendo una de las industrias más difíciles y peligrosas en las que trabajar, con altos índices de accidentes graves y mortales. A la luz de nuestros propios datos de siniestros en el periodo 2017/2022, que muestran que el 96% de todas las reclamaciones en buques pesqueros se refieren a daños a los tripulantes, hemos preparado consejos sobre medidas preventivas para evitar accidentes graves.

Centrándonos en el informe "On Course for a Culture of Care" de la Seafarers Hospital Society, destacamos la necesidad de hacer mayor hincapié en la salud y el bienestar de los marinos. Ofrecemos consejos a los armadores para mejorar el bienestar de la tripulación a bordo de los buques.

Concluimos con nuestras actualizaciones jurídicas periódicas, que arrojan luz sobre casos legales clave y por qué las sentencias tienen una relevancia significativa para nuestros Asociados y sus negocios.

Gracias por su continuo apoyo, y esperamos poder ofrecerles más contenidos interesantes el año que viene.

**Jessie Dunn**  
Editora



**Esperamos que disfruten de este número de Risk 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](mailto:britanniacommunications@tindallriley.com)

A partir de la corresponsalía exclusiva del Grupo Britannia en Japón, nuestras oficinas en Japón tienen una conexión muy arraigada con el Club y sus Asociados. La presencia del Grupo Britannia en Japón se remonta a 1953 a través de sus corresponsales exclusivos locales, Cornes & Co. Ltd, con sede en Yokohama y Kobe. En 1989 se concedió a Britannia Europe Japan, anteriormente conocida como Britannia Japan Branch, la primera licencia en Japón a un Club de P&I extranjero. Este hito marcó el comienzo del viaje del Grupo Britannia para proporcionar servicios de seguros excepcionales a sus Asociados en Japón.

El Grupo Britannia sigue manteniendo una estrecha relación con la comunidad naviera japonesa y los Asociados japoneses representan aproximadamente el 16% del tonelaje inscrito de buques propios, lo que pone de relieve la fuerte relación entre el Grupo Britannia y la industria marítima japonesa.

En marzo de 2023, el Grupo Britannia se trasladó a una nueva oficina en Tokio para garantizar que el equipo siga ofreciendo a los Asociados un servicio excepcional.



EL  
GRUPO BRITANNIA  
EN

JAPÓN 日本

TR(B)J / BRITANNIA EUROPE JAPAN BRANCH

**EL GRUPO BRITANNIA ABRIÓ OFICIALMENTE SU OFICINA EN JAPÓN EN 2017 Y ACTUALMENTE CUENTA CON UN EQUIPO DE 26 PROFESIONALES CON SEDE TANTO EN TOKIO COMO EN KOBE QUE SE DEDICAN A OFRECER UN SERVICIO EXCEPCIONAL A NUESTROS ASOCIADOS JAPONESES.**

La oficina de Japón apoya a la comunidad local a través de actividades de responsabilidad social y en mayo de este año los miembros del equipo participaron en una carrera benéfica organizada por "Mission to Seafarers" en Izu, prefectura de Shizuoka, recaudando aproximadamente 7.500 dólares. Este tipo de iniciativas demuestran el compromiso del Grupo Britannia de tener un impacto positivo en la comunidad local.





Arriba: El equipo japonés celebra el traslado de su oficina en 2023 junto a David Cave, de la oficina de Hong Kong, y Jacob Damgaard, de la oficina de Singapur.



Foto dcha.: El equipo de Britannia en nuestra oficina de Kobe.

## CONOCE A NUESTRO EQUIPO EN JAPÓN 日本

UNO DE LOS PUNTOS FUERTES DE NUESTRO EQUIPO EN LAS OFICINAS DE JAPÓN ES QUE MUCHOS DE LOS MIEMBROS DEL EQUIPO DE TRABAJO HAN PASADO MUCHO TIEMPO TRABAJANDO EN ESTRECHA COLABORACIÓN CON NUESTROS ASOCIADOS JAPONESES. ESTO LES PERMITE OFRECER UN VALIOSO ASESORAMIENTO Y UN SERVICIO ADAPTADO A LAS NECESIDADES DE CADA ASOCIADO.

EL MERCADO JAPONÉS Y SUS ASOCIADOS SIGUEN SIENDO VITALES PARA EL GRUPO BRITANNIA Y EL EQUIPO DE JAPÓN ESTÁ COMPROMETIDO EN OFRECER UN SERVICIO Y UNA ASISTENCIA EXCEPCIONALES A LOS ASOCIADOS EN JAPÓN.





**MITSUHIKO IDA** Con más de cuatro décadas de experiencia en el sector, Ida, representante de Britannia Europa sucursal de Japón, aporta al equipo una gran cantidad de conocimientos y experiencia. Conoce bien el mercado japonés y gestiona eficazmente las operaciones y el desarrollo del negocio.



**TAKASHI SUGIYAMA** Con 30 años de valiosos conocimientos y visión, Sugiyama, Presidente de TRBJ, ha sido parte integrante de nuestro éxito y del servicio que prestamos a los Asociados japoneses. Su amplia experiencia le permite ofrecer una valiosa orientación y apoyo al equipo de Japón.



**FUMIMASA KANEKO** Con una carrera de más de 20 años, Kaneko ha ejercido un liderazgo excepcional en la oficina de Kobe, fomentando un fuerte vínculo de confianza con los miembros del equipo. Se encarga de las reclamaciones de P&I y presta apoyo en las reclamaciones de FD&D.



**MATTHEW MADIGAN** Matthew se incorporó a TRBJ en abril en comisión de servicio desde Londres como gestor de expedientes. Como experto tramitador de siniestros, se ha convertido rápidamente en un miembro clave del equipo.



**YUSHIN SON** Son ha prestado más de 25 años de servicio al Grupo Britannia, contribuyendo de forma significativa al crecimiento del número de Asociados japoneses como suscriptor con sede en Tokio.



**YOSUKE HIROTA** Hirota se unió a nosotros procedente de otro Club de P&I y sus conocimientos y experiencia en materia de suscripción se han convertido en un valioso activo para la oficina de Kobe.



**MIYAKO OUCHI** Con una carrera profesional de 30 años en nuestra oficina de Kobe, Uchi, se ha centrado principalmente en las reclamaciones por daños personales, pero también ha prestado apoyo integral en una amplia gama de tareas.



**SHIGERU FUJIOKA** Con su experiencia previa como perito, Fujioka presta un apoyo esencial a la oficina de Kobe, tramitando las reclamaciones de los Asociados.



**TETSUYA ODA** Oda es gestor de expedientes y jefe de equipo en Tokio, y se ocupa principalmente de reclamaciones relacionadas con cargas secas a granel y otras reclamaciones relevantes.



**RIE NAKAYAMA** Nakayama se incorporó desde una empresa de transporte de automóviles hace diez años y está especializada en la tramitación de reclamaciones relacionadas con buques PCC.

