

Cuaderno Profesional Marítimo

no. **434**

contenidos

02

Recordatorio del mes

7 consejos para hacer frente al COVID-19. Lo que sabemos hasta ahora. Recomendaciones para enfrentarse al estrés. El clima frío y la nieve no matan al virus. Darse un baño caliente no previene la enfermedad. El virus no se propaga a través de objetos fabricados en países en los que hay COVID-19.

09

Conocimiento de la situación: un sentido de todo (Parte 1)

El conocimiento de la situación y los sentidos. El "Yo" no existe en un equipo. Compruebe su comprensión/entendimiento. El aburrimiento, las distracciones y la sobrecarga de trabajo como enemigos de un buen conocimiento de la situación.

05

Consideraciones prácticas y contractuales derivadas del brote del COVID-19

Consideraciones prácticas: dotación, reparación de buques, preparación de la carga. Contratos existentes de fletamentos por tiempo: cláusulas de fuerza mayor, asuntos relativos a un puerto inseguro, cláusulas estándar de *off-hire*.

11

Casos de accidentes publicados por la División de investigación de accidentes marítimos del Reino Unido (MAIB)

Vigilancia en el puente durante las guardias en el fondeadero. La supervisión de la posición es la tarea principal de la guardia. Maniobra de atraque en puertos expuestos a condiciones meteorológicas adversas.

Consideraciones prácticas y contractuales derivadas del brote de un nuevo coronavirus

El brote del nuevo coronavirus ha causado más de 23.000 muertes en todo el mundo y una importante perturbación del comercio mundial, desde que surgió a finales de 2019. En este artículo, Chris Moxon, Ejecutivo Senior de Siniestros, y Jamie Wallace, Director Legal del *Standard P&I Club*, explican las consideraciones prácticas y contractuales más importantes para los cargadores derivados del brote del COVID-19.

En la actualidad, la consecuencia más probable del coronavirus es, como máximo, un período de 14 días de cuarentena. Será necesario analizar si esto podría constituir una causa que deje sin efecto la póliza, en toda su duración, pero se cree que es muy poco probable. La posición puede cambiar si hay un cierre permanente de un puerto o una serie de puertos. Sin embargo, la frustración es históricamente difícil de argumentar como una cuestión de derecho inglés.

La cláusula BIMCO sobre enfermedades infecciosas o contagiosas para los fletamentos por tiempo establece expresamente lo que sucederá en caso

de que ocurran tales enfermedades y la recomendación es que la cláusula se incorpore a cualquier nuevo contrato.

Las empresas deben tener en cuenta las excepciones por fuerza mayor, plancha/demora, y asegurarse de que las cláusulas de fuerza mayor y los dispuesto en las excepciones asignan adecuadamente el riesgo en caso de que ocurra una propagación imprevista del coronavirus.

Es probable que la aplicabilidad de una cláusula de fuerza mayor o excepciones requiera un empeoramiento repentino del impacto del coronavirus en el puerto correspondiente.



**Nuestro rumbo,
tu seguridad**

• www.BureauVeritas.es •
www.veristar.com



**BUREAU
VERITAS**

7 consejos para hacer frente al COVID-19

La forma más eficaz de protegerse a uno mismo contra el coronavirus es lavándose las manos frecuentemente. Haciendo esto, eliminas los virus que pueda haber en tus manos y evitas la infección que puede ocurrir si te tocas los ojos, boca y nariz.



Cada persona tiene la capacidad para contribuir, protegiéndose a sí mismo y protegiendo a otros, ya sea en su casa, en la comunidad, en el sistema de salud, en el lugar de trabajo o en el transporte.

El sentimiento de incertidumbre y el debate acerca de la rapidez con la que se propaga el COVID-19 tienen un impacto enorme en la salud y psicología de las personas, que están preocupadas por ellas mismas y por sus seres queridos. Para hacer frente al estrés producido por el tema del coronavirus es recomendable seguir los siguientes consejos.

Cuando los casos de COVID-19 superaron los 100.000, la Organización Mundial de la Salud (OMS) emitió una declaración según la cual "la propagación del virus se puede frenar de forma significativa o incluso revertir mediante la aplicación de fuertes medidas de contención y de control.

La OMS añade que China es un ejemplo de que el brote se puede mitigar, trabajando a través de la sociedad para detectar quien está enfermo, proporcionarle cuidados, hacer un seguimiento de los contagios, preparar hospitales y centros de salud para gestionar el creciente número de pacientes y formar a los trabajadores del ámbito de la salud.

COVID-19: LO QUE SABEMOS HASTA AHORA

- El número de víctimas sigue aumentando. Italia, España y China son los países en los que se están produciendo el mayor número de fallecidos.
- Seguir las precauciones de seguridad emitidas por la OMS y los consejos te mantiene más seguro.
- El sector marítimo está dando pasos para proteger a los trabajadores en sus diferentes sub-sectores, mientras que los puertos emiten circulares y pautas para proteger a los marinos.
- No hay un tratamiento antiviral específico recomendado para esta infección. Las personas infec-

tadas con el COVID-19 deben recibir cuidados de apoyo para ayudar a aliviar los síntomas.

La OMS destaca que:

Debemos parar, contener, controlar y reducir el impacto de este virus en cada oportunidad. Cada persona tiene la capacidad para contribuir, protegiéndose a sí mismo y protegiendo a otros, ya sea en su casa, en la comunidad, en el sistema de salud, en el lugar de trabajo o en el transporte.

SIETE CONSEJOS PARA ENFRENTARSE AL ESTRÉS

1. Lo primero y más importante es ser plenamente consciente de los síntomas y buscar ayuda profesional si es necesario:
 - Síntomas respiratorios.
 - Fiebre.
 - Tos.
 - Falta de aire al respirar.
 - Dificultades respiratorias.
2. Seguir las medidas de precaución difundidas por la OMS:
 - Evitar el contacto directo con personas que estén sufriendo infecciones respiratorias agudas.
 - Lavarse las manos con frecuencia, especialmente después del contacto con una persona enferma o su entorno.
 - Evitar el contacto sin protección con animales domésticos o salvajes.
 - Las personas con infecciones respiratorias agudas deben cubrirse al toser o estornudar con pañuelos desechables y lavarse las manos.
3. Buscar información precisa: Dada la gravedad de la situación hay mucho que debatir en torno a esta materia y los noticiarios y los medios se concentran en este tema. Por tanto, es crucial mantenerse siempre informado a través de medios fiables y de confianza para saber exactamente lo que está sucediendo. Precaución: Hay que estar prevenido frente a las "fake news" sobre este asunto y evitar el pánico que pueden producir.
4. Poner límites a las conversaciones sobre el COVID-19: intentar no hacer del mismo el centro de atención. Aunque hay que mantenerse informado sobre la situación, estar constantemente leyendo, viendo o escuchando a los medios hablar o debatir sobre ello aumentará la ansiedad y preocupación, especialmente si no hay información nueva.
5. Mantener fuerte el sistema inmunitario: una dieta equilibrada, dormir adecuadamente y hacer ejercicio regularmente es la mejor combinación para estar lo más saludable posible, física y psi-

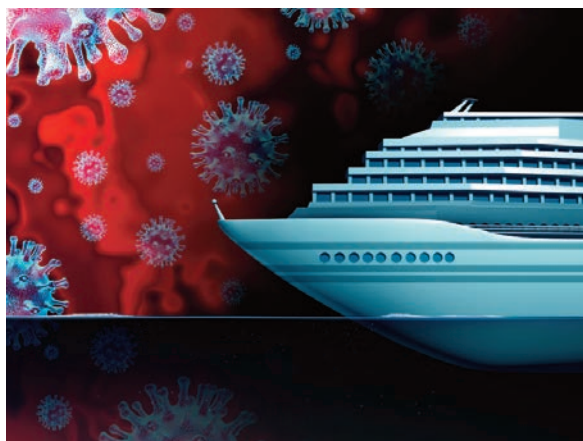
PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

cológicamente. Aprende sobre formas de fomentar tu Sistema inmunológico de forma natural. Un estilo de vida saludable siempre es la primera línea de defensa.

