

Cuaderno Profesional Marítimo

no. **469**

contenidos

02

Recordatorio del mes

OMI: Lecciones aprendidas de la pandemia de la COVID-19. Designación de la gente de mar como trabajadores esenciales. Creación de un grupo de respuesta rápida para su activación inmediata en caso de Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional.

04

Gestión de riesgos a bordo del buque: es fundamental planificar con antelación y mantenerse alerta

Análisis del modelo de las 'cuatro T' en la gestión de riesgos. Minimizar antes de asumir riesgos. Profundizar en la evaluación dinámica de los riesgos. Trasladar la teoría a la práctica.

08

Aumenta el índice de satisfacción de los marinos a bordo de los buques en el último trimestre de 2022 según el 'Seafarers Happiness Index'

¿Qué hace que su tripulación se sienta más feliz en la mar?: conectividad, permiso para bajar a tierra, salarios, interacción personal, formación, salud mental y física, bienestar.

11

El uso incorrecto del ECDIS provocó una varada en un banco de arena cartografiado
Formulario sobre la configuración del ECDIS previo a la salida de la compañía. Revisión del plan de viaje definitivo por todos los oficiales antes de la salida de puerto. Distracciones en el puente. Concienciación de la situación.

Gestión de riesgos a bordo del buque: es fundamental planificar con antelación y mantenerse alerta

Un buque se enfrenta a muchos riesgos en la mar. Los oficiales de puente y toda la tripulación deben minimizarlos para proteger sus vidas, el buque, la carga, el medioambiente y a la compañía. Los riesgos no hay que temerlos necesariamente, pero sí hay que gestionarlos.

En este artículo, el autor explica los argumentos a favor de asumir riesgos de forma proactiva. Sin embargo, no sugiere hacerlo sin tener ninguna experiencia ni previsión. No se trata de asumir riesgos sin hacerse preguntas. Más bien, anima a los lectores a que se planteen los riesgos a los que se enfrentan teniendo en cuenta la amplia y diversa experiencia que la humanidad ha adquirido, junto con la propia inspiración que sin duda usted mismo habrá obtenido de su propia carrera y de las interrelaciones con su equipo.

Para los oficiales de puente, una de las herramientas más útiles en este momento es la capacidad de llevar a cabo una evaluación dinámica de los riesgos. Los dos elementos fundamentales para efectuar

un análisis dinámico de los riesgos son el conocimiento de la situación y la competencia/destreza. Juntos permiten reconocer cuándo es el momento de preguntarse "¿Es seguro continuar?" y decidir que "Necesitamos reevaluar la tarea".

La evaluación de riesgos para una navegación segura se basa en el reconocimiento por los marinos de la calidad de los datos de posicionamiento, lo que les permite mantener el conocimiento de la situación y evitar peligros.

Un posicionamiento óptimo se caracteriza por la precisión, fiabilidad, continuidad a lo largo de una operación y su integridad.



**Nuestro rumbo,
tu seguridad**

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



**BUREAU
VERITAS**

OMI: Lecciones aprendidas de la pandemia de la COVID-19

El 10 de febrero, la Organización Marítima Internacional difundió una serie de recomendaciones elaboradas por el 'Grupo de Acción Conjunta Pública' (*Joint Action Group*) con el objetivo de minimizar el efecto de las recomendaciones sanitarias sobre los trabajadores esenciales del transporte.



Los marinos y el transporte marítimo han desempeñado un papel clave en la pandemia de la COVID-19 para mantener las cadenas de suministro a nivel mundial.

La designación de los trabajadores del transporte, incluida la gente de mar, como trabajadores esenciales y garantizar que se tengan en cuenta las necesidades y los desafíos a los que se han enfrentado durante la pandemia son algunas de las recomendaciones publicadas por el Grupo de Acción Conjunta de las Naciones Unidas y el sector.

Dicho Grupo se creó en diciembre de 2021 para examinar el impacto de la pandemia de la COVID-19 en los trabajadores del transporte y en la cadena de suministro a nivel mundial.

En el Grupo participaron la OMI, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Cámara Naviera Internacional (ICS) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF).

Las recomendaciones tienen como objetivo minimizar los efectos adversos de una próxima pandemia o similar sobre los trabajadores del transporte, sus familias, el comercio mundial y las cadenas de suministro, garantizando al mismo tiempo que se salvaguarden plenamente las necesidades de salud pública y se protege a las comunidades locales.

Las 23 recomendaciones incluyen, entre otras cuestiones:

- La creación de un grupo de respuesta rápida para su activación inmediata en caso de Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (*Public Health Emergency of International*

Concern, PHEIC) declarada por la OMS. Su mandato debe incluir disposiciones permanentes para apoyar la capacidad de recuperación ante las crisis, una reunión anual (virtual) y su estructura debería incluir representantes de alto nivel de todos los miembros del *Joint Action Group* to review the impact of the COVID-19 pandemic on the world's transport workers and the global supply chains (JAG-TSC). También debería invitarse a representantes de los gobiernos regionales, según proceda; y establecer puntos de contacto para facilitar la comunicación, colaboración y coordinación interinstitucional durante los PHEIC, con respecto a las necesidades y preocupaciones de las organizaciones internacionales de transporte.

- Entablar un diálogo social eficaz con los empleadores y trabajadores del transporte mundiales, regionales y nacionales y sus organizaciones, reconociendo que el diálogo social es un medio eficaz para mejorar las condiciones de vida y de trabajo de los trabajadores que trabajan de forma móvil y de forma transfronteriza, y la facilitación del transporte a través de las fronteras internacionales.
- Naciones Unidas debe convocar una reunión tripartita, internacional e interministerial para debatir sobre el transporte, la salud y las preocupaciones e intereses comunes del sector del transporte con el fin de identificar los diferentes enfoques necesarios para salvaguardar y respetar los derechos de los trabajadores y los empleadores durante los casos de PHEIC.

Entre las recomendaciones específicas para la OMI, la OIT y la OACI destacan las siguientes:

- Contribuir a las orientaciones de la OMS para integrar los derechos, las necesidades y los desafíos de los trabajadores y empleadores de los sectores del transporte durante las PHEIC.
- Expresar e integrar las necesidades y los retos de los trabajadores y del sector participando en la elaboración de un futuro convenio, acuerdo u otro instrumento internacional de la OMS sobre prevención, preparación y respuesta ante pandemias, así como en las posibles enmiendas del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005), de acuerdo con las modalidades de participación de las partes interesadas.