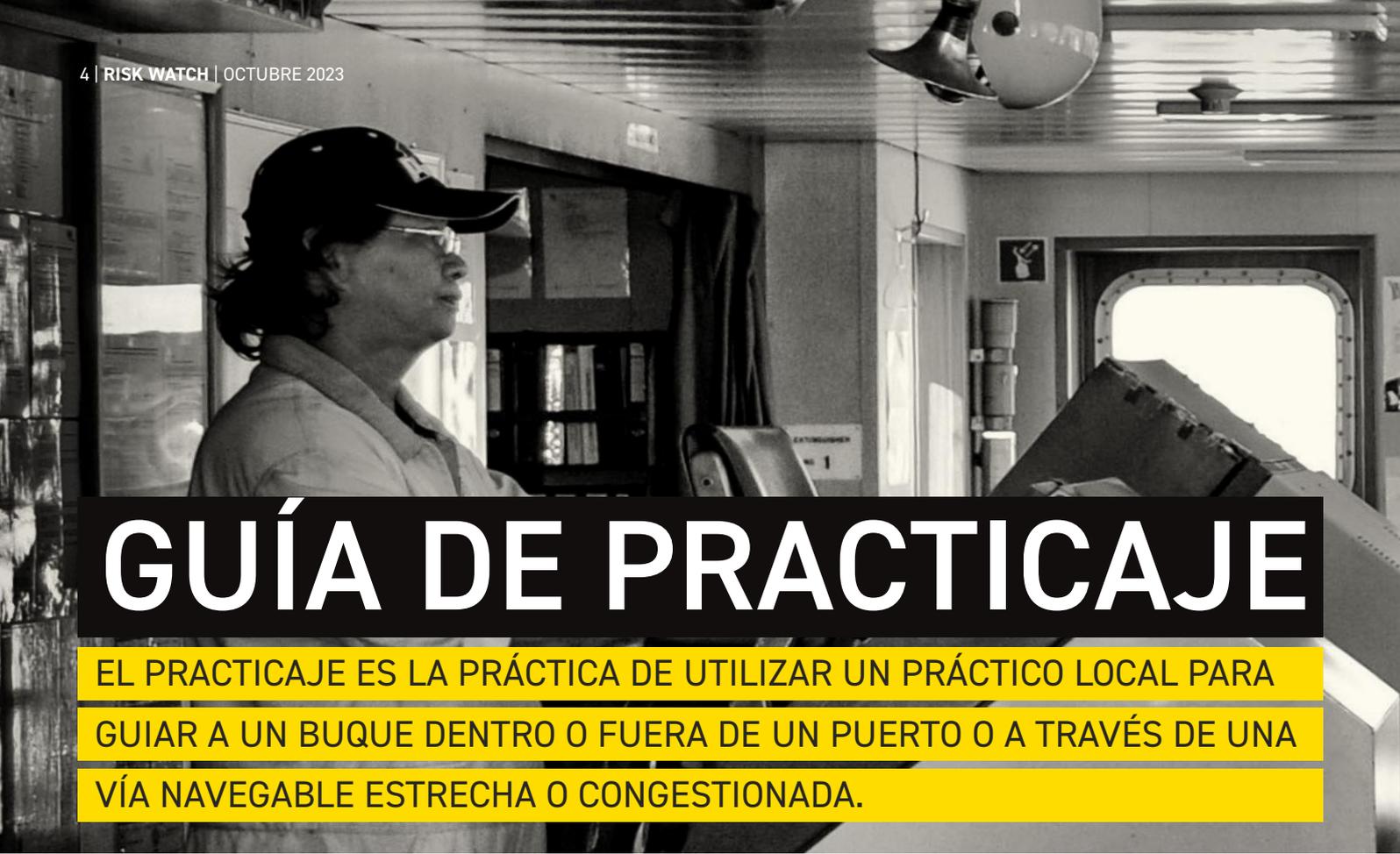


**NANAHO HIBI** Hibi es experta en reclamaciones por daños personales y apoya activamente al Club y a sus Asociados.



**NAOKI MATSUDA** Aunque Matsuda se incorporó al equipo en junio de este año, su experiencia previa en cuestiones operativas en una de las mayores compañías de transporte de contenedores del mundo aporta una valiosa perspectiva al equipo.

Otros miembros del personal de reclamaciones son **Yusuke Inoue** que se ocupa principalmente de la corresponsalía con los Asociados no japoneses, **Yoshimitsu Hanashiro**, **Fumiya Taniguchi**, **Seiya Okada**, **Yumi Miyamura**, **Mamia Kawamura**, **Jun Ling** (Kobe) y **Miwa Nishikawa** (Kobe), todos los cuales prestan un servicio excepcional a los Asociados japoneses. El personal administrativo incluye a **Susumu Saito**, **Yukari Kobayashi**, **Rika Ishii**, **Hiroshi Ebine**, **Satsuki Tomiie** (Kobe) y **Toshiki Akaike**, y se dedican a apoyar las operaciones cotidianas.



# GUÍA DE PRACTICAJE

EL PRACTICAJE ES LA PRÁCTICA DE UTILIZAR UN PRÁCTICO LOCAL PARA GUIAR A UN BUQUE DENTRO O FUERA DE UN PUERTO O A TRAVÉS DE UNA VÍA NAVEGABLE ESTRECHA O CONGESTIONADA.

LOS PRÁCTICOS ESTÁN FAMILIARIZADOS CON LAS AGUAS LOCALES Y PUEDEN AYUDAR A GARANTIZAR EL PASO SEGURO DE LOS BUQUES. SIN EMBARGO, EL PRACTICAJE TAMBIÉN PUEDE SER UNA ACTIVIDAD DE ALTO RIESGO Y EL CLUB CONTINÚA ENCONTRÁNDOSE CON INCIDENTES EN LOS QUE SE VEN IMPLICADOS BUQUES BAJO PRACTICAJE. ESTOS INCIDENTES HAN PUESTO DE RELIEVE LA IMPORTANCIA DE UNA GESTIÓN EFICAZ DE LOS RECURSOS DEL PUENTE (BRM, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) DURANTE EL PRACTICAJE.

EL BRM ES UN ENFOQUE SISTEMÁTICO DE LA GESTIÓN DE LOS RECURSOS DISPONIBLES EN EL PUENTE, INCLUIDOS EL CAPITÁN, EL PRÁCTICO Y OTROS MIEMBROS DEL EQUIPO DEL PUENTE. IMPLICA EL ESTABLECIMIENTO DE FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES CLARAS, LA COMUNICACIÓN EFICAZ Y LA FORMACIÓN PERIÓDICA DE LA TRIPULACIÓN. UN BRM EFICAZ PUEDE AYUDAR A PREVENIR INCIDENTES DURANTE EL PRACTICAJE AL GARANTIZAR QUE TODOS LOS MIEMBROS DEL PUENTE COLABOREN PARA GARANTIZAR LA NAVEGACIÓN SEGURA DEL BUQUE.

Este artículo amplía los consejos anteriores del Club sobre practicaaje e intervención de buques. En este artículo se analiza un caso práctico para resaltar los temas comunes en las reclamaciones relacionadas con el practicaaje.



**Jacob Damgaard**

Divisional Director, Loss Prevention Singapore  
jdamgaard@tindallriley.com

## ESTUDIO DEL CASO

El capitán recibió información del práctico sobre el procedimiento previsto de atraque, que incluía un giro de 180 grados a babor. Se posicionaron dos remolcadores a estribor del buque, a proa y a popa. Antes de comenzar a virar, el práctico informó al capitán de que creía que los remolcadores que se estaban utilizando no tenían potencia suficiente para la maniobra prevista. Como resultado, el práctico decidió confiar en el motor principal y el timón para ayudar con la virada.