6. Entiende y acepta tus propios sentimientos: es aceptable la preocupación y la ansiedad por ti mismo y por tus seres queridos. La plena aceptación de cómo te sientes te ayudará a hacer frente a los sentimientos negativos y darte cuenta de que hay cosas que puedes controlar, como tener una buena higiene personal según se ha explicado.
7. Continúa con tus actividades de manera responsable: la rutina es crucial para la mayoría de la gente y tiene un impacto positivo en la vida diaria. Por tanto, es recomendable continuar con la rutina diaria, siguiendo, sin embargo, las medidas de seguridad y cualquier medida tomada por tu país. También, ten en mente que siempre hay formas de reducir los riesgos, como evitar lugares concurridos y limitar los viajes.



7 MITOS SOBRE EL CORONAVIRUS

El brote de COVID-19 está preocupando a la gente en todo el mundo y esto hace que surjan suposiciones y mitos. La OMS publicó siete mitos acerca del brote, explicando por qué esas suposiciones no son reales y cuáles son los pasos a seguir para estar seguro.

1. El clima frío y la nieve no pueden matar al coronavirus

Se informa de que el COVID-19 no se puede extinguir debido al clima frío. La temperatura del cuerpo humano varía entre 36,5 y 37°C, independientemente de la temperatura exterior o el tiempo.

La OMS recomienda que la forma más eficiente de matar el COVID-19 es lavarse las manos frecuentemente con soluciones que contengan alcohol o con agua y jabón, entre otras medidas de precaución.

No hay razón para pensar que un clima frío puede matar el coronavirus u otras enfermedades.

La temperatura normal del cuerpo humano varía entre 36,5 y 37°C, independientemente de la temperatura exterior o el tiempo.

La forma más eficaz de protegerse a uno mismo contra el coronavirus es lavándose las manos frecuentemente con soluciones que contengan alcohol o con agua y jabón.

El sector marítimo está dando pasos para proteger a los trabajadores en sus diferentes subsectores, mientras que los puertos emiten circulares y pautas para proteger a los marinos.

PATROCINADO POR:



2. Darse un baño caliente no previene la enfermedad del coronavirus

El mito del baño con agua caliente se suma al mito anterior ya que darse un baño caliente no previene la enfermedad del coronavirus.

La OMI destaca que “De hecho, darse un baño con agua extremadamente caliente puede ser dañino ya que te puedes quemar”.

Un baño con agua caliente no va a hacer que no cojas el COVID-19.

Tu temperatura corporal normal varía entre 36,5 y 37°C, independientemente de la temperatura del agua. De hecho, darse un baño con agua extremadamente caliente puede ser dañino ya que te puedes quemar.

La forma más eficiente de protegerse a uno mismo contra el coronavirus es lavándose las manos frecuentemente. Haciendo esto, eliminas los virus que pueda haber en tus manos y evitas la infección que puede ocurrir si te tocas los ojos, boca y nariz.

3. El nuevo coronavirus no se puede propagar a través de objetos procedentes de fabricantes chinos o de otros países en los que hay COVID-19

Han surgido muchas preguntas acerca de la transmisión del COVID-19 a través de objetos fabricados en China o en países en los que hay casos de coronavirus.

No obstante, aunque el nuevo coronavirus puede quedarse en los objetos desde unas horas hasta varios días, dependiendo del tipo de superficie, es muy improbable que el virus persista en una superficie después de haberla movido, transportado y expuesto a diferentes condiciones y temperaturas.

Si crees que una superficie puede estar contaminada utiliza desinfectante para limpiarla. Después de tocarla, lávate las manos con una solución que contenga alcohol o con agua y jabón.

Aunque el nuevo coronavirus pueda quedarse en los objetos desde unas horas hasta varios días (dependiendo del tipo de superficie), es muy improbable que el virus persista en una superficie después de haberla movido, transportado y expuesto a diferentes condiciones y temperaturas.

Si piensas que una superficie puede estar en contaminada, usa desinfectante para limpiarla. Después de tocarla, límpiarte las manos con una solución que contenga alcohol o con agua y jabón.

4. ¿Los secadores de manos son eficaces para matar al nuevo coronavirus?

Los secadores de manos no son eficaces para matar al virus COVID-19. Es aconsejable que para protegerte a ti mismo te laves las manos con frecuencia con una solución que contenga alcohol o con agua y jabón.

Una vez que tengas las manos limpias, debes secarlas usando toallas de papel o un secador de aire caliente.

La información incluida en la presente publicación procede de las mejores fuentes disponibles. No obstante, ANAVE declina cualquier responsabilidad por los errores u omisiones que las mismas puedan tener.

No. Los secadores de manos no son eficaces para matar al COVID-19.

Para protegerte contra el coronavirus, debes lavarte las manos con frecuencia con una solución que contenga alcohol o con agua y jabón. Una vez tus manos están limpias, debes secarlas completamente utilizando toallas de papel o un secador de aire caliente.

5. ¿Cómo de eficaces son las pruebas térmicas para detectar personas infectadas con el nuevo coronavirus?

Se han instalado en muchos puertos y aeropuertos, por donde pasan numerosos pasajeros, equipos para tomar la temperatura. Los escáneres detectan las personas que tienen fiebre (una temperatura corporal más elevada de lo normal), ya sea por el coronavirus o por cualquier otra causa.

Sin embargo, la OMS informa de que los escáneres térmicos no pueden detectar aquellas personas que se han infectado, pero no tienen fiebre todavía. Esto se debe a que se necesitan entre 2 y 10 días antes de que las personas que están infectadas se pongan enfermas y tengan fiebre.

Las pruebas térmicas son eficaces para detectar personas que tienen fiebre (una temperatura corporal más elevada de lo normal) debido a la infección por el nuevo coronavirus o por cualquier otra causa.

Sin embargo, no pueden detectar personas que están infectadas, pero no han desarrollado fiebre aún. Esto se debe a que se necesitan entre 2 y 10 días antes de que las personas que están infectadas se pongan enfermas y tengan fiebre.

6. ¿Pueden las mascotas propagar el nuevo coronavirus?

Hasta ahora, no ha habido ningún caso de mascotas, como perros y gatos, infectadas por coronavirus. No obstante, siempre es una buena idea lavarse las manos con agua y jabón después del contacto con animales. Esto te protege contra varias bacterias comunes como el E. coli y la Salmonella que pueden transmitirse de animales a personas.