Entre las recomendaciones específicas para los gobiernos se incluyen:

- Reconocer el papel clave que desempeñan los trabajadores del transporte durante las PHEIC,

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

en particular aquellos que trabajan de forma móvil y de forma transfronteriza, fundamentales para mantener las cadenas de suministro y, si no lo han hecho ya, designarlos como 'trabajadores esenciales'.

La OMS, en particular, debería:

- Involucrar a las partes interesadas de los sectores del transporte en el desarrollo de documentos sobre políticas, orientaciones técnicas y herramientas relacionadas con las medidas relativas a los viajes internacionales durante las PHEIC, incluidas las pandemias, en línea con las normas de intervención de la OMS, con el fin de tener en cuenta las consideraciones operativas pertinentes.
- Comunicar y compartir la información sobre las PHEIC, incluidas las pandemias, que afecten a los trabajadores del transporte transfronterizo, con las autoridades de transporte, el sector y los organismos de las Naciones Unidas, según proceda (es decir, a través de sesiones informativas técnicas y seminarios online específicos, y otras plataformas de comunicación existentes).

ACCIONES DE LA OMI DURANTE LA PANDEMIA

Las recomendaciones reflejan los llamamientos realizados por la OMI durante la pandemia de la COVID-19 para designar a los marinos como trabajadores clave y los llamamientos conjuntos para colaborar en cuestiones relacionadas con la gente de mar. Además, el Comité de Facilitación de la OMI (Comité FAL) ha adoptado enmiendas al Convenio de Facilitación (que entrarán en vigor el 1 de enero de 2024), para incluir disposiciones derivadas de las lecciones aprendidas durante el transcurso de la pandemia de la COVID-19.

Los Gobiernos Contratantes y sus autoridades públicas competentes deberán permitir que los buques y los puertos permanezcan plenamente operativos durante una PHEIC, con el fin de mantener el total funcionamiento de las cadenas mundiales

de suministro en la mayor medida posible. Las autoridades públicas también están obligadas a designar a los trabajadores portuarios y a la tripulación de los buques como trabajadores esenciales (o equivalentes), independientemente de su nacionalidad o del pabellón que enarbole el buque, cuando se encuentren en su territorio.

GRUPO DE ACCIÓN CONJUNTA PARA EXAMINAR EL EFECTO DE LA PANDEMIA DE COVID-19 EN LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE Y LAS REDES DE SUMINISTRO A NIVEL MUNDIAL

El Grupo de acción conjunta para examinar el efecto de la pandemia de COVID-19 en los trabajadores del transporte y las redes de suministro a nivel mundial se estableció en una reunión de los Directores Generales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y de la Organización Mundial de la Salud (OMS) con los jefes de las organizaciones y federaciones internacionales del transporte, celebrada el 6 de diciembre de 2021.

Este Grupo debatió los graves y urgentes desafíos a los que se enfrentaron los trabajadores del transporte como consecuencia de la pandemia de COVID-19.

Además, el Comité Ejecutivo del Secretario General de Naciones Unidas ha creado un Grupo de Trabajo interinstitucional sobre los efectos de la COVID-19 en la gente de mar.

Se ha pedido que dicho grupo tenga en cuenta, según proceda, los resultados del Grupo de acción conjunta y, entre otras cosas, ha solicitado a la OIT y a la OMI que asesoren a la Oficina del Grupo de acción conjunta de cooperación para el desarrollo de la ONU y a los Coordinadores Residentes de las Naciones Unidas sobre los posibles esfuerzos de divulgación específicos y coordinados para informar mejor a los responsables nacionales de la toma de decisiones y al público en general sobre los retos que plantean las emergencias sanitarias para la gente de mar.

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.



Pueden consultar el contenido original de este artículo en su versión en inglés a través del siguiente enlace:
https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2023/02/IMO-23-recommendations.-lessons-learned-from-covid-2023_02.pdf

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

Gestión de riesgos a bordo del buque: es fundamental planificar con antelación y mantenerse alerta

La gestión de riesgos es una habilidad importante que todo el mundo debe aprender, especialmente los marinos nóveles.



A medida que se desarrolla el trabajo, se debe vigilar el lugar para detectar cualquier cambio en las condiciones que puedan modificar los peligros y controles establecidos.

Hacer que un buque se haga a la mar no está exento de riesgos, pero el negocio del transporte marítimo es así. El trabajo de un marino competente es reducir, gestionar, minimizar o atenuar dichos riesgos. En el lenguaje formal de la gestión de riesgos suele hablarse de reducir los riesgos 'al mínimo razonablemente posible' (*As Low As Reasonably Practicable*, ALARP).

Un buque se enfrenta a muchos riesgos en la mar. Los oficiales de puente (y toda la tripulación) deben minimizarlos para proteger sus vidas, el buque, la carga, el medioambiente y a la compañía. Los riesgos no hay que temerlos necesariamente, pero sí hay que gestionarlos. Casi todo en la vida implica un determinado riesgo (incluso cruzar la calle) y la mayoría de la gente se siente 'cómoda' con ello.

Los riesgos de la navegación incluyen, entre otros, el abordaje, la varada y condiciones meteorológicas adversas, junto con otros más genéricos como los incendios, explosiones, inundaciones, lesiones personales, daños a la carga, etc. Para respaldar a las tripulaciones, el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código ISM) exige que la compañía debe establecer medidas de protección contra todos los riesgos identificados para el buque. El Sistema de Gestión de la Seguridad (*Safety Management System*, SMS) es una herramienta importante para los marinos, y sus disposiciones deben cumplirse en todo momento.

La atenuación/reducción de los riesgos es la esencia misma de la gestión de los recursos del

puente, no sólo usando todas las herramientas y equipos disponibles para apoyar la toma de decisiones, sino también aumentando las capacidades de la tripulación (es decir, avisando al capitán) para reducir el riesgo. Se ha afirmado que, si dos profesionales marítimos acuerdan un plan de acción, en lugar de hacerlo uno solo, ¡el factor de seguridad se multiplica por diez!