El capitán entonces dio la orden de todo a babor. Sin embargo, como el motor principal estaba parado, el barco no respondió al timón. Para compensarlo, se dio la orden de avance poca mientras se pedía a los remolcadores que aplicaran la máxima fuerza para empujar el barco. Desgraciadamente, poco después de aplicar estas medidas, el capitán observó que la distancia entre el buque y el pantalán disminuía rápidamente, lo que indicaba un alto riesgo de abordaje. En consecuencia, el capitán ordenó al buque toda máquina a popa y dio instrucciones a la tripulación para que fondeara el ancla de babor. Lamentablemente, a pesar de estas acciones, el buque no pudo evitar el contacto con el espigón.

## FACTORES CONTRIBUYENTES Y LECCIONES APRENDIDAS

### Intercambio capitán-práctico (MPX, por sus siglas en inglés)

Fue evidente que no se realizó un MPX eficaz. Llevar a cabo un MPX bajo presión de tiempo puede conducir a un intercambio de información insuficiente y, en casos extremos, a situaciones en las que varias secciones de la tarjeta de practicaaje y de la lista de comprobación MPX no se analizan y simplemente se marcan para mostrar conformidad. Una consideración a tiempo por parte del capitán debería ayudar a discutir el plan con suficiente detalle y brindar la oportunidad de considerar los riesgos y contingencias. En este caso, dado que el práctico consideró que los remolcadores no tenían potencia suficiente para la virada, se debería de haber planificado de forma más eficaz. Debería haberse utilizado una velocidad de aproximación más reducida, especialmente debido a la estrecha y corta distancia de aproximación al atraque.



### Intervención inefcaz

En este caso de estudio, el capitán también actuó incorrectamente al no cuestionar el plan del práctico. La razón más común por la que las personas se abstienen de una intervención está relacionada con preocupaciones personales de que la intervención pueda dar lugar a una reacción defensiva o de enfado. La intervención puede ser una habilidad difícil de aprender y el personal puede necesitar asesoramiento a este respecto. Se recomienda que los capitanes y otros miembros del equipo de puente reciban este tipo de asesoramiento y que la práctica de cuestionar a los compañeros se incorpore a través de las evaluaciones de formación y de navegación.

### Planificación de contingencias

Las decisiones tomadas sin tener en cuenta todas las alternativas disponibles o las limitaciones operativas, pueden resultar no del todo óptimas. Este riesgo podría mitigarse mediante una evaluación de riesgos y un plan de contingencia eficaces. Esto también ayudaría a tomar decisiones eficaces durante la travesía y las conclusiones deberían considerarse en el MPX. En el caso estudiado, la escasa potencia de los remolcadores dejaba poco margen de error al realizar el giro. La planificación de contingencias es vital para evitar que las decisiones se tomen bajo una excesiva presión de tiempo y sin la consideración adecuada.

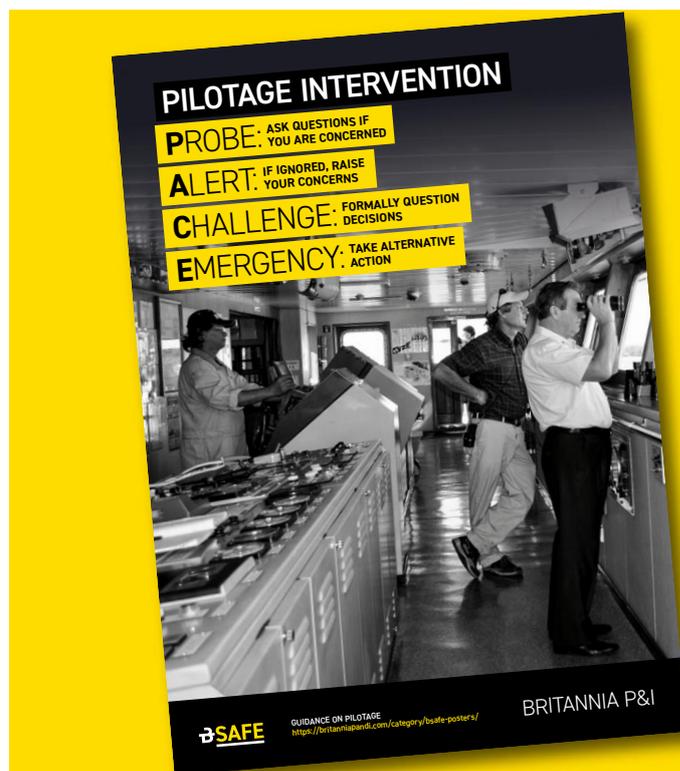
### Detección de un conocimiento insuficiente de la situación

Aunque no es aplicable al incidente anterior, un mayor conocimiento de la situación puede ser a menudo la diferencia entre que se produzca o no un incidente. Una comunicación adecuada y unas prácticas de ensayo intensificado deberían ayudar a detectar y abordar un conocimiento insuficiente de la situación.

El capitán de un buque tiene el derecho y el deber de intervenir si cree que las acciones de un práctico pueden poner en peligro la seguridad del buque. Sin embargo, se dan una serie de circunstancias que pueden dificultar la intervención, como que el práctico sea la persona con más experiencia en el puente y que el capitán no se sienta lo suficientemente seguro como para intervenir. A pesar de

estas dificultades, es importante que los capitanes estén preparados para intervenir o desafiar a tiempo al práctico.

Esto puede hacerse formando a los capitanes y a los miembros del equipo de puente sobre la importancia de la intervención y sobre cuándo intervenir, proporcionando suficiente apoyo por parte de la empresa e implantando una cultura de seguridad eficaz.



El Club ha creado este póster para colocar a bordo para ayudar a compartir las orientaciones. Hemos enviado el póster con esta publicación. Si requiere más copias, por favor pónganse en contacto con nosotros vía correo electrónico: [general@correduriagm.com](mailto:general@correduriagm.com)

# RECLAMACIONES DE BARCOS PESQUEROS

## 2017 – 2022

**EL SECTOR DE LA PESCA MARÍTIMA ESTÁ RECONOCIDO A NIVEL INTERNACIONAL COMO UNA DE LAS INDUSTRIAS MÁS DESAFIANTES Y PELIGROSAS PARA TRABAJAR, SUFRIENDO ALTOS ÍNDICES DE ACCIDENTES MORTALES Y GRAVES EN COMPARACIÓN CON OTRAS INDUSTRIAS, TALES COMO LA CONSTRUCCIÓN Y LA AGRICULTURA. LOS DATOS DE INCIDENTES DEL CLUB DE 2017 A 2022 MUESTRAN QUE EL 96% DE TODAS LAS RECLAMACIONES EN BUQUES PESQUEROS ESTÁN RELACIONADAS CON LA TRIPULACIÓN Y QUE EL 46% DE ESTAS SE PRODUJERON COMO RESULTADO DE LESIONES PERSONALES.**

**Las lesiones más comunes entre los Asociados de buques pesqueros del Club son las relacionadas con la manipulación manual y son también las segundas más costosas, tal como se muestra en la figura 1.**

Los incidentes variaron desde lesiones musculoesqueléticas en la espalda debidas a técnicas deficientes de manipulación manual hasta lesiones sufridas al manipular redes de pesca. Los tripulantes implicados en tareas de manipulación manual deben recibir formación para utilizar las técnicas correctas, y la manipulación mecanizada se debe usar siempre que sea posible. Otras consideraciones para reducir el riesgo de incidentes de manipulación manual incluyen llevar a cabo una charla sobre herramientas antes de realizar operaciones de elevación y proporcionar formación sobre la selección correcta del equipo y su uso. Otras consideraciones incluyen dividir la carga, compartir la carga con otros miembros del equipo y mejorar la distribución del lugar de trabajo para reducir la cantidad de levantamientos, de modo que se necesiten menos movimientos repetitivos.