Hasta ahora no hay indicios de que los animales de compañía como perros y gatos puedan infectarse con el nuevo coronavirus.

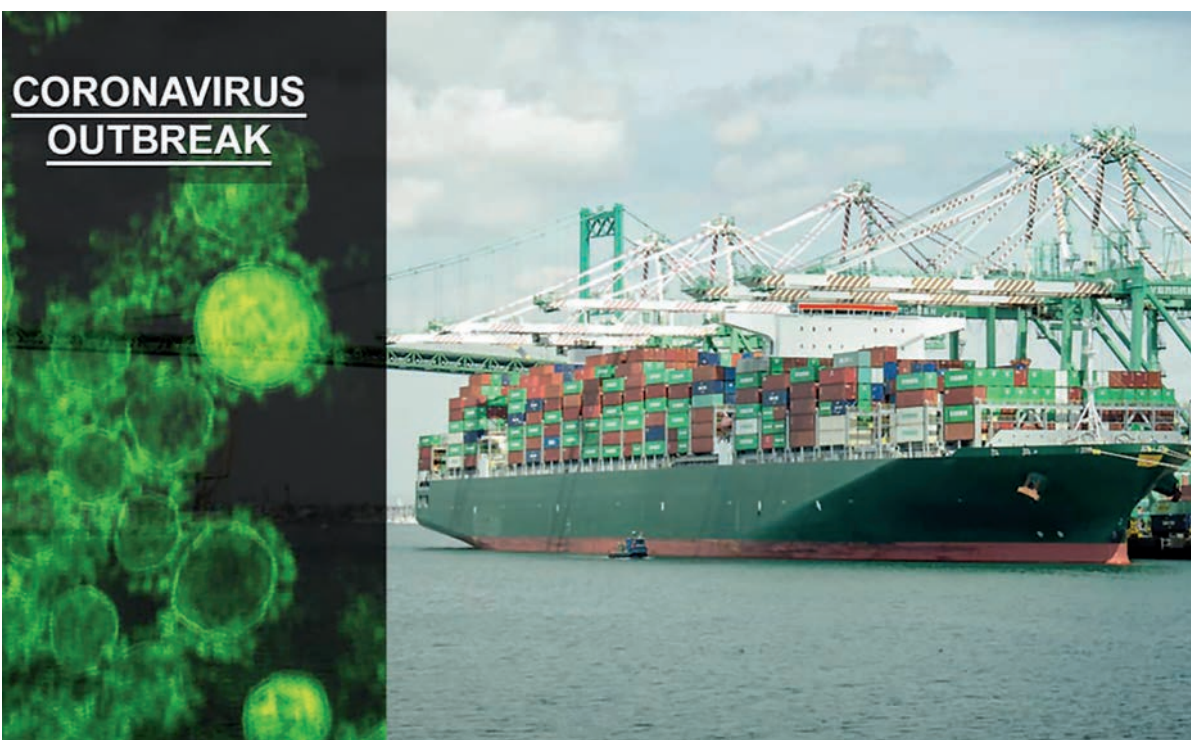
No obstante, siempre es una buena idea lavarse las manos con agua y jabón después del contacto con animales. Esto te protege contra bacterias comunes como el E. coli y la Salmonella que pueden transmitirse de animales a personas.

7. ¿Comer ajo puede prevenir la infección con el nuevo coronavirus?

Aunque el ajo es una comida sana, que tiene propiedades antimicrobianas, no ha habido ningún indicio de que proteja a la gente del nuevo COVID-19.

En general, para estar lo más protegido posible del brote, sigue las claves principales para reducir el riesgo de transmisión:

- Evitar el contacto cercano con gente que tenga infecciones respiratorias graves.
- Lavarse las manos con frecuencia, especialmente después del contacto con gente enferma o de su entorno.
- Evitar el contacto desprotegido con granjas o animales.
- La gente con síntomas de dificultades respiratorias graves debe taparse al toser o estornudar con pañuelos desechables y lavarse las manos.



PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

Consideraciones prácticas y contractuales derivadas del brote del nuevo coronavirus

Las empresas deben tener en cuenta las excepciones por fuerza mayor, plancha/demora, y asegurarse de que las cláusulas de fuerza mayor y lo dispuesto en las excepciones asignan adecuadamente el riesgo en caso de que ocurra una propagación imprevista del coronavirus.

El brote de coronavirus ha causado más de 23.000 muertes en todo el mundo y una importante perturbación del comercio mundial, desde que surgió a finales de 2019. El siguiente artículo de Chris Moxon, Ejecutivo Senior de Sinistros, y Jamie Wallace, Director Legal del *Standard P&I Club*, explica las consideraciones prácticas y contractuales más importantes para los cargadores derivados del brote de coronavirus.

Todo el mundo está al tanto del reciente brote de un nuevo coronavirus, que ha sido declarado emergencia mundial por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Aunque en el momento de escribir se creía que la siguiente información era precisa, la situación está evolucionando rápidamente y se están aplicando nuevas medidas con frecuencia. Se aconseja a los miembros del Club que consulten con sus agentes y los correspondientes locales con bastante anticipación a cualquier escala en un país afectado por el virus, particularmente puertos de China.

El *Standard Club* se guía por las opiniones y recomendaciones emitidas por la OMS a sobre este brote y aconseja a sus miembros que permanezcan alerta y completamente actualizados sobre la propagación del virus. Más información sobre el virus en sí y la cambiante situación están disponibles en la web de la OMS.

CONSIDERACIONES PRÁCTICAS

Los miembros que se dirijan a un puerto afectado por el coronavirus, o a un puerto chino en general, pueden esperar que surjan los siguientes problemas:

Dotación

- Requerimiento de aportar declaraciones de salud antes del atraque.
- Seguimiento de la dotación.
- Restricciones para los relevos de la dotación.
- Restricciones en el desembarque de la dotación.
- Necesidad de que la dotación tome medidas preventivas.
- El suministro de provisiones puede verse afectado.

Reparación de buques

- Afectado por la falta de trabajadores.

Preparación de la carga

- Congestión portuaria.
- Carga y descarga lentas.
- Falta de disponibilidad o demoras en el acarreo de carga por camión o por río.
- Retrasos o imposibilidad para la entrega de cargas a los puertos de carga.



- Retrasos en el puerto o posteriormente, por ejemplo, debido a problemas de cuarentena.
- Incapacidad de los estibadores para comparecer a bordo del buque para las operaciones de carga.

CONSIDERACIONES CONTRACTUALES: CONTRATOS EXISTENTES DE FLETAMENTOS POR TIEMPO

Aquellos armadores cuyos buques reciban instrucciones, o aquellos fletadores que instruyan a los buques para ir a cargar o descargar en un puerto afectado por el coronavirus, o en un puerto chino en general, deben tener en cuenta los siguientes asuntos en relación con la póliza de fletamento:

Cláusulas de Fuerza Mayor

La cláusula se debe revisar cuidadosamente. A menos que haya en la póliza una referencia expresa a epidemias o cuarentenas o una disposición muy genérica que pueda incluirla, los problemas derivados del coronavirus no serán una excusa para el incumplimiento de las obligaciones contractuales.