En esta nueva edición del boletín '*The Navigator*', el capitán Szymanski identifica 4 técnicas clave para la gestión de riesgos que ha denominado 'las cuatro T': aceptar (*Take*), minimizar (*Temper*), interrumpir (*Terminate*) y trasladar (*Transfer*). El autor da una gran importancia a la implicación de las 'personas' en la gestión de riesgos y a la creación de confianza en los equipos. También plantea que uno de los aspectos más importantes para reducir el riesgo que conoce es: ¡sonreír!

Además, el capitán Elsayed centra su artículo en la necesidad de efectuar una 'evaluación dinámica del riesgo'. Tanto el SMS como el plan de viaje ofrecen unas herramientas excelentes para 'anticipar' los riesgos, pero los marinos nunca deben conformarse con eso. Deben permanecer alerta y vigilantes ante los riesgos nuevos y los que se están desarrollando. La función de un marino profesional es mantener en todo momento el conocimiento de la situación, tratar siempre de identificar el riesgo y tener preparadas medidas para reducirlo o mitigarlo.

Ninguna persona puede identificar y afrontar sola todos los riesgos. Se debe trabajar en equipo con los demás oficiales y tripulación para identificar y reducir los riesgos por el bien de la vida de todos, la seguridad del buque, la protección del medio ambiente y el éxito de la empresa.

ANÁLISIS DEL MODELO DE LAS 'CUATRO T' EN LA GESTIÓN DE RIESGOS

La gestión de riesgos es una habilidad importante que todo el mundo debe aprender, especialmente los marinos nóveles. El capitán Kuba Szymanski, Secretario General de '*InterManager*', explica en este artículo su visión profesional sobre, basada en toda una vida de experiencia en el sector marítimo.

El mundo actual parece mostrarse muy reacio al riesgo. Es muy posible que usted se haya criado en un entorno en el que haya oído frases como: '*No hagas eso! ¡Ten cuidado! ¡Deja de hacer esto!*' una y otra vez.

Todo eso está muy bien, pero este enfoque no es realmente sostenible. El transporte marítimo existe desde hace muchísimos años y lo que más me gusta de nuestro sector es que todos aprendemos de

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

todos. Sería incorrecto decir que nunca hemos cometido errores o equivocaciones durante nuestra formación. Sin embargo, cabe esperar que hayamos aprendido mucho de ellos.

En este artículo, el autor explica los argumentos a favor de asumir riesgos de forma proactiva. Sin embargo, no sugiere hacerlo sin tener ninguna experiencia ni previsión. ¡No se trata de asumir riesgos sin hacerse preguntas! Más bien, anima a los lectores a que se planteen los riesgos a los que se enfrentan teniendo en cuenta la amplia y diversa experiencia que la humanidad ha adquirido, junto con la propia inspiración que sin duda usted mismo habrá obtenido de su propia carrera y de las interrelaciones con su equipo.

LAS 'CUATRO T'

Existen muchas teorías para gestionar los riesgos. Una de las que he venido usando y siguiendo durante mi vida profesional se basa en aplicar la hipótesis de las 'cuatro T'.

A algunas personas les encanta el riesgo. A veces, lo aceptan tal y como viene, sin intentar reducir su impacto o cambiar su resultado. Este es un enfoque muy peligroso.

La mayoría de nosotros preferimos minimizar los riesgos tomando medidas para reducir sus consecuencias más graves. Esto es lo que a mí, personalmente, me gusta hacer, y lo que he hecho probablemente en el 80% de mi tiempo en la mar.

Además, hay situaciones en las que el riesgo no puede minimizarse y sigue representando una amenaza demasiado grande. En estos casos, podría ser más conveniente interrumpir/poner fin a la actividad, o bien trasladársela/transferirla a otra persona que sepa cómo gestionarla o posponerla a otro momento en el que sea menos probable que nos cause problemas graves.

MINIMIZAR ANTES DE ASUMIR RIESGOS

Entonces, ¿qué es lo que nos puede ayudar a minimizar los riesgos para hacerlos más aceptables antes de asumirlos? He aquí tres cuestiones claves:

1. Formación

Los colegios dedican mucho tiempo a intentar educarnos sobre el mundo que nos rodea: lo que es saludable, lo que es beneficioso y lo que es bueno para nosotros, los seres humanos. Los mejores colegios nos ofrecen un amplio abanico de enseñanzas que nos permiten construir nuestro propio conocimiento práctico.

Después del colegio, damos un paso más. Acudimos a los centros de formación marítima que se enfocan en los riesgos específicos de la mar; nos educan sobre ellos, pero ahora también nos proporcionan herramientas para ayudar a afrontarlos y a minimizar los efectos no deseados. Por ejemplo, cuando nos preparamos para subir a cualquier lugar en altura, se nos enseña a asegurarnos de que la escalera está firme, que las condiciones permitan un acceso seguro y que la zona esté correctamente iluminada, todo ello para evitar que se produzca un accidente.

Sin embargo, si alguna de estas medidas falla, también nos preparamos para las consecuencias del accidente. Nos aseguramos de que se minimicen las

implicaciones negativas llevando colocados Equipos de Protección Individual (EPIs), usando un arnés y sujetándolo para que nos proteja eficazmente si perdemos el control. Estos dos enfoques nos permiten minimizar el riesgo que se asume y la gravedad de las consecuencias de una caída.

2. Disposiciones organizativas

La compañía que nos contrata establece los procedimientos, normas, reglamentos, códigos y buenas prácticas que deben utilizarse para hacer frente a riesgos específicos. Esto es lo que hacen el operador del buque, los oficiales experimentados y usted mismo al aplicar el protocolo de seguridad correcto y, lo que quizá sea más importante, al comprobar y revisar su trabajo y el de sus compañeros. Sería muy positivo que su empresa crease un ambiente de trabajo a bordo que le permitiera sugerir mejoras cada vez que aplica los procedimientos existentes, revisa las listas de comprobación y descubre que algo falla o que podría hacerse mejor. Esto permitiría que todos a bordo se beneficiasen de su aportación y de su experiencia como trabajador 'sobre el terreno'.