### MANEJO DE LA MAQUINARIA

Cuando los tripulantes manejen cabrestantes y otros equipos, no deben llevar ropa holgada ni ropa de lluvia que pueda enredarse en los cabos y ganchos.

Para tratar de mitigar este problema se pueden instalar sistemas de parada de emergencia cerca de los mandos de los cabrestantes. También es importante que la tripulación que maneja los cabrestantes y los haladores reciba una formación eficaz. Lo mismo se aplica al manejo del equipo de procesado y fileteado del pescado en la factoría.

### RESBALONES, TROPIEZOS Y CAÍDAS

Los resbalones, los tropiezos y las caídas son los incidentes de mayor coste total, siendo las lesiones en las piernas como consecuencia de una caída la lesión más común y más cara. Los operadores de buques pesqueros pueden reducir el número de resbalones, tropiezos y caídas a bordo implementando varios procedimientos clave. En primer lugar, deben asegurarse de que las superficies de cubierta se mantengan lo más despejadas posible de cualquier obstrucción, como aparejos de pesca, cabos y herramientas. Todos los niveles de la cubierta deben estar adecuadamente iluminados para poder identificar fácilmente cualquier peligro. Los cambios en la altura de la cubierta, las brazolas y las escaleras/escalones deben señalarse con pintura de alta visibilidad o cinta adhesiva tipo chevron para que sean visibles. Esto puede ser un problema común en los buques pesqueros, especialmente en las zonas de trabajo o de cubierta. Deben utilizarse

revestimientos antideslizantes, tablones, enjaretados o alfombrillas de goma, según proceda, ya que las cubiertas desprotegidas pueden suponer un riesgo especial, sobre todo si hay hielo o vísceras de pescado. Además, deben existir pasamanos adecuados y otras formas de apoyo para reducir el riesgo de caídas al desplazarse por el buque. Se debe insistir a la tripulación para que se agarre a las barandillas siempre que sea posible mientras se desplaza por el buque. Además, asegurarse de que las escotillas están cerradas cuando no se utilizan. El Club ha experimentado varios incidentes en los que un tripulante se ha caído a través de una escotilla abierta. Las escotillas abiertas de las bodegas de pescado deben protegerse con barandillas portátiles o temporales y cables durante la descarga, la tripulación debe mantenerse alejada de las cargas suspendidas durante la descarga de las capturas.

### EPI

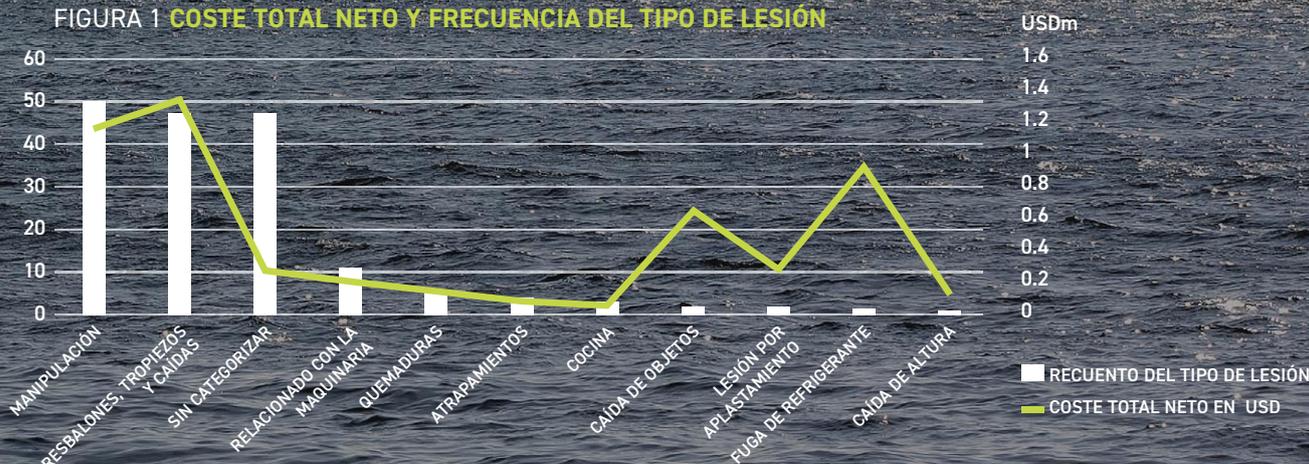
Todos los miembros de la tripulación deben disponer de equipos de protección individual (EPI). Al fomentar prácticas seguras, los operadores pueden minimizar aún más el riesgo de resbalones, tropiezos y caídas. Los miembros de la tripulación también deben conocer los procedimientos de la empresa relativos al trabajo en cubierta en condiciones meteorológicas adversas,



**Charles Cooper**

Loss Prevention Manager, London  
ccooper@tindallriley.com

**FIGURA 1 COSTE TOTAL NETO Y FRECUENCIA DEL TIPO DE LESIÓN**



especialmente cuando se navega en alta mar, y esto incluye los EPI necesarios para las distintas actividades.

### PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

Toda la maquinaria debe someterse a un mantenimiento periódico, deseablemente como parte de un programa de mantenimiento preventivo, de acuerdo con el régimen de mantenimiento recomendado por el fabricante, y cualquier reparación necesaria, como cambios de aceite y filtros, debe realizarse con prontitud. Todos los riesgos potenciales derivados del trabajo en la sala de máquinas, así como con la maquinaria, deben evaluarse periódicamente y documentarse en una evaluación de riesgos.

Junto con esta valoración de riesgos, algunas tareas de la sala de máquinas pueden requerir un permiso de trabajo. También deben existir procedimientos para el bloqueo mecánico y eléctrico, así como para los trabajos en caliente y la entrada en espacios cerrados. Las correas, los ejes, los acoplamientos y las superficies calientes de la sala de máquinas deben estar debidamente protegidos. Las quemaduras y lesiones sufridas al quedar atrapadas partes del cuerpo en la maquinaria son frecuentes entre la flota de buques pesqueros. Estas protecciones incluyen a las transmisiones por correa que puedan estar situadas debajo del plan. Los

operadores también deben asegurarse de que todos los miembros de la tripulación sean conscientes de la necesidad de mantener limpia la sala de máquinas y las sentinas, con alarmas de nivel de sentina operativas y comprobadas periódicamente. Esto puede ayudar a detectar a tiempo fugas de agua, combustible y aceite antes de que se expandan. Además, los operadores deben asegurarse de que haya una ventilación adecuada en la sala de máquinas y de que los humos emitidos por la maquinaria se extraigan adecuadamente. Por último, si los miembros de la tripulación trabajan solos en la sala de máquinas, deben informar a alguien del tiempo que piensan estar trabajando en ese espacio.