Para problemas relacionados con los puertos de carga y descarga, consulte la sección de los fletamientos por viaje que viene a continuación:

- Los puntos generales a tener en cuenta incluyen:
 - ¿La cláusula de fuerza mayor en cuestión hace referencia específicamente a enfermedades, epidemias o cuarentenas como sucesos desencadenantes? Si es así, las posibilidades de aplicación son mayores.
 - ¿Fue el brote del coronavirus lo que causó la incapacidad de la empresa para actuar? Si una empresa no hubiera podido actuar incluso en

Un puerto afectado por el coronavirus podría ser legalmente inseguro, pero es necesario analizar los hechos, los riesgos a los que está expuesto el buque y las disposiciones contractuales.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

- ausencia del brote, es poco probable que pueda utilizar la fuerza mayor como excusa, incluso si el caso cayese dentro de las disposiciones de fuerza mayor.
- Tenga en cuenta que la cuestión de si existe un caso de fuerza mayor puede, por lo tanto, no ser el final del asunto, ya que los daños por incumplimiento serán colocados a la parte inocente en la posición en la que hubiera estado si el contrato se hubiera cumplido.
 - ¿Puede la empresa evitar o superar los efectos del coronavirus por medios alternativos? La posibilidad de reducir los efectos del coronavirus a través de medios alternativos reduce la aplicación de la fuerza mayor como defensa válida.
 - ¿Cumplió la empresa los requisitos de notificación? Incluso si se cumplen todos los demás elementos que permiten invocar la fuerza mayor, es poco probable que un tribunal o árbitro excuse la falta de una parte de notificar a tiempo a la otra que se ha producido un caso de fuerza mayor.

A modo de ejemplo del tratamiento de los casos de fuerza mayor por las principales pólizas de fletamento:

- Las cláusulas de excepción de las NYPE 1946, 1993 y 2015 no hacen referencia a epidemias o cuarentena.
- La cláusula 14 (a) de la póliza BALTIME establece que no se debe pedir al buque, y no estará obligado a entrar, "en ningún lugar donde reinen fiebres o epidemias".
- La cláusula 27 de la Shelltime 4 se refiere a que ninguna de las partes será responsable por la "pérdida o daño o demora o fallo en el cumplimiento del contrato derivada o resultante de", entre otras cosas, "restricciones de cuarentena".
- La cláusula ejemplo de fuerza mayor de BIMCO para las pólizas de fletamento las menciona como "epidemias".

Acciones a tomar:

- Revisar los contratos para determinar los derechos, obligaciones y remedios en caso de enfermedades, epidemias o cuarentenas. Se debe prestar especial atención a los requisitos de notificación.
- Envíe rápidamente el aviso de un caso de fuerza mayor a las contrapartes. No hacerlo puede tener un efecto grave en su capacidad para invocar esta defensa.
- Tome (y documente) los pasos que sean razonables para reducir el impacto del coronavirus. Si bien estas medidas que pueden resultar inútiles son esenciales para que una defensa de fuerza mayor tenga éxito.

Frustración de la póliza

En la actualidad, la consecuencia más probable del coronavirus es, como máximo, un período de 14 días de cuarentena. Será necesario analizar si esto podría constituir una causa que deje sin efecto la póliza, en toda su duración, pero se cree que es muy poco probable. La posición puede cambiar si hay un cierre permanente de un puerto o una serie de puertos. Sin embargo, la frustración es históricamente difícil de argumentar como una cuestión de derecho inglés.

Asuntos relativos a un puerto inseguro

Si los términos de la póliza son estándar, de modo que la obligación de los fletadores es designar un

puerto seguro (ya sea expreso o, en ciertas circunstancias, implícito), la cuestión de si esa designación es legítima depende de si el buque puede llegar, utilizar y salir del puerto sin exponerse a un peligro que no se pueda evitar con una buena navegación y práctica marinera.

En teoría, un puerto afectado por el coronavirus podría ser legalmente inseguro, pero es necesario analizar los hechos, los riesgos a los que está expuesto el buque y las disposiciones contractuales.

Si se diera una instrucción hoy para proceder a un puerto que ya está significativamente afectado por el coronavirus (como Wuhan), el armador debería tener en cuenta:

- (i) las disposiciones sobre "puerto seguro" en la póliza; y
 - (ii) si el armador puede negarse a hacer escala allí si se considera inseguro según esas disposiciones.
- Luego, dependiendo de la evaluación de (i) y (ii),
- (iii) el supuesto peligro al que está expuesto el buque;
 - (iv) qué medidas se pueden tomar para evitar tal peligro.

Si un puerto es inseguro o no, es probable que dependa de la medida en que la dotación esté expuesta a un peligro real, teniendo en cuenta las precauciones que se puedan tomar. No obstante, cabría argumentar que la exposición al coronavirus hizo que el barco fuese "no navegable", por ejemplo, si posteriormente se le pone en cuarentena, pudiéndose aducir que el puerto no era seguro, pero esto sería un razonamiento poco sólido.

Es más probable que un período de cuarentena, por ejemplo de 14 días, se considere una forma de retraso incidental al visitar un puerto afectado. Eso en sí mismo no haría que el puerto fuera inseguro.

En resumen, la posición no es clara, y dependerá de los hechos concretos y las cláusulas de la póliza. Un armador no debe asumir que puede sostener que el puerto era inseguro.

Off-hire

Las posibles disposiciones relevantes se referirán a "epidemias" o similares.

Las cláusulas estándar de *off-hire* en NYPE 1946 (cláusula 15) y 1993/2015 (cláusula 17) se refieren de manera diversa a la falta de hombres, oficiales o dotación. Si muchos marinos u oficiales estaban enfermos y esto impedía el funcionamiento completo del buque, esto puede dar lugar a un *off-hire*.

Haría falta una redacción adicional en la NYPE para colocar el buque *off-hire* por las medidas de cuarentena tomadas por la enfermedad de la dotación, pero las empresas pueden buscar una redacción como "cualquier otra causa" o cualquier referencia específica a la cuarentena.

La póliza Shelltime 4 (cláusula 21), además de incluir la falta de personal como causa de *off-hire*, también se refiere al consejo o tratamiento médico y "*cualquier retraso en la cuarentena que surja de la comunicación del capitán, los oficiales o la dotación, con tierra en cualquier zona infectada, sin el consentimiento por escrito o las instrucciones de los fletadores o sus agentes, o cualquier detención por la aduana u otras autoridades...*".

En ausencia de una redacción específica, el buque no estará *off-hire* durante los períodos de cuarentena

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

causados por una escala en un puerto infectado. Si el buque fuera a desviarse para obtener asistencia médica para su dotación infectada, esto podría estar dentro del alcance de las cláusulas de "desviación" o "regreso" de la póliza de NYPE. Con una póliza de Shelltime 4, los fletadores pueden poner el buque en *off-hire* bajo la cláusula 21 (a) (iii).

En todos los casos, la cuestión de si los fletadores tienen derecho a poner el buque en *off-hire* probablemente dependerá de la medida en que los acontecimientos surgieran como resultado de las órdenes de los fletadores. Es difícil ver cómo tales cláusulas podrían aplicarse si el miembro de la dotación se infectó como resultado de las órdenes de los fletadores, en cuyo caso, la desviación no puede dar lugar a *off-hire* a menos que se considere que el armador ha aceptado los riesgos de hacer escala en un puerto infectado. Cuando los fletadores ponen el buque en *off-hire*, los armadores pueden reclamar una indemnización por las pérdidas derivadas de las instrucciones de los fletadores, pero deberán demostrar la causalidad. La posición de los fletadores será más fuerte si la llegada del buque a un puerto infectado tuvo lugar antes de entrar en el fletamento de asunto.