3. Personas

Para mí, las personas son el elemento más importante de la gestión de riesgos. Imaginemos un equipo de fútbol formado por jugadores que nunca han jugado juntos. ¿Qué probabilidades hay de que ganen? Pueden intentar no perder, pero no es lo mismo. En mi opinión, la tripulación de un buque es como un equipo de fútbol. Rendimos mucho mejor cuando nos conocemos y confiamos los unos en los otros. Sin confianza, la interacción entre seres humanos puede llegar a ser muy limitada.

Esto es una idea de lo que puedes hacer para ayudar a fomentar la confianza entre el equipo. Después de finalizar tu guardia, quédate 5 o 10 minutos más para hablar con otro oficial. Interésate por su vida y trata de saber qué le gusta. Averigua qué tenéis en común y cómo podéis ayudaros mutuamente en las respectivas funciones y responsabilidades. Hable con la gente durante los descansos para tomar café y participe activamente en debates y actividades sociales. Es mucho más probable que un equipo bien cohesionado se cuide entre sí que uno en el que sus miembros son auténticos desconocidos. Esto se traducirá en un mejor rendimiento y, en el ámbito de la gestión de riesgos, en un buque más seguro.

INTERRUMPIR LA ACTIVIDAD Y TRANSFERIR LA GESTIÓN DEL RIESGO

Así que, le insto a que no rehuya los riesgos y a asegurarse primero de que están debidamente minimizados. Además, no olvide que, si el riesgo parece insalvable, aún tiene otros 2 procedimientos que puede tener en cuenta: interrumpir/finalizar la actividad o transferirla.

La finalización (suspensión de una actividad) puede parecer sencillo a primera vista, pero en realidad puede ser muy difícil de conseguir. El marino puede sentirse muy presionado por el poco tiempo que tiene disponible para actuar, además de la posible reacción de los compañeros y la preocupación de que piensen que es un fracaso.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

Sin embargo, si los tres elementos para minimizar los riesgos citados en los apartados anteriores ('formación', 'disposiciones organizativas' y 'personas') no han hecho que se sienta tranquilo y confiado a la hora de asumir el riesgo en cuestión, debe decirlo y manifestar sus preocupaciones de inmediato. Es la primera señal de que hay que poner fin/interrumpir la actividad concreta. No es preciso que se interrumpa por tiempo indefinido, sólo hasta que se asignen recursos adicionales o se haya adquirido la experiencia o formación adecuadas. Hay que ser valiente para sugerir que se ponga fin a un riesgo, y aquí es donde los verdaderos héroes pueden demostrar su valor y coraje.

Otra posibilidad es aceptar que la mejor manera de avanzar es transfiriendo/trasladando un riesgo concreto para que lo gestione otro (por ejemplo, avisando al capitán). O podría ser conveniente reprogramarlo a otro momento más adecuado. Por ejemplo: terminar los trabajos en caliente durante la varada; pintar el buque cuando está fondeado; o corregir las cartas náuticas cuando se está en puerto y no en la mar. Una vez más, no hay que avergonzarse de ello, ya que la seguridad debe ser lo más importante en todo momento.

PROFUNDIZAR EN LA EVALUACIÓN DINÁMICA DE LOS RIESGOS

Para los oficiales de puente, una de las herramientas más útiles en este momento es la capacidad de llevar a cabo una evaluación dinámica de los riesgos. El capitán Aly Elsayed, asesor técnico experimentado en 'The Nautical Institute', analiza cómo funciona en la práctica y por qué es una herramienta tan eficaz.

Existen varios métodos y herramientas diferentes para ayudarnos a evaluar el riesgo, cada uno de ellos apropiado para circunstancias distintas. Por ejemplo, las evaluaciones de riesgos cuantitativas, genéricas, específicas de un lugar concreto o dinámicas. Se puede consultar información adicional sobre todas ellas en el 'Código de prácticas de trabajo seguras a bordo de buques mercantes' del MCA (*UK MCA's Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarers, COWSP*).

Saber cómo y cuándo utilizar los diferentes métodos de evaluación de riesgos es una parte fundamental del trabajo de un marino. Se anima especialmente a los Oficiales de Guardia (*Officer of the Watch, OOW*) a evaluar los riesgos sobre el terreno. La evaluación dinámica de riesgos es uno de los métodos usados para evaluar las circunstancias cambiantes y en evolución. También se conoce como 'Evaluación Individual del Riesgo' (*Personal Assessment of Risk*). Según el COSWP: "Se trata de una evaluación oficiosa de los riesgos cotidianos que se lleva a cabo en el transcurso del trabajo y de la vida en general. Es una técnica utilizada para garantizar que realizamos hasta la tarea más rutinaria sin hacernos daño. Se utiliza para mantener siempre la atención sobre nuestro entorno y ayudar a identificar y controlar los peligros más inmediatos a medida que realizamos nuestro trabajo. Debe desarrollarse y fomentarse el uso de la evaluación individual de los riesgos".

¿ES SEGURO CONTINUAR?

Las evaluaciones dinámicas de los riesgos consisten en tomarse unos minutos para dar un paso atrás,

analizar el trabajo que hay que hacer, plantearse qué podría salir mal y cómo podría producirse. Por último, se debe determinar qué medidas se pueden tomar a título personal para evitar un incidente, o cualquier situación próxima a un incidente que pueda surgir.

A medida que se desarrolla el trabajo, se debe vigilar el lugar para detectar cualquier cambio en las condiciones que puedan modificar los peligros y controles establecidos. En caso de duda o preocupación, se debe pedir ayuda, interrumpir el trabajo mientras vuelve a evaluar los controles y, si es necesario, planificar y evaluar la tarea de nuevo.

En caso de que necesite hacer cambios importantes para reducir el riesgo, hay una serie de preguntas que debe hacerse:

- ¿Sigue siendo válida la evaluación inicial de riesgos?
- ¿Debo intentar solucionar la situación?
- ¿Es seguro continuar?

TRASLADAR LA TEORÍA A LA PRÁCTICA

Supongamos que un OOW se hace cargo de la guardia mientras el buque se enfrenta a condiciones meteorológicas adversas. Según el Código ISM, la compañía debe proporcionar una evaluación de riesgos por escrito que tenga en cuenta la situación del lugar de trabajo, el entorno y las personas que lo realizan, antes de establecer medidas de protección contra todos los riesgos identificados. Sin embargo, en una situación de la vida real, no siempre es posible que el OOW se prepare para todos y cada uno de los riesgos potenciales, ni que los evalúe simultáneamente. Por lo tanto, es fundamental poder realizar una evaluación dinámica de riesgos antes o durante el desarrollo de una actividad. En este caso, se trata de una serie de actuaciones en el momento de hacerse cargo de la guardia, y después durante el transcurso de la misma.