### FUGAS DE REFRIGERACIÓN

Los incidentes provocados por fugas de refrigeración no son frecuentes a bordo de los buques pesqueros. Sin embargo, cuando se producen pueden causar graves daños a la salud debido a su naturaleza asfíxica. Si no se siguen los procedimientos correctos de mantenimiento del sistema de refrigeración, pueden producirse quemaduras por refrigerante. Las líneas y accesorios del sistema de refrigeración deben estar claramente marcados. Debe existir un plan de mantenimiento para comprobar y registrar el estado del sistema a intervalos regulares, y los componentes percederos del sistema

deben cambiarse de acuerdo con los requisitos del fabricante. El mantenimiento sólo debe ser realizado por personal autorizado. El plan de mantenimiento también debe incluir pruebas periódicas de los disparos de emergencia y las paradas a distancia del sistema de refrigeración. Cualquier reparación que se realice en la planta de refrigeración debe llevarse a cabo cuando el sistema esté totalmente desactivado y bloqueado mediante un sistema de etiquetado. En el desafortunado caso de que se produzca una fuga de refrigerante, es vital que se sigan los procedimientos de respuesta de emergencia y que la tripulación esté bien instruida en las acciones necesarias. Para facilitar una evacuación rápida, las rutas de escape de emergencia deben ser conocidas y estar libres de obstrucciones. En las zonas con riesgo de fugas de refrigerante, además de los requisitos obligatorios, debe considerarse la instalación de dispositivos de respiración autónoma para una evacuación de emergencia.

Se aconseja a los Asociados que necesiten más información que se pongan en contacto con el departamento de prevención de riesgos de Britannia.

**El Club desea agradecer a Paul Coxon, de Paul Coxon & Associates su valiosa contribución a este trabajo.**



# SEAFARERS HOSPITAL SOCIETY



**Charles Cooper**  
Loss Prevention Manager, London  
ccooper@tindaltriley.com



LA GENTE DE MAR ES ESENCIAL PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL Y LA ECONOMÍA MUNDIAL.

SIN EMBARGO, A MENUDO SU SALUD Y BIENESTAR SE PASAN POR ALTO Y SE INFRAVALORAN. EN RESPUESTA A ELLO, LA SEAFARERS HOSPITAL SOCIETY (SHS), UNA ORGANIZACIÓN BENÉFICA CON SEDE EN LONDRES, HA ELABORADO UN DOCUMENTO TITULADO **"LA SALUD DE LA GENTE DE MAR: HACIA UNA CULTURA DEL BIENESTAR"**, UN INFORME QUE DESTACA LA NECESIDAD DE PRESTAR MÁS ATENCIÓN A LA SALUD Y EL BIENESTAR DE LA GENTE DE MAR.

**EL INFORME SEÑALA TRES ÁMBITOS CLAVE DE LA SALUD Y EL BIENESTAR EN LOS QUE DEBE CENTRARSE EL SECTOR MARÍTIMO:**

1

### **FALTA DE CONOCIMIENTO**

Existe una enorme falta de conocimiento sobre la salud de la gente de mar, tanto a bordo de los buques como en tierra. Esto incluye áreas como la nutrición, la higiene, la salud mental, las normas médicas y la salud laboral.

2

### **FALTA DE DISPOSICIONES LEGISLATIVAS**

A pesar de la existencia de una serie de acuerdos internacionales sobre seguridad y bienestar marítimos, la falta de una legislación eficaz hace que la gente de mar sea susceptible de explotación, lo que se traduce en una mala salud mental y física.

3

### **FALTA DE INVERSIÓN EN SALUD Y SEGURIDAD**

Dada la naturaleza competitiva de la industria, se pone un énfasis mínimo en la inversión en el bienestar de los empleados, lo que, en consecuencia, deja a los marinos expuestos y vulnerables.

A la luz de las conclusiones del informe, se han propuesto varias iniciativas para ayudar a mejorar la salud y el bienestar de la gente de mar, tanto a bordo de los buques como en tierra. Estas iniciativas también podrían aumentar la satisfacción en el trabajo, mejorar los índices de contratación y retención y ayudar a reducir el número de incidentes a bordo. La industria marítima podría así atraer y retener a los mejores talentos, reduciendo la tasa de rotación de personal y el coste de la formación de nuevos marinos.

### QUÉ PUEDEN HACER LOS ARMADORES PARA MEJORAR EL BIENESTAR DE LA TRIPULACIÓN A BORDO:

- Implantar un sistema exhaustivo de normas de salud y seguridad para garantizar que la gente de mar esté protegida contra la explotación y reciban un mejor apoyo en lo que respecta a su salud física y mental
- Introducir medidas como los primeros auxilios de salud mental para mejorar el bienestar
- Garantizar que se toman precauciones para combatir la fatiga, como limitar las horas extraordinarias y el tiempo en el mar, así como proporcionar un alojamiento de alta calidad a los tripulantes
- Utilizar Indicadores Clave de Rendimiento (KPI, por sus siglas en inglés) como el número de lesiones notificadas, los índices de enfermedad, acceso a servicios sanitarios y encuestas de satisfacción general de la tripulación para medir la eficacia de las iniciativas y programas de bienestar de la tripulación
- Poner en marcha iniciativas de prevención de enfermedades como la salud dental, la diabetes, la hipertensión y el cáncer
- Crear un procedimiento de quejas claro y eficaz que permita a los miembros de la tripulación denunciar la intimidación, el acoso, la violencia en el lugar de trabajo y los abusos sexuales. Además, establecer una política confidencial de denuncia de irregularidades para animar a las personas a denunciar cualquier conducta indebida sin temor a represalias
- Proporcionar un acceso suficiente a la asistencia a bordo de los buques y servicios médicos en tierra
- Crear sistemas de apoyo a las familias de la gente de mar, como programas de bienestar familiar y mejores enlaces de comunicación con el buque, proporcionando acceso a Internet a bordo

SEAFARERS HOSPITAL SOCIETY
SEAFARERS' HEALTH: ON COURSE FOR A CULTURE OF CARE

## International Requirements for Seafarers' Health



### Key Performance Indicators

- Frequency and nature of injuries on board leading to loss of more than three full working days.
- Frequency and nature of illness on board leading to loss of more than three full working days.
- Frequency of contact with maritime telemedical assistance services and outcomes.
- Frequency of medical evacuations and deaths on board with causes.
- Frequency of referrals for medical and dental advice in port with reasons.
- Frequency of repatriations for medical reasons.
- Frequency of termination of employment for medical reasons.

Our KPIs in this section are based upon key factors that are laid out in the Maritime Labour Convention (MLC 2006), the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), guidelines by the ILO and the International Maritime Organization (IMO) and the International Safety Management Code (ISM) which includes the Safety Management System (SMS).

**Organisations would need to assess impact on:**

- The management of health and safety risks on board (SM5 and MLC).
- Seafarer medical fitness assessments (ILO/ IMO Guidelines).
- Arrangements for the management of medical emergencies at sea per the MLC/ STCW covering medical care training, medical facilities and equipment, as well as communications with telemedical maritime assistance services (TMAS).
- Medical and dental referral in port (MLC).
- Medical repatriation and rehabilitation (MLC).