La responsabilidad en el transporte bajo conocimiento de embarque

En lo que respecta a conocimientos de embarque que ya se han emitido para la descarga en puertos chinos, el mayor riesgo al que se enfrentan los armadores sería que los receptores chinos no estén en condiciones de aceptar la entrega de la carga por la falta de mano de obra, u otras incidencias en el puerto causadas por el coronavirus, que sea probable que constituyan fuerza mayor.

En esas circunstancias, los armadores se dirigirán a sus fletadores pidiendo instrucciones alternativas y buscarán una compensación o una indemnización de los fletadores por cualquier pérdida a la que puedan enfrentarse por una reclamación de los intereses de la carga.

CONSIDERACIONES CONTRACTUALES: NUEVOS FLETAMENTOS POR TIEMPO

No cumplir con la fecha de cancelación por una cuarentena o un retraso inesperado en el puerto anterior debido al coronavirus puede dar derecho de los fletadores a cancelar la póliza de fletamento o presentar una reclamación por incumplimiento de contrato, dependiendo de lo dispuesto en la póliza de fletamento.

Algunas pólizas, como la BALTIME (cláusula 12), dan a los armadores una amplia exención de responsabilidad, incluidos los retrasos en la entrega, salvo cuando esto haya sido causado por falta de una debida diligencia por su parte, o la de su gestor naval, para que el buque está en condiciones de navegabilidad, o por cualquier otro acto personal, omisión o incumplimiento.

Sin embargo, esto no protegerá a los armadores contra todos los retrasos en la entrega del buque y, en particular, no se aplicará a los retrasos derivados de acuerdos contractuales previos de los que los fletadores no fueron parte, a menos que se indique claramente que los fletadores deben asumir los riesgos de tales demoras. Por ejemplo, en una situación en

la que el buque se retrasa en la entrega debido a la cuarentena bajo un fletamento anterior, los armadores no podrían basarse en la cláusula 12 de la BALTIME (o una cláusula similar).

Cláusulas expresas

La cláusula BIMCO sobre enfermedades infecciosas o contagiosas para los fletamentos por tiempo establece expresamente lo que sucederá en caso de que ocurran tales enfermedades, y la recomendación es que la cláusula se incorpore a cualquier nuevo contrato.

Sin embargo, anticipamos que un factor clave será determinar qué se entiende por "Área afectada". Ésta se define como cualquier puerto o lugar donde exista un riesgo de que el buque, su dotación u otras personas a bordo estén expuestos a la enfermedad (tratándose de "una enfermedad altamente infecciosa o contagiosa que es gravemente peligrosa para las personas") y/o el riesgo de cuarentena u otras restricciones impuestas en relación con la enfermedad.

También puede discutirse si el coronavirus constituye o no una "enfermedad" en el contexto de la cláusula.

Sobre lo que se entiende por "área afectada", será necesario considerar:

- i. Si las medidas ya aplicadas en los puertos afectados son suficientes para minimizar el riesgo de exposición al buque, la dotación u otras personas a bordo; y
- ii. La medida en que otras jurisdicciones deciden poner en cuarentena cualquier buque que haga escala en un puerto afectado, en el futuro.

Sin embargo, la Cláusula de BIMCO sobre Enfermedades Infecciosas o Contagiosas para fletamento por tiempo, otorga a los armadores una amplia discreción sobre si dirigirse, continuar o permanecer en cualquier zona que el Capitán o los armadores consideren como zona afectada, en cuyo caso deben notificar a los fletadores y pueden partir inmediatamente con o sin carga a bordo, después de informar a los fletadores.

Los fletadores tienen solo 48 horas para emitir órdenes de viaje alternativas, y los armadores pueden descargar cualquier mercancía ya cargada "en cualquier puerto o lugar". Hay una indemnización para los armadores de los fletadores, e incluso si el barco se dirige o continúa en un área afectada, se considera que no se renuncia a ningún derecho reconocido por la póliza, y cualquier coste, gasto o responsabilidad adicional correrá por cuenta de los fletadores. Se declara expresamente que nada de lo que se haga en cumplimiento de esta cláusula se considerará una desviación o dará lugar a *off-hire*.

Además de considerar la inserción de la Cláusula BIMCO de Enfermedades Infecciosas o Contagiosas para fletamento por tiempo, los miembros deben analizar cuidadosamente las cláusulas propuestas para la póliza de fletamento para asegurarse de que cualquier cláusula de fuerza mayor asigne adecuadamente el riesgo de incumplimiento en caso de una propagación imprevista del coronavirus. Las disposiciones sobre el *off-hire* también deben revisarse con detalle.

Si la situación del coronavirus continúa, y dependiendo de cómo otras jurisdicciones estén tratando los buques de los puertos afectados, puede ser más

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

necesario incluir garantías de que el buque no haya hecho escala en una zona afectada.

Responsabilidad bajo conocimientos de embarque

La Cláusula BIMCO sobre Enfermedades Infecciosas o Contagiosas para fletamento por tiempo requiere que se incorpore una cláusula similar en el conocimiento de embarque.

CONSIDERACIONES CONTRACTUALES: PÓLIZAS DE FLETAMENTOS POR VIAJE Y COAS

Cláusula de fuerza mayor

Ver los puntos anteriores sobre fuerza mayor.

Plancha / demoras

A menos que una cláusula de excepción general o fuerza mayor haga referencia expresa a obligaciones relativos a la plancha o demoras, dicha cláusula no se les aplicará.

Cuando la carga no esté disponible, los fletadores no podrán invocar las excepciones sobre plancha, aunque algunas pólizas, como la Amwelsh 1979, podrían proporcionar algún apoyo a los fletadores en el puerto de carga si pueden demostrar que se pierde tiempo por "cualquier causa ajena al control del fletador que afecte a la explotación, el transporte, la entrega y/o la carga".

La póliza ASBATANKVOY también es potencialmente útil en situaciones de cuarentena, porque su cláusula 17(a) establece que "si los fletadores envían el buque a cualquier puerto o lugar donde exista una cuarentena, cualquier retraso causado al buque contará como tiempo de plancha; pero si la cuarentena no se declara hasta que el buque esté de camino a dicho puerto, los fletadores no serán responsables de cualquier demora resultante".

Por tanto, será importante determinar exactamente cuál es la situación en los puertos potencialmente afectados cuando se dan las órdenes y cuando el buque comienza su viaje hacia el puerto.

En la mayoría de los puertos, se puede considerar que un buque está listo para presentar el NOR, a pesar de que se requerirá libre plática en el puerto (aunque la póliza no prevea que el buque esté en libre plática sobre la base de que la obtención de la libre plática es una mera formalidad. Véase, sin embargo, el artículo del Club de 31 de enero de 2020, sobre los retrasos en la obtención de la libre plática.