Hay que tener en cuenta tanto los riesgos internos como externos. Por ejemplo, se recomienda que el OOW haga una ronda de comprobaciones previa dentro del puente y a su alrededor, en la medida en que sea seguro hacerlo. Al hacerlo, debe tener siempre en cuenta las cosas que potencialmente podrían salir mal y cómo. Un ejemplo podría ser la detección de objetos sueltos en el puente que pueden deslizarse o caerse y causar distracciones o daños. Si detecta un objeto de este tipo, estudie inmediatamente las medidas más apropiadas para reducir los peligros derivados de esta situación y tome medidas para sujetar dichos objetos de forma segura.

Además, si bien usted, como OOW, estará continuamente supervisando el avance y rumbo del buque, también es una buena práctica comprobar si el rumbo y la velocidad se han corregido/reajustado según sea necesario (por orden del capitán) para minimizar los efectos adversos del mal tiempo. Si no es así, ¿son los cambios necesarios lo suficientemente importantes como para llamar al capitán, reevaluar la situación con él y volver a planificar la tarea o la ruta?

CONOCIMIENTO DE LA SITUACIÓN Y COMPETENCIA

Los dos elementos fundamentales para efectuar un análisis dinámico de los riesgos son el conocimiento de la situación y la competencia/destreza. Juntos per-

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

miten reconocer cuándo es el momento de preguntarse “¿Es seguro continuar?” y decidir que “Necesitamos reevaluar la tarea”. En el ejemplo anterior de la situación de mal tiempo, el OOW debe vigilar continuamente la fuerza/dirección del viento, la dirección/altura de las olas y los movimientos del buque (balanceo, cabeceo y guiñada). A continuación, deben utilizar esta información para evaluar cómo afectará la situación actual a la seguridad del personal en diferentes zonas del buque, como la cubierta, cámara de máquinas o la cocina. Cualquier preocupación o duda sobre la seguridad de alguien debe comunicarse inmediatamente al capitán. El OOW también debe alertar a la tripulación cuando el rumbo del buque vaya a cambiar, y proporcionar detalles sobre cómo afectará eso a sus movimientos y a cualquier trabajo rutinario que se esté efectuando, como pintar en un costado.

La evaluación dinámica de riesgos es un método que ayuda a los OOW a mantenerse alerta. Apoya el objetivo más amplio de mantener el conocimiento de la situación para garantizar la eficacia de las operaciones en el puente y la seguridad de la navegación. Además, la evaluación dinámica de riesgos puede:

- Alentar al OOW a evaluar y reevaluar continuamente la situación en relación con las operaciones del puente y la planificación del viaje.
- Ayudar a proporcionar información con antelación.
- Ayudar a identificar problemas potenciales o existentes durante la travesía.
- Mejorar la percepción, proporcionando una imagen mental más precisa de la realidad.
- Apoyar la aplicación de un método sistemático de resolución de problemas.

RIESGOS DE LOS DATOS DE NAVEGACIÓN: UNA CUESTIÓN DE INTEGRIDAD

George Shaw, miembro del ‘Royal Institute of Navigation’, analiza cómo los marinos pueden equilibrar precisión e integridad en el posicionamiento del buque.

La evaluación de riesgos para una navegación segura se basa en el reconocimiento por los marinos de la calidad de los datos de posicionamiento, lo que les permite mantener el conocimiento de la situación y evitar peligros. Un posicionamiento óptimo se caracteriza por la precisión, fiabilidad, continuidad a lo largo de una operación y su integridad. La valoración de la precisión de la posición es inherente a una buena práctica marinera, pero la integridad es más difícil de evaluar. Sin embargo, la integridad es crucial, ya que alerta al marino de la posibilidad de estar recibiendo información errónea.

¿QUÉ ES LA INTEGRIDAD?

La integridad es la probabilidad (generalmente pequeña) de que se produzcan errores de posición de magnitud inaceptable pero que no hacen saltar la alarma (lo que podríamos denominar ‘errores ocultos’). Es fundamental para la evaluación de riesgos y constituye la base de la incertidumbre de posicionamiento, las alertas de puente y el uso adecuado de los datos en los servicios digitales (por ejemplo, el resguardo bajo la quilla). La precisión y la integridad

son elementos interdependientes y deben equilibrarse minuciosamente para satisfacer las necesidades de los marinos en unos entornos marítimos cada vez más complejos.

Los buques utilizan principalmente la navegación GPS, cuya precisión es de unos pocos metros. Los Sistemas de Ampliación Regionales Basados en Satélites (*Regional space-based augmentation systems*, SBAS) o las balizas GPS diferenciales pueden mejorar la precisión hasta 1 o 2 metros, proporcionando avisos de integridad si el servicio GPS funciona mal. Sin embargo, los sistemas SBAS existentes han sido diseñados específicamente para el sector de la aviación. Actualmente no existe ninguna ‘garantía’ de integridad del servicio de posicionamiento marítimo GPS.

Los datos electrónicos de posición son muy precisos, incluso en caso de error, y resultan muy convincentes cuando se representan en el ECDIS sin ninguna alarma. Esto provoca una falsa sensación de seguridad si la integridad es deficiente. El uso de las capacidades de la multi constelación GNSS (incluidos los sistemas de posicionamiento ‘Galileo’, ‘Glonass’ o ‘Beidou’) debería mejorar la precisión, disponibilidad y continuidad del posicionamiento, pero hace aún más complejas las cuestiones relacionadas con la integridad.

Los servicios marítimos SBAS diseñados para apoyar la integridad de las soluciones de posicionamiento GNSS no son sencillos. Esto se debe a que la recepción de señales GNSS es más compleja para los buques que para los aviones. El sistema RAIM (*Receiver Autonomous Integrity Monitoring*) mide automáticamente la integridad y avisa a los usuarios si hay algún problema, pero el sistema debe perfeccionarse, concretamente en la adaptación de los métodos que se están desarrollando para aviones al uso marítimo.