Mediante el uso de KPIs es posible establecer un punto de referencia para supervisar la salud y el bienestar de la gente de mar, lo que puede proporcionar pruebas a las compañías, los marinos y sus representantes, los sindicatos marítimos, los fideicomisarios, los gobiernos y el público por igual. A través de estos datos y de resultados mensurables, podemos identificar qué intervenciones son las más eficaces para obtener beneficios rápidos y rentables. El informe SHS también hace hincapié en la importancia de promover una cultura de la atención para todas las partes interesadas dentro de la industria marítima. Esto incluye a los estados de bandera, los armadores, las agencias de contratación de tripulaciones, las autoridades portuarias locales, las aseguradoras y los proveedores de asistencia sanitaria. Este enfoque es vital para garantizar que la gente de mar reciba una protección suficiente contra la explotación, así como un mejor apoyo en lo que respecta a su salud física y mental.

SEAFARERS HOSPITAL SOCIETY
SEAFARERS' HEALTH: ON COURSE FOR A CULTURE OF CARE

## Psychological Wellbeing



### Key Performance Indicators

- Benchmarks that can be inputted on the basis of current provisions for each of these aspects, with records of steps taken to improve quality.
- Confidential surveys of crew views on quality of life at sea and exit interviews with seafarers who are leaving to assess potential organisational shortcomings.
- Monitoring and investigations of complaints about conditions on board for recognised shortcomings.
- Developing and implementing either an Employee Assistance Programmes (EAP) and/ or Crisis Intervention Procedure (CIP) to confidentially support crew.
- Developing and implementing fatigue reduction programmes.
- Improving communication by ensuring all crew have a high level of fluency in the working language of the vessel, and by improving the communication and leadership skills of those in higher positions onboard/ on shore.
- Ensuring that crew have access to reliable internet connections so as to communicate with their loved ones at home.
- Promoting social activities in port consistent with the culture of crew, which can be carried out by masters and senior officers.
- Creating a clear and effective complaint procedure and confidential whistleblowing policy and procedure for reporting of bullying, harassment, workplace violence and sexual abuse.

There are numerous factors that may contribute to a seafarer's psychological wellbeing, including their personal mental health, personality, home circumstances and working/living conditions while at sea.

**Organisations would need to assess impact on their ability to offer:**

- Security of employment, with safe working conditions.
- Reliable payment of fair wages, both to seafarer and as remittance to home.
- Short cycles of sea-time and leave (less than nine months).
- Skilled crew management, with prevention of harassment and recognition of good work.
- Lack of language barriers on board.
- Training of crew in mutual support.
- Minimisation of fatigue by limitation of overtime.
- Good crew mess facilities and accommodation.
- Open access to communication with home, family and friends.
- Family liaison points within the company.
- Access to external advisory and support services (which may be anonymous).
- Facilities and time for safe socialising when in port.



Este informe sirve como recordatorio significativo del papel crucial que desempeñan la gente de mar en la sociedad, destacando la necesidad de que el sector dé prioridad a su salud y bienestar. Es evidente que se requieren mayores esfuerzos para garantizar que las personas puedan trabajar con seguridad en el mar sin sacrificar su bienestar. Al adoptar las recomendaciones presentadas en el informe, esperamos poder crear una cultura de atención mejorada en todo el sector que dé prioridad a la protección de la gente de mar.

El informe completo puede consultarse aquí.  
<https://bit.ly/shs-report>



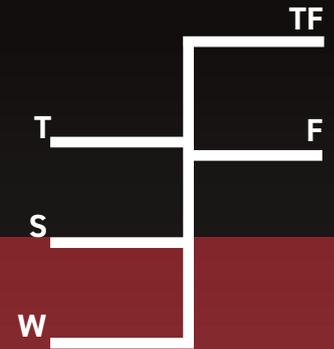
# LIMPIEZA SUBACUÁTICA DE CASCOS



Slav Ostrowicki

Loss Prevention Manager, London  
sostrowicki@tindalriley.com

LOS ARMADORES REALIZAN A MENUDO OPERACIONES DE LIMPIEZA SUBMARINA DEL CASCO PARA MANTENER LA EFICIENCIA Y EL RENDIMIENTO DE SUS BUQUES. **SIN EMBARGO, ES IMPORTANTE CONOCER QUE DICHAS OPERACIONES CONLLEVAN RIESGOS INHERENTES QUE DEBEN GESTIONARSE EFICAZMENTE PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS BUZOS Y EVITAR INCIDENTES.** ESTA GUÍA PROPORCIONA A LOS ASOCIADOS INFORMACIÓN SOBRE CÓMO LLEVAR A CABO OPERACIONES DE BUCEO DE FORMA SEGURA Y PREPARARSE PARA DICHAS OPERACIONES.



La limpieza subacuática de cascos puede parecer una tarea sencilla, pero entraña diversos peligros que deben abordarse cuidadosamente. Estos peligros incluyen:



**Mala visibilidad submarina y/o condiciones meteorológicas adversas** que pueden afectar a la capacidad de los buzos para evitar peligros submarinos o encontrar su camino alrededor del buque.



**Que el equipo de los buzos, como mangueras o cables, se enrede en el timón del barco, la hélice, las quillas de balance y otros elementos subacuáticos,** lo que puede provocar que el buzo quede inmovilizado o atrapado bajo el agua. Esto, a su vez, puede tener como resultado que se queden sin aire y provocarles lesiones o la muerte.



**Los buzos se exponen a lesiones** provocadas por equipos móviles del buque, como hélices y propulsores de proa.



**Exposición de los buzos a descargas eléctricas** provocadas por el equipo del buque si no está apagado, por ejemplo, algunos tipos de protección catódica y los dispositivos de limpieza subacuática dañados.



**Arrastre o inmovilización de los buzos por los sistemas de succión del buque** cuando trabajen cerca de las tomas de mar, lo que puede provocar lesiones o ahogamiento.



**Que el equipo de buceo se quede sin aire,** dañándolo o provocando un mal funcionamiento.



**Buzos afectados por enfermedad de descompresión (EDC)** Esto incluye profundidades relativamente bajas, en las que un tiempo de inmersión prolongado puede provocar la necesidad de salir a la superficie rápidamente sin seguir el procedimiento de descompresión adecuado.



**Otras situaciones implican:**

**El desprendimiento de escaramujo y restos del casco que se tratan como contaminación ambiental.**

Algunas autoridades portuarias y costeras estatales tienen una visión particular sobre dónde se permiten estas operaciones y en qué condiciones. Es aconsejable obtener información a este respecto y ponerse en contacto con los corresponsales locales si es necesario.



**Vertido accidental de productos químicos,** aceites u otros contaminantes al agua por parte de los buceadores.



**Posibles actividades ilegales relacionadas con el buceo,** por ejemplo, colocación de objetos ilegales en el casco o manipulación de la estructura del buque.