Si obtener la libre plática deja de ser una mera formalidad y se ajusta más a algunas de las obligaciones de llegada a los puertos de EE.UU. en los que las restricciones son más complicadas, y son probables los retrasos, ya no se considerará una mera formalidad, con el resultado de que no se considerará que un buque está listo para obtener una libre plática al presentar una NOR en el fondeadero.

Cuestiones sobre puerto inseguro

Véanse los puntos anteriores sobre problemas de puertos inseguros en relación con las pólizas para los fletamentos por tiempo de tiempo.

Por lo general, se considerará que los armadores han aceptado los riesgos relacionados con un puerto designado o identificado en una póliza de fletamento

por viaje en el momento de firmar la póliza, sujeto a cualquier referencia expresa a la seguridad. Bajo una póliza de fletamento por viaje, a menos que esté acompañada por una cláusula que permita la desviación, una negativa a dirigirse a un puerto designado puede equivaler a un incumplimiento de contrato y, en ciertas circunstancias, a la frustración del contrato.

Las partes deben analizar hasta qué punto un cambio en las circunstancias puede significar que un armador puede afirmar que el puerto ya no es seguro, y si cualquier cláusula de transbordo o aligeramiento pueden ayudar a los armadores a cumplir sus obligaciones.

Desviación

La obligación del armador es seguir el "curso habitual y corriente", generalmente la ruta geográfica directa. Pueden aplicarse las cláusulas de libertad, que permiten, por ejemplo, "cualquier puerto o puertos en cualquier orden" y especificar las situaciones en las que se permite la desviación. Las pólizas Gencon y Asbatankvoy, las Reglas de La Haya, las Reglas de la Haya-Visby y la Cláusula de Libertad y Desviación de BIMCO incluyen cláusulas relacionadas con las desviaciones con el fin de salvar vidas. En los casos en los que hace falta un tratamiento de emergencia para un miembro de la dotación que ha contraído coronavirus, se puede considerar que se aplican estas cláusulas. Sin embargo, cuando la cláusula se aplica solo en situaciones de salvar vidas, otras desviaciones no dirigidas a salvar vidas probablemente requerirían una redacción más precisa.

Las empresas también deben tener en cuenta que la demora en el cumplimiento (por ejemplo, por la cuarentena) puede constituir una desviación.

Cualquier desviación debe ser razonable, incluso geográficamente razonable. Cualquier cambio de puerto de carga o descarga se debe considerar a la luz de esto. Bajo un conocimiento de embarque, una desviación en incumplimiento de un contrato dará lugar al riesgo a perder el derecho a las limitaciones de las Reglas de La Haya y la cobertura del club. La posición bajo las Reglas de La Haya-Visby es menos clara, pero probablemente dará lugar a argumentos legales y costos adicionales como mínimo.

La desviación ilegal es un incumplimiento que confiere a los fletadores el derecho a elegir si mantienen o rescinden la póliza. Si los fletadores rescinden, surgen problemas relacionados con la carga a bordo. Si los fletadores mantienen, todavía existe un incumplimiento que da lugar a una reclamación por daños y posiblemente la imposibilidad de depender de las cláusulas de exclusión. Para los armadores, la Cláusula BIMCO de Enfermedades Infecciosas o Contagiosas para fletamento por viaje puede ayudar.

Sin embargo, la cláusula para las pólizas de V/C establece que el "Buque no estará obligado a dirigirse o continuar o permanecer en un lugar que, a juicio razonable del Capitán o los Armadores, se convierta en una zona afectada después de la fecha de la póliza de fletamento". Por tanto, no significa que los armadores puedan acordar pólizas de fletamento por viaje, sabiendo que el puerto de carga o descarga está afectado por el coronavirus, y luego buscar su apoyo en esta cláusula.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

Conocimiento de la situación: un sentido de todo (Parte 1)

El buen conocimiento de la situación debería ser una actividad compartida. Cuando trabaje en equipo, comparta sus observaciones. No asuma que todo el mundo tiene la misma imagen mental que usted, o incluso que su propia imagen mental es la correcta.

No conocemos una traducción al castellano aceptada con generalidad de la expresión "Situational Awareness". En este artículo, la hemos traducido como "Conocimiento de la situación".

"CONOCIMIENTO DE LA SITUACIÓN"

Siempre se nos habla sobre la importancia de mantener un "conocimiento de la situación", y es cierto que resulta crítico para el navegante. Gran parte de la Gestión de los Recursos del Puente (*Bridge Resource Management, BRM*) trata de garantizar el conocimiento de la situación y de operar como un equipo para llenar cualquier vacío de nuestra propia percepción, compartiendo nuestra imagen mental de lo que está sucediendo y lo que debería suceder a continuación.

Mantener un buen conocimiento de la situación puede ser difícil y hay muchas cosas en un puente que pueden causar una distracción o sobrecarga. "Mira por la ventana" es un mantra clásico en el que la publicación *"The Navigator"* (*The Nautical Institute*) sigue insistiendo. Recuerde, sin embargo, que la visión humana no es perfecta y hay que complementarla con otras herramientas como radar, Sistema de Identificación Automática (AIS) e incluso escuchar el canal de la radio VHF. Al mismo tiempo, es muy posible que los navegantes se sobrecarguen con la información, especialmente si se están llevando a cabo otras tareas en el puente. Es importante identificar el riesgo de sobrecarga en uno mismo y en otros y tener un plan B como delegar, priorizar, o pedir ayuda al capitán.

Un buen conocimiento de la situación no consiste sólo en la observación de algo en el entorno, sino de ser capaz de identificarlo y determinar la mejor manera de tratar con ello. Aquí entra en juego la experiencia, y por qué es importante aprender de todas sus experiencias.

Le prepararán para situaciones parecidas en el futuro. En el informe sobre un accidente de la página 8 de esta revista hay un desafortunado ejemplo de cómo unos oficiales sin experiencia no fueron capaces de identificar un petrolero que salía de su atraque como un objeto en movimiento, que condujo a grandes daños y a hundimiento.

Los marinos deben ser conscientes de todo a su alrededor. Ciertamente, deben mirar al frente – pero sin olvidarse de mirar atrás por si hay riesgo de buques que les estén adelantando. Mire el cielo para ver qué tiempo hace y esté atento a lo que esté bajo su quilla y dónde podría haber riesgos ocultos. Una



gran parte de mantener el conocimiento de la situación es ser consciente de que podría no disponer de todos los datos necesarios – o tal vez incluso darse cuenta y hacer frente al hecho de que parte de la información que tiene es incorrecta.

Los datos de la carta pueden estar mal, especialmente si son antiguos o si han sido modificados por factores medioambientales. Los sistemas globales de navegación por satélite (GNSS) pueden interrumpirse o incluso ser manipulados, los datos del AIS pueden ser incorrectos y los datos del radar pueden malinterpretarse.

El buen conocimiento de la situación debería ser una actividad compartida. Cuando trabaje en equipo, comparta sus observaciones. No asuma que todo el mundo tiene la misma imagen mental que usted, o incluso que su propia imagen mental es la correcta. En muchos casos, un buen conocimiento de la situación es sólo sentido común, pero es un sentido que se puede refinar con la práctica y se beneficia de la experiencia y de una buena actitud.

Como siempre la revista *"The Navigator"* trata de compartir su conocimiento y abrir una discusión. Por favor, comparta este artículo y sus pensamientos con los miembros de su equipo por el bien de todos.