REDUCIR LOS RIESGOS

Los GNSS son vulnerables a las interferencias, ya sean naturales o intencionadas, lo que puede provocar errores de posicionamiento inaceptables y no detectados. La mejora de la precisión con el SBAS o el Posicionamiento Puntual de Precisión no puede detectar ni contrarrestar estos efectos e incluso puede agravar el problema, ya que aumenta la confianza sin incrementar necesariamente la seguridad. Aunque la tecnología actual no puede proporcionar una protección adecuada de la integridad, los marinos deben ser capaces de mitigar el riesgo de la navegación manteniendo las destrezas tradicionales y comprobando frecuentemente diferentes fuentes de posicionamiento. En el futuro, la integridad del posicionamiento se beneficiará de una amplia variedad de sensores independientes, no todos basados en el espacio, desplegados en una solución de ‘sistema de sistemas’ con un RAIM específico marítimo. A medida que surgen buques autónomos y cada vez más obstáculos (por ejemplo, turbinas eólicas) ocupan las aguas congestionadas, iniciativas como ésta se hacen cada vez más urgentes. Se anima a los marinos a insistir en una capacidad de posicionamiento sólida que proporcione precisión con integridad, y a promover los cambios necesarios en las normas y la homologación de los equipos de puente multisistema y multiconstelación.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

Pueden consultar el contenido original de este artículo en su versión en inglés a través del siguiente enlace: <https://www.nautinst.org/uploads/assets/6c1688e7-d29b-42d0-bd4cc291bf40cfa9/The-Navigator-February-2023-very-low-res.pdf>

Aumenta el índice de satisfacción de los marinos a bordo de los buques en el último trimestre de 2022 según el 'Seafarers Happiness Index'

El último informe ha revelado que los niveles medios de satisfacción de los marinos en el último trimestre de 2022 alcanzaron un 7,7 sobre 10.



El SHI es un barómetro del estado de ánimo de las tripulaciones a bordo de los buques.

El informe que evalúa el 'Grado de Satisfacción de la Gente de Mar a bordo de los Buques' (*Seafarers Happiness Index*, SHI) fue publicado por primera vez en 2015 por 'Mission to Seafarers', organización benéfica cuyo origen se remonta a 1856, y que está dedicada a brindar apoyo y asistencia social a las tripulaciones de los buques.

El SHI es un barómetro del estado de ánimo de las tripulaciones a bordo de los buques. Este índice evalúa, mediante una encuesta, 10 áreas clave de la vida y trabajo de los marinos: conectividad, acceso al permiso para bajar a tierra, salarios, alimentación, salud mental y física, formación, interacción personal, carga de trabajo, bienestar y cuestiones generales.

Las respuestas, que califican cada elemento de 0 a 10, son anónimas y se anima a que los marinos completen la encuesta cada vez que se les asignan nuevas funciones o cargos a bordo del buque.

El último informe 'Seafarers Happiness Index', publicado a finales de enero por la organización 'The Mission to Seafarers', ha revelado que los niveles medios de satisfacción de los marinos en el último trimestre de 2022 alcanzaron un 7,7 sobre 10 (frente a un 7,3 anterior), con un aumento en casi todas las categorías, lo que refleja la tendencia al alza que se ha mantenido a lo largo del año.

Los resultados de la evaluación muestran que in-

cluso las cuestiones más problemáticas en los últimos años, por ejemplo, el permiso para salir en tierra y el acceso a asistencia social en tierra, se están restableciendo.

Los tripulantes siguen expresando su satisfacción por la recuperación de la libertad de movimientos, así como su mayor sensación de confianza, seguridad y estabilidad. La encuesta se realizó con el apoyo del 'Standard Club' e 'Idwal'.

El único campo en el que se ha registrado un nivel de satisfacción no tan positivo es el de la conectividad. La calidad y el coste de los servicios siguen siendo motivo de preocupación y existe una mayor demanda de acceso gratuito o barato a Internet, como el que dispone el personal en tierra.

Muchos marinos creen que dicho acceso mejoraría la vida social en la mar, y han contestado a la encuesta con respuestas del tipo: "nos reunimos para ver en directo el Mundial de fútbol y el ambiente a bordo fue fantástico".

El informe también revela que un número significativo de marinos han cambiado de empleador/compañía o a rutas de transporte marítimo de corta distancia para estar más cerca de sus lugares de origen ante la posibilidad de nuevas restricciones de viaje.

Además, destaca que se han recibido contestaciones de marinos procedentes de mercados laborales marítimos no tradicionales, como Pakistán, Bangladesh y Sri Lanka.

En 2022, el SHI ha aumentado de manera constante desde su punto más bajo en el primer trimestre hasta una especie de 'punto culminante' (*high-water mark*) a finales de año.

En el primer trimestre se registró el nivel más bajo desde 2015, con una media general del índice de 5,9, lo que refleja el impacto negativo de la pandemia de la Covid-19 sobre los marinos. Otras cuestiones, como el conflicto derivado de la invasión de Ucrania, también han afectado al estado de ánimo de algunas tripulaciones, que han manifestado que sus condiciones de trabajo se hacían cada vez más difíciles.

Sin embargo, en el segundo trimestre de 2022, se produjo un aumento importante de los niveles de satisfacción, pasando de 5,9 a 7,2 sobre 10.