**Al igual que con cualquier otra actividad que conlleve riesgos para la seguridad, es aconsejable que las medidas preventivas para hacer frente a lo anterior se consideren de forma sistemática,** es decir, a través de una evaluación de riesgos estructurada que refleje los peligros identificados. Los Asociados también pueden disponer de un procedimiento pertinente y/o del permiso de trabajo adecuado en su sistema de gestión de la seguridad (SMS). Tenemos los siguientes comentarios sobre las medidas preventivas que deberían tenerse en cuenta:



**Los buzos deben estar debidamente certificados,** formados y tener experiencia en operaciones de limpieza subacuática.



**El plan para la actividad de buceo debe ser discutido y acordado por todos los implicados** – los buzos, el mando del buque, así como los equipos de cubierta y de máquinas. Debe incluir el programa general de la operación, las precauciones de seguridad necesarias, los protocolos de comunicación y las personas de contacto, los planes de contingencia y los protocolos

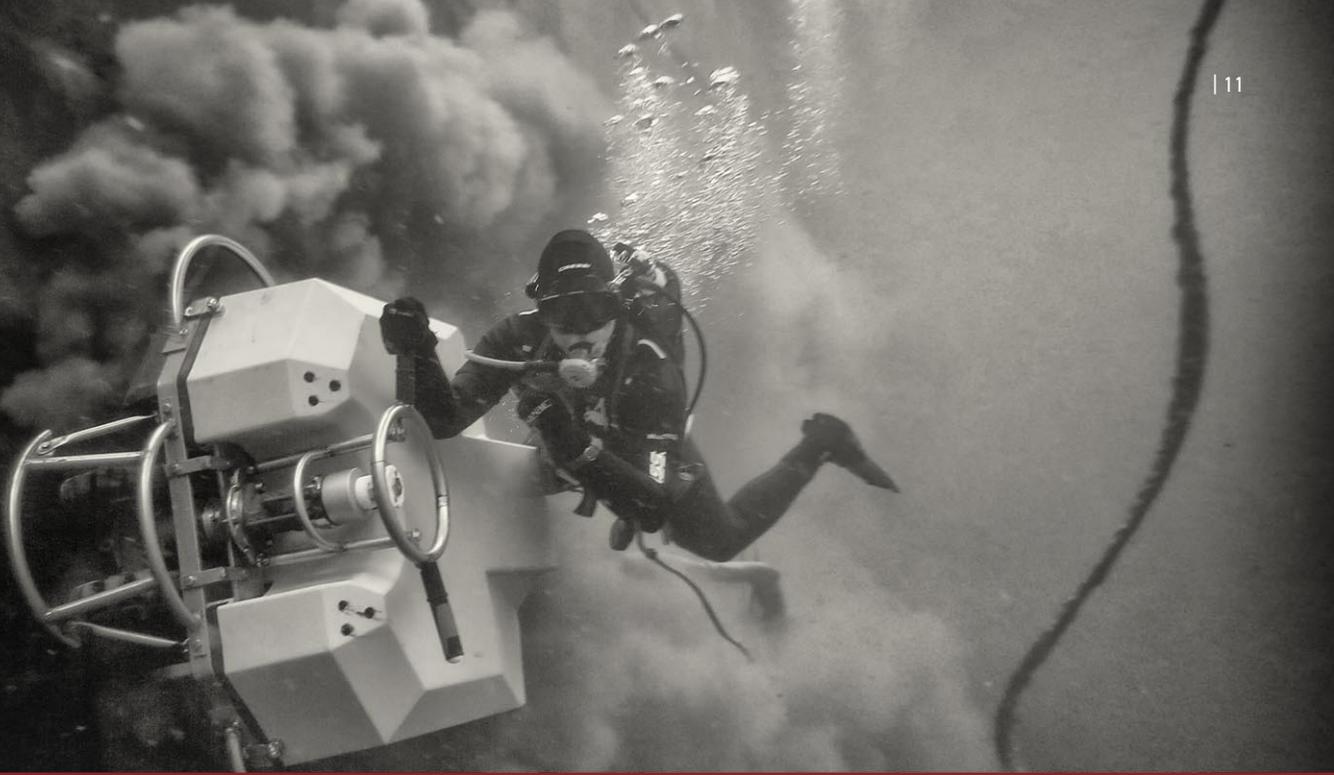


Imagen reproducida por cortesía de DIVING STATUS Underwater Services.

10 M

8

6

4

2



**Todas las zonas de peligro relevantes, como las succiones subacuáticas, deben identificarse y marcarse para referencia de la tripulación de buceo.**

9 M



**Ningún equipo mecánico o eléctrico (hélices, propulsores, timones y aletas), succión subacuática o descarga debe estar activo en la zona de inmersión de acuerdo con el plan acordado.** Se recomienda encarecidamente el uso de un sistema de bloqueo y etiquetado (LOTO). Si se requiere un funcionamiento continuo de un sistema de succión/descarga, debe planificarse y acordarse de antemano una conmutación, por ejemplo, entre los costados del buque. También debe comunicarse y sincronizarse de acuerdo con el plan. El uso de un sistema LOTO debe extenderse al otro buque implicado en la operación STS.

8

6

4

2

8 M



**Debe identificarse una zona de trabajo segura alrededor del área de limpieza subacuática y delimitarse, según proceda, con boyas u otros medios similares.** Deben darse órdenes claras a la tripulación sobre las restricciones de acceso y las actividades prohibidas en esta zona durante la operación. En ambos buques se anunciará periódicamente que se están llevando a cabo operaciones subacuáticas. También deberá izarse la bandera "Alpha" del Código de Señales, según proceda.

8

6

4

2

7 M



**El permiso de trabajo y la evaluación de riesgos deben indicar qué equipos de emergencia deben estar disponibles y listos para su uso inmediato, así como identificar al personal cualificado y designado para utilizarlos.**

8

6

4



**Deben monitorizarse las condiciones meteorológicas** y, en caso necesario, interrumpir o aplazar las operaciones subacuáticas.



**En la zona de limpieza deberá haber suficiente iluminación,** según sea necesario.



**La tripulación debe vigilar continuamente la posición de los buzos y de la embarcación de buceo.** Deberán estar preparados para comunicarse con el equipo de buceo e iniciar el protocolo de emergencia en cualquier momento.



**La tripulación del buque debe asegurarse de que el proceso de limpieza no provoca daños medioambientales** ni perjudica a la vida acuática y debe cumplir la normativa internacional y local al respecto.



**Deben mantenerse las medidas de seguridad adecuadas en relación con la operación submarina,** el control de acceso del personal y el control previo del personal. Deberá notificarse cualquier actividad inusual o sospechosa. Es posible que los Asociados ya cuenten con los procedimientos pertinentes en su plan de protección del buque (PPB) y que deban considerarse otras medidas en una evaluación de los riesgos.

**Siguiendo estas directrices y adoptando medidas proactivas para gestionar los riesgos asociados a las operaciones de buceo, los armadores pueden mejorar la seguridad de su personal y sus buques. Se aconseja a los Asociados que necesiten más orientación que se pongan en contacto con el Departamento de Prevención de Riesgos.**

# RECLAMACIONES Y LEY

## RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL DE APELACIÓN SOBRE RECLAMACIÓN POR FALTA DE ENTREGA SIN PRESENTAR LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE.