DAR SENTIDO AL CONOCIMIENTO DE LA SITUACIÓN. EL CONOCIMIENTO DE LA SITUACIÓN Y LOS SENTIDOS.

David Patraiko, Director de Proyectos del *Nautical Institute*, analiza en qué consiste tener un buen conocimiento de la situación y por qué involucra a cada uno de los sentidos humanos – incluyendo ese sexto sentido tan importante.

Los marinos deben ser conscientes de todo a su alrededor, deben mirar al frente, pero sin olvidarse de mirar atrás por si hay riesgo de buques adelantándonos.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

Un buen conocimiento de la situación se basa en cómo percibe usted el entorno que le rodea, cómo lo entiende y cómo es usted consciente de las formas en que ese entorno cambia con el tiempo.

Un buen conocimiento de la situación es importante para los humanos a todas horas, pero es especialmente importante para los marinos, y navegantes en particular. Las decisiones más importantes para su propia seguridad y la del buque dependen de que tenga un buen conocimiento de la situación.

Para conseguir el mejor conocimiento de la situación, es importante utilizar todos los sentidos: vista, oído, olfato, tacto – incluso el gusto.

Algunos propondrían que en el buen conocimiento de la situación también se incluye un cierto “sexto sentido”, un presentimiento basado en la experiencia que pueda ofrecer una percepción real.

No todos los sentidos se usan en igual medida, pero todos deben tomarse en cuenta para que nos ayuden a reconocer, organizar y entender nuestro entorno.

Un informe sugiere que el 30% de nuestra corteza cerebral se dedica a la vista, un 8% al tacto y un 3% al oído.

Todos los marinos deben usar siempre todos sus sentidos. Observar el tiempo atmosférico, puede dar una indicación de los movimientos previsibles del buque y los riesgos consiguientes.

Escuchar un ruido extraño, puede indicar que la carga se está soltando, la ausencia de sonido ciertamente me ha despertado del sueño (¡una caída de planta!). El olfato puede alertar de fuego o goteras, mientras que incluso el sabor puede usarse para identificar si un tanque de agua está contaminado.

En el puente, un buen conocimiento de la situación es crucial para una navegación segura y evitar abordajes. La vista se usa tanto externamente (por la ventana) como internamente (radar, ECDIS, etc.) y está respaldada por el sonido que emiten las alarmas, la radio VHF y las vibraciones como, por ejemplo, cuando el buque se encuentra en aguas poco profundas. Los cambios en el olor pueden indicar problemas con la carga.

El “Yo” no existe en un equipo

Cuando hay que llevar a cabo muchas tareas, quizás no sea posible para una persona mantener un buen conocimiento de la situación por sí solo. Hay demasiadas cosas que tener en cuenta.

En ese caso, esa tarea debe compartirse entre los integrantes del equipo. Tal vez sea necesario tener gente concentrada únicamente en la observación, navegación, comunicación y en evitar abordajes. En estos casos, todos los miembros del equipo de puente necesitan comunicarse eficazmente para que el oficial al mando pueda mantener un conocimiento general de la situación.

Por ejemplo, si el buque está recogiendo un práctico o aproximándose a un muelle, ¿hay alguien vigilando los otros sectores para asegurarse que no hay ninguna sorpresa?

Muchos partes de accidentes citan la pérdida del conocimiento de la situación como la causa de raíz. Tener un buen conocimiento de la situación no es algo estático, es una actividad en la que hay que concentrarse, hay que discutir e incluso que practicar.

Tiene muchos enemigos, que incluyen el aburrimiento, las distracciones y la sobrecarga de trabajo. Por esto, la mayoría de los buques prohíben los teléfonos móviles personales.

El conocimiento de la situación es una actividad muy humana que involucra a la percepción, comprensión y proyección. La tecnología nos puede ayudar con fuentes adicionales de información. Sin embargo, también puede llegar a ser confuso si se pone demasiado énfasis en agregar más y más tecnología sin otra finalidad.

Hoy día, el puente de un buque está más lleno de fuentes de información que nunca. Trazado automático, superposición de tiempo y mareas, informes de *Maritime Safety Information* (MSI) e incluso sistemas de apoyo para evitar abordajes, todos intentando ayudar a los navegantes a mejorar su conocimiento de la situación. A veces lo hacen, pero a veces pueden distraer.

La cantidad de datos e información disponible irá en aumento, algunos buques ya están usando herramientas como Lidar (*Laser Imaging Detection and Ranging*), sonar, infrarrojos, óptica de poca luz y Realidad Aumentada (RA) para intentar mejorar el conocimiento de la situación de los marinos.

El problema principal para el sector será desarrollar estos sistemas para que sean adecuados para su finalidad, y asegurar que los marinos estén bien formados para su uso y entiendan sus fortalezas y debilidades.

Compruebe su comprensión/entendimiento

Es importante para los marinos concentrarse en asegurar un conocimiento de la situación y reconocer los indicios de su pérdida en ellos mismos y en otros. Un indicador positivo es que los miembros del equipo estén comprobando los sistemas con otros sistemas u observaciones. ¿Cómo podría ser esto en la práctica?

¿Los miembros del puente comparten información y tratan de asegurarse de que tienen una “imagen mental” compartida? Por ejemplo, ¿cuándo un serviola ve una luz, el oficial de guardia lo comprueba en el radar o viceversa?

¿Tratan todos de anticipar el riesgo y comparar ideas sobre los planes de contingencia?

¿Contrastan los oficiales de puente el tiempo que observan con los partes meteorológicos y tratan de anticipar cómo puede afectar un cambio en el tiempo a otros departamentos a bordo y a la navegabilidad del buque?

El conocimiento de la situación, y su falta, no está limitado al sector marítimo. La mayoría de los accidentes de coches pueden deberse a un conocimiento deficiente de la situación y la mayoría de los sectores tienen algún tipo de pautas sobre las mejores prácticas. Sin embargo, un buen conocimiento de la situación es de vital importancia para los marinos en todos los departamentos y para todas las tareas, incluso cuando están durmiendo.

Aproveche cualquier oportunidad para analizar cómo puede aumentar su conocimiento de la situación, cómo puede comprobar su interpretación del entorno y los riesgos, comparar pronósticos de sucesos con la realidad y reflexionar cualquier diferencia que pueda encontrar.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

Casos de accidentes publicados por el MAIB

Las opciones de actuación posibles cuando a un buque le garrea el ancla son muy limitadas si no se dispone de propulsión. A veces, cuando las condiciones lo exigen, esto significa tener los motores disponibles de forma inmediata.

En este artículo volvemos a traducir varios casos de accidentes publicados por la División de investigación de accidentes marítimos (*Marine Accident Investigation Branch*, MAIB) del Reino Unido.

CASO 1: CUANDO TU GUARDIA GARREA...

El servicio meteorológico para la navegación marítima había pronosticado una situación de fuertes vientos y corrientes cuando el capitán de un buque de carga general de pequeño porte se vio obligado a cambiar el plan de viaje previsto y fondear de noche en un estuario para esperar a una gabarra de combustible. El buque no había podido tomar combustible cuando se encontraba atracado y no disponía de suficiente combustible para llegar al siguiente puerto de escala.