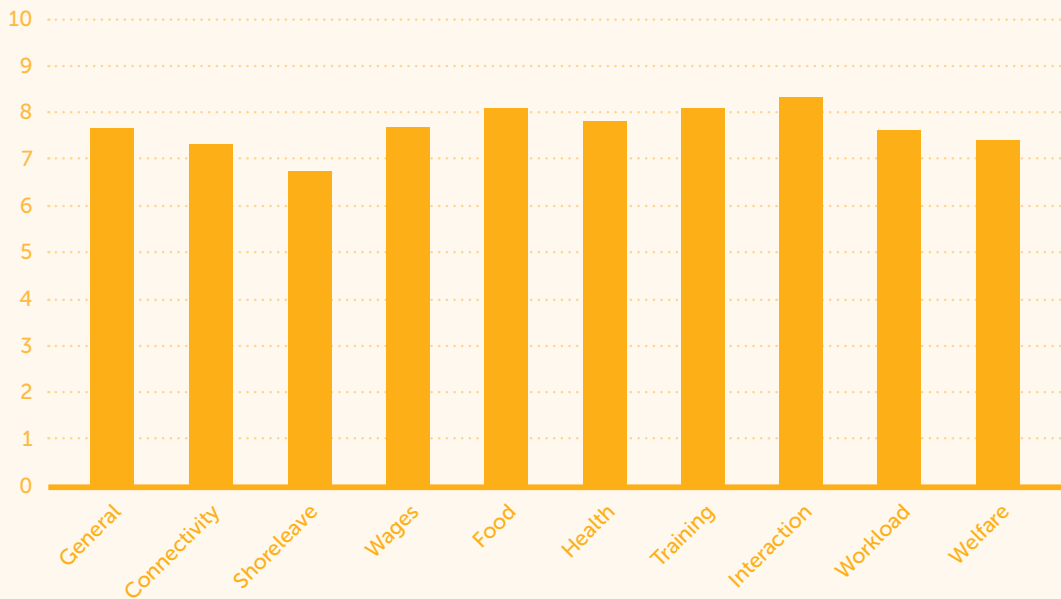
Este repunte sugería que los peores momentos podrían haber quedado atrás y que el mundo co-

PATROCINADO POR:



BUREAU
VERITAS

Q4 2022



menzaba a reactivarse, lo que tuvo un impacto positivo en el estado de ánimo de la gente de mar. Cuando los marinos cuentan con una mayor certeza sobre el momento de desembarcar para retornar a sus hogares, les resultaba más fácil hacer frente a las situaciones difíciles en la mar.

En el tercer trimestre se observó un nuevo repunte, con una media global que alcanzó la cifra de 7,3 sobre 10. Ello se debió a la mejora de las condiciones en los permisos para bajar a tierra, el acceso a instalaciones e iniciativas relacionadas con el bienestar, así como a la inversión de las compañías en su personal a bordo. Estas acciones hicieron mejorar la calidad de vida en la mar y el sentir expresado por los marinos así lo reflejó. Aunque los datos del SHI muestran un avance positivo, sigue habiendo margen para mejorar en áreas como por ejemplo la carga de trabajo, las repercusiones sobre la salud

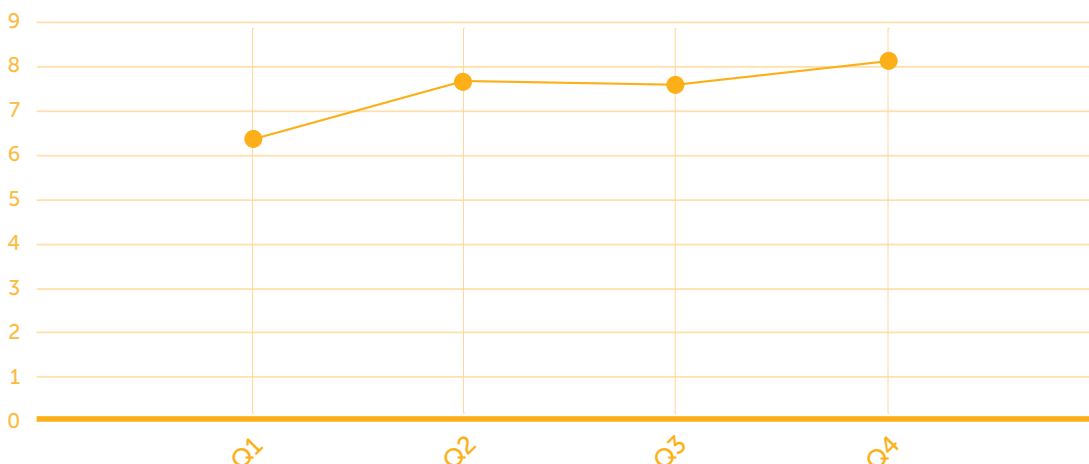
mental y el estrés. El sector está adoptando medidas para fomentar el cambio, con iniciativas como el desarrollo de un 'Código de Conducta sobre un Transporte Marítimo Sostenible' (*Sustainable Shipping Initiative Code of Conduct*), que pretende ir más allá de las normas mínimas de cumplimiento.

A pesar del impacto de la pandemia de la Covid-19 y de algunas situaciones de tensión entre marinos rusos y ucranianos enrolados a bordo del mismo buque, así como entre los tripulantes que eran partidarios de uno u otro lado en el debate, se han observado claros signos de recuperación a lo largo del año y las interrelaciones a bordo vuelven a ser el factor más importante en la satisfacción de los marinos. Sin embargo, siguen preocupando algunos casos de aislamiento y la falta de cohesión social a bordo.

Al igual que en la mayoría de los demás aspectos del 'Índice de Felicidad de los Marinos', la cuestión de

How happy about the training you receive?

8.12 ↑ from 7.74



PATROCINADO POR:



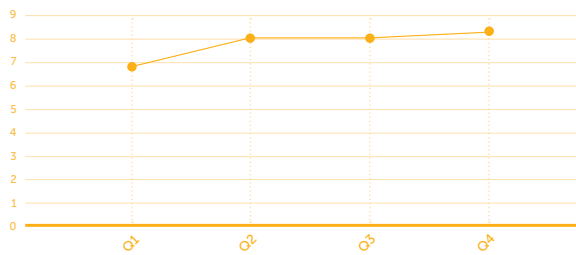
**BUREAU
VERITAS**

la formación ha seguido una trayectoria ascendente constante a lo largo de 2022, pasando de una puntuación de 7,7 a 8,1 sobre 10. De algunos buques, se han recibido respuestas muy positivas sobre programas de formación que se imparten con entusiasmo y compromiso, y el enfoque en resultados finales positivos. Si bien es cierto que las respuestas recibidas sobre su eficacia son muy variadas.

Para mejorar todavía más, la formación debería incorporarse al programa de a bordo y no considerarse una tarea. También se expresó preocupación por la falta de comunicación y participación de los marinos en los debates y planes sobre la futura formación en materia de combustibles.

How happy about interaction with crew on board?

8.34 ↑ from 8.08



El grado de satisfacción relacionado con los salarios también ha aumentado ligeramente a lo largo del año y las respuestas recibidas muestran una sensación de alivio por cobrar en tiempos tan turbulentos. Como dijo un marino: "El dinero que gano se ha vuelto aún más importante, ya que en mi país se han perdido muchos puestos de trabajo".