**Konstantinos Samaritis,**  
Divisional Director /  
Head of Office, Greece  
ksamaritis@tindallriley.com

EN SEPTIEMBRE DE 2022 INFORMAMOS SOBRE LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA EN INGLÉS EN EL SIENNA (UNICREDIR BANK AG VS EURONAV NV [2023] EWCA CIV 471)

El tribunal resolvió:

- a) el conocimiento de embarque era un “mero recibo” y no contenía el contrato de transporte entre los armadores y el cargador/fletador por viaje (cuestión del contrato); y
- b) el banco habría aceptado descargar la mercancía sin presentar el conocimiento de embarque, en cualquier caso, de manera que tal descarga no habría causado la pérdida que el banco había sufrido (cuestión de la causación).

El banco apeló ambos pronunciamientos y el caso se elevó al Tribunal de Apelación.

El banco tuvo éxito en el tema del contrato ya que el Tribunal de Apelación sostuvo que el conocimiento de embarque era algo más que un “mero recibo”. El Tribunal de Apelación afirmó que la cuestión relevante a determinar sobre si el conocimiento de embarque contenía o evidenciaba un contrato era: ¿cuál era la supuesta intención de las partes en el momento en que se emitió el conocimiento de embarque? El Tribunal sostuvo que el conocimiento de embarque pretendía ser y/o convertirse en contrato de transporte cuando la póliza de fletamento dejara de producir ese efecto tras su novación por los cargadores/ fletadores. Por lo tanto, el conocimiento de embarque era un contrato de transporte que el banco podría ejecutar después que fuera endosado por los cargadores.

Sin embargo, la sentencia del Tribunal Superior de Justicia en relación con la causación fue ratificada. El Tribunal de Apelación confirmó que el Tribunal Superior de Justicia se había hecho la pregunta correcta, es decir, valorar “¿qué habría pasado al interés de la garantía bancaria si los armadores hubieran inicialmente rechazado descargar sin la presentación del conocimiento?” El Tribunal Superior de Justicia había considerado como un hecho que el banco habría instruido a los armadores a descargar la mercancía sin presentar el conocimiento de embarque, es decir, el contrato de transporte habría sido modificado mediante consentimiento. El Tribunal de Apelación, por lo tanto, resolvió que la entrega sin presentar el conocimiento de embarque no era un incumplimiento del contrato y no habría causado al banco ninguna pérdida, ya que el interés de la garantía bancaria se habría perdido de cualquier manera por la modificación acordada.

La apelación se rechazó y el banco está ahora buscando apelar al Tribunal Supremo.

Este caso proporciona alivio a los armadores y los transportistas que acuerden entregar la mercancía contra una carta de garantía (LOI, por sus siglas en inglés) sin presentar el conocimiento de embarque original o sin conocer al tenedor del conocimiento de embarque. No obstante, la sentencia es un recordatorio de los serios riesgos que implica descargar la mercancía sin presentar el conocimiento de embarque original y los costes legales asociados que pueden generarse. Los armadores y los transportistas deberían, por lo tanto, continuar ejerciendo la máxima cautela.



# EMBARRANCADA DEL *EVER GIVEN* EN EL CANAL DE SUEZ: CUÁNDO SE CELEBRA UN CONTRATO OBLIGATORIO DE SALVAMENTO



**Derek Birch,**  
Associate Director, Singapore  
dbirch@tindalriley.com

LA EMBARRANCADA DEL *EVER GIVEN* EN EL CANAL DE SUEZ EL 23 DE MARZO DE 2021 FUE UNO DE LOS INCIDENTES MARÍTIMOS MÁS MEDIÁTICOS DE LOS ÚLTIMOS AÑOS. LA DECISIÓN DEL TRIBUNAL INGLÉS (SMIT SALVAGE BV VS LUSTER MARITIME SA [2023] EWHC 697) RELATIVA AL REFLOTAMIENTO DEL BUQUE PUSO DE RELIEVE LA IMPORTANCIA DE ASEGURARSE DE QUE, CUANDO SE NEGOCIA UN CONTRATO, TODOS LOS TÉRMINOS SE ACUERDEN Y SE REGISTREN CLARAMENTE ANTES DE QUE LAS PARTES EMPIECEN A EJECUTAR EL CONTRATO.

Tras la embarrancada, un representante de los armadores del buque solicitó a SMIT consejo y, potencialmente, asistencia de salvamento.

Un equipo de SMIT se desplazó hacia el buque y, cuatro días después de la embarrancada, SMIT envió un email a los armadores proponiéndoles términos contractuales para reflotar el buque, en base a un WRECKHIRE enmendado con cláusulas adicionales. Al día siguiente, los armadores respondieron a SMIT por email proponiendo términos contrarios relativos a los detalles de la remuneración de la propuesta de SMIT. En su email los armadores decían que, si su propuesta de remuneración era aceptada por SMIT, las partes podrían entonces celebrar el contrato. SMIT respondió vía email confirmando su acuerdo a la propuesta de remuneración de los armadores y solicitó a los armadores comentar el borrador del contrato. El armador no proporcionó sus comentarios antes de que el buque fuera reflotado, en parte por la involucración del equipo de SMIT.

Tras el reflotamiento, SMIT presentó una reclamación por salvamento bajo el Convenio de Salvamento o según el Common Law sobre la base de que los términos del contrato que ellos habían propuesto nunca se acordaron. Los armadores argumentaron que se había celebrado un contrato sobre base de un formato WRECKHIRE cuando SMIT aceptó los términos de remuneración propuestos por los armadores y, por lo tanto, ya no había lugar a que SMIT presentara una reclamación por salvamento.

El Tribunal consideró el test legal sobre si un contrato se había celebrado preguntándose si las comunicaciones entre las partes mostraban que:

- (i) habían alcanzado un acuerdo sobre los términos mínimos establecidos por ley, y
- (ii) si tenían intención de estar obligados por esos términos inmediatamente.

Si este hubiera sido el caso, existiría un contrato pese a que algunos términos significativos, incluyendo los económicos, no se hubieran acordado en ese punto y/o se pretendía que más

adelante, se acordaran términos más detallados en un momento posterior.

La cuestión clave era si la correspondencia por email entre las partes evidenciaba una intención de ellas de vincularse inmediatamente. Se determinó que mientras que las partes habían alcanzado un acuerdo sobre la remuneración, eso no equivalía a un acuerdo que obligara en todos sus términos. Esos otros términos todavía se estaban discutiendo y resultaba claro de la correspondencia que las partes no pretendían vincularse hasta que las negociaciones hubieran concluido y se hubieran acordado todos los términos.

El Tribunal sostuvo que el hecho de que el personal de SMIT hubiera empezado a trabajar para asistir/reflotar el buque no alteraba su pronunciamiento, el trabajo estaba hecho y las negociaciones se llevaron a cabo en paralelo. Las negociaciones sobre el contrato no se habían completado antes de que el buque fuera reflotado y no había entrado en vigor un contrato de salvamento antes del reflotamiento.

Este caso es un recordatorio de los criterios sobre la formación contractual y debe prestarse atención para asegurarse de que todos los términos del contrato se han establecido y registrado. El hecho de que los términos del contrato se hayan presentado por una parte a la otra y de que algunos de los términos clave se hayan acordado, no significa automáticamente que las partes hayan acordado vincularse por todos los términos, aunque la ejecución del contrato aparente haber comenzado.





**BRITANNIA P&I**  
TRUSTED SINCE 1855

[britanniapandi.com](http://britanniapandi.com)  
[britanniacommunications@tindallriley.com](mailto:britanniacommunications@tindallriley.com)