Después de la navegación con un práctico de río a bordo, el buque fondeó siguiendo las recomendaciones del Servicio de Control de Tráfico de Buques (*Vessel Traffic Service*, VTS), 40 minutos antes de la bajamar, a una profundidad de 12 m, y arriaron al agua 5 grilletes de la cadena del ancla. Había varios buques fondeados en las inmediaciones. Poco después, el capitán entregó la guardia del puente al 2º oficial, el práctico desembarcó y se paró el motor principal.

Durante la guardia en el puente, el 2º oficial se dedicó a corregir cartas náuticas. Estaba sólo y comprobaba cada 30 minutos la posición del buque en el fondeadero. En una de las comprobaciones, se dio cuenta de que el buque se había desplazado significativamente de su posición inicial de fondeo y se había acercado a uno de los buques fondeados.

De acuerdo con la predicción del tiempo, en ese momento el viento soplabá del Este con fuerza 9 y la intensidad de la corriente del Noroeste había aumentado a más de 2,5 nudos. El buque llevaba garreando el ancla unos 10 minutos a una velocidad de hasta 1,4 nudos, por lo que el 2º oficial avisó inmediatamente al capitán y ordenó al oficial de máquinas arrancar el motor principal.

El tiempo que transcurrió desde de que 2º oficial avisó al oficial de máquinas y éste se preparó y arrancó el motor, hizo que fuera demasiado tarde para evitar el impacto. El buque de carga general abordó a otro buque fondeado, que entonces también comenzó a garrear su ancla.

Ambos buques abordaron a un tercer buque que también estaba fondeado. Ningún tripulante resultó herido como consecuencia del accidente, pero los 3 buques sufrieron algunos daños.

Lecciones a aprender

1. La capacidad del ancla para sujetarse y mantenerse bien firme al fondo depende en gran me-



Daños provocados en el buque de carga general como consecuencia del impacto tras garrear el ancla.

didada de si se ha usado suficiente longitud de cadena, sobre todo en situaciones de fuertes vientos y corrientes y la amplitud de marea es grande. En estas condiciones, cuanta más cadena se file, más probabilidades habrá de no interrumpir el descanso del capitán.



2. Durante las guardias en fondeo, es muy habitual que el personal al cargo de la vigilancia en el puente emplee el tiempo poniéndose al día en otro tipo de tareas. Normalmente suele ser un tiempo bien empleado. No obstante, la supervisión de la posición sigue siendo la tarea principal de la guardia y la frecuencia de las comprobaciones dependerá de las condiciones y circunstancias locales. Cuanto más se espacie el intervalo entre una comprobación y la siguiente, más distancia habrá podido garrear el buque hacia un peligro.
3. La función de alarma automática de vigilancia del garreo del ancla, que está disponible en los equipos GPS de los buques, parece que raramente se

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

usa en los buques mercantes, incluso en aquellos que no están equipados con Sistemas de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (*Electronic Chart Display and Information System, ECDIS*) o Sistemas de Cartas Electrónicas (*Electronic Chart Systems, ECS*). Sin embargo, dichas funciones, que son relativamente rápidas y sencillas de activar, pueden proporcionar avisos en tiempo real y ofrecer una mayor tranquilidad.

- Las opciones de actuación posibles cuando a un buque le garrea el ancla son muy limitadas si no se dispone de propulsión. A veces, cuando las condiciones lo exigen, esto significa tener los motores disponibles de forma inmediata.

Caso 2: Un cable inadecuado para el guía cabos

Un ferry de pasajeros estaba intentando atracar en un muelle con mar de fondo y fuerte viento cuando, sin previo aviso, una de las bitas de amarre fue arrancada de la cubierta. El ferry quedó fuera de servicio durante varios días para llevar a cabo las reparaciones en las planchas de la cubierta y en un guía cabos. Afortunadamente, ningún tripulante sufrió lesiones en el incidente.

Los efectos de la intensa mar de fondo en el puerto y la dificultad de atracar con fuertes vientos eran bien conocidos por el capitán. Entre 2015 y 2017, la compañía registró 21 casos de fallos de los cabos de amarre y algunos de ellos provocaron lesiones leves a varios tripulantes. La principal medida que se tomó para solucionar este problema fue equipar al buque con cabos de amarre más fuertes.

En condiciones meteorológicas normales, la tripulación usaba en las maniobras de atraque cabos trenzados de propileno de 48 mm de diámetro y 8 trenzas. En condiciones desfavorables, cabos de 64 mm de diámetro y en las más adversas usaban como esprín de popa un cabo de 9 m de longitud y 80 mm de diámetro, con una gaza en cada extremo. La tensión mínima de rotura (*Minimum Breaking Load, MBL*) para los cabos de 48, 64 y 80 mm son 43, 75 y 116 toneladas, respectivamente. La Carga de Trabajo de Seguridad (*Safe Working Load, SWL*) de la bita dañada y del guía cabos eran de 20 y 12 t respectivamente.

Antes de llegar a puerto, se había explicado a los tripulantes de cubierta con funciones asignadas en la maniobra de atraque el plan de amarre previsto por el capitán y la decisión de usar cabos de 64 mm. No obstante, durante la maniobra, se usó el cabo de

80 mm como esprín de popa. Dicho cabo se dio a tierra a través de un guía cabos y sus gazas se colocaron en las bitas de cubierta y del muelle.

Se comprobó que las fuerzas que estaban actuando sobre el cabo, debido al efecto combinado del viento y mar de fondo, no alcanzaron la MBL del cabo, pero sí superaron ampliamente la SWL de los elementos de cubierta del buque. Esto ocurrió porque la SWL de los elementos de cubierta no se tuvo en cuenta cuando se aumentó el diámetro del cabo en uso.

Lecciones a aprender

- Los problemas causados por buques en atraques de puertos que están expuestos a condiciones meteorológicas adversas son bien conocidos y a veces provocan la rotura de los cabos. Los capitanes deben evaluar la idoneidad de un atraque al analizar las condiciones del tiempo en ese momento, revisar sus evaluaciones de riesgo y definir un plan de atraque claro que incluya la disposición, tamaño y tipos de los cabos que se van a usar.
- La rotura de un cabo supone un peligro muy importante para la tripulación; no obstante, se pueden definir áreas de influencia del cabo que se deben evitar (*snap-back paths*) e identificar zonas de seguridad. Sobrecargar los equipos de amarre es un error más grave y la trayectoria posterior de los elementos de cubierta que fallan es mucho menos predecible y potencialmente más letal.
- Las compañías y tripulaciones deben asegurarse de que la resistencia de los cabos no supera el límite de tensión que pueden soportar los equipos de amarre instalados a bordo (bitas, rodillos, guía cabos y maquinillas). Es recomendable que la tripulación esté familiarizado con los límites de tensión de los equipos y cabos que se van a usar antes de manipular un cabo de características distintas a las proyectadas para el buque.
- La SWL no estaba claramente marcada en los equipos de amarre de cubierta. Ello dificultó que la tripulación entendiera las consecuencias potenciales de usar cabos más resistentes.
- La práctica de colocar gazas en ambos extremos de una bita o noray es contraria a las buenas prácticas marineras, ya que impide a la tripulación aflojar o liberar un cabo con tensión de forma segura en caso de emergencia.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