Las interrelaciones a bordo han sido casi sistemáticamente el aspecto mejor valorado del SHI. A lo largo de los años, tanto en los buenos tiempos como en los que no han sido tan positivos, muchas veces las buenas relaciones entre las tripulaciones del buque han sido las que han contribuido a apoyar a la gente, haciendo la vida más llevadera cuando la tripulación tenía dificultades, o haciendo que los días

fueran aún mejores cuando las cosas iban bien. Por ello, fue muy preocupante durante la etapa de la pandemia por la COVID-19 observar un importante retroceso en los datos sobre las relaciones e interacciones a bordo. Se observó cómo aumentaban las tensiones, lo que fue muy preocupante.

De forma muy positiva, a lo largo de 2022, hemos visto claros signos de recuperación a este respecto y los datos indican que las interacciones a bordo vuelven a ser el factor más importante en la satisfacción de la gente de mar. Se han recibido muchos comentarios sobre tener 'buenos amigos' y 'buenas relaciones y cooperación'. Los marinos, en general, están encantados de participar siempre que haya tiempo y espacio para ello. Estas buenas interacciones ayudan a desarrollar una base sólida de camaradería, y un lugar de trabajo abierto, amistoso y distendido a bordo.

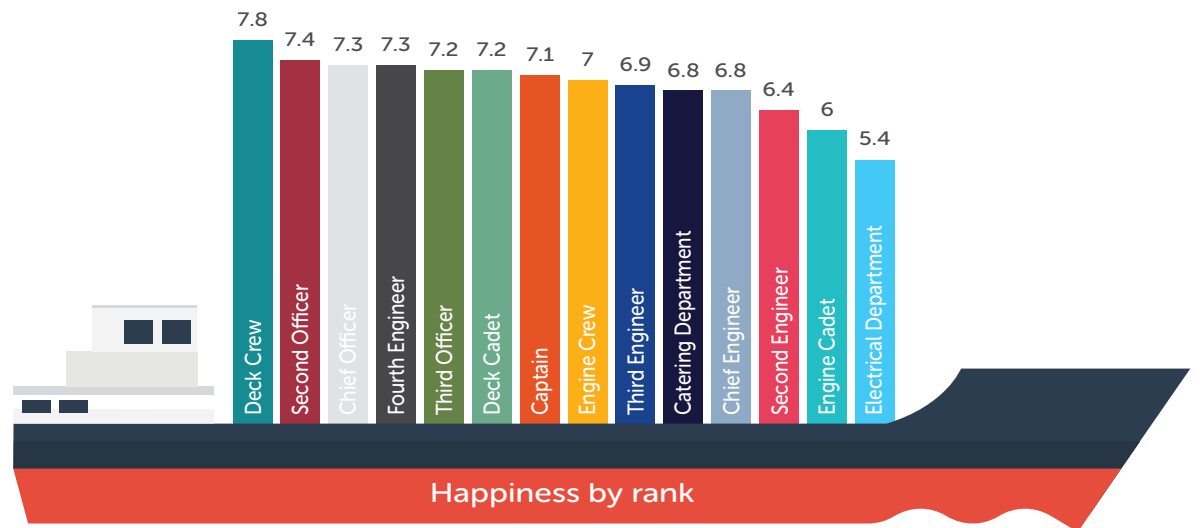
RELACIÓN ENTRE EL BIENESTAR DE LOS MARINOS Y EL ESTADO DEL BUQUE

El Índice de Felicidad de los Marinos evalúa el sentimiento y las opiniones de las tripulaciones. Sin embargo, hace tiempo que está claro que un conocimiento más profundo de la realidad a bordo permitiría hacerse una mejor idea del nivel de bienestar.

Desde el segundo trimestre de 2022, 'Idwal', empresa de inspección de buques y uno de los principales patrocinadores del SHI, ha estado explorando las condiciones de bienestar de los marinos. Como parte de este enfoque, introdujeron un nuevo método de inspección de 12 preguntas basadas en objetivos. Los resultados de estas inspecciones muestran una clara correlación entre el estado general del buque y las condiciones de bienestar de la tripulación a bordo. Otros análisis de distintos tipos de buques, sociedades de clasificación y Estados de bandera también corroboran esta tendencia.

Esto pone de relieve la importancia de un buen mantenimiento y cuidado del buque para mejorar el bienestar de la gente de mar y la relación entre la felicidad de la gente de mar y la mejora de las normas de bienestar.

Grado de satisfacción según el cargo a bordo.



PATROCINADO POR:



BUREAU VERITAS

Pueden consultar el contenido original de este artículo en su versión en inglés a través del enlace: <https://maritimecyprus.com/2023/02/14/seafarers-happiness-rising-quarter-4-2022-and-annual-review-report/>

El uso incorrecto del ECDIS provocó una varada en un banco de arena cartografiado

Tras la varada, el capitán actuó rápidamente para parar el motor principal e informó del incidente al armador, antes de activar el plan de respuesta en caso de emergencia del buque, que incluía tomar sondas de los tanques, que confirmaron que la estanqueidad del buque permanecía intacta.

Un granelero de 43.472 GT encalló en un banco de arena cartografiado en la carta náutica durante su travesía entre Filipinas y Australia. El incidente se produjo después de que el buque se desviara de la derrota planificada, sin que el Oficial de Guardia (*Officer Of the Watch, OOW*) hubiera recibido ningún aviso acústico o visual del Sistema de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (*Electronic Chart Display and Information System, ECDIS*). El plan de viaje revisado preveía pasar a 3 cables (555 m) del banco, pero el ECDIS no estaba configurado con los ajustes de seguridad adecuados.

Tras la varada, el capitán activó el Plan de Respuesta en caso de Emergencia y el buque fue puesto a flote con la pleamar, habiendo sufrido daños leves en las planchas del forro exterior.

¿QUÉ OCURRIÓ?

Antes de que el buque saliera de puerto, el capitán pidió al segundo oficial (2/O) que modificara el plan de viaje para incluir las recomendaciones del servicio de meteorología (*weather routing service*) contratado por el armador. Dichas modificaciones se llevaron a cabo, pero el plan de viaje modificado que se presentó al capitán para su aprobación estaba sin terminar.

Como parte de los preparativos para la salida del buque, el 2/O rellenó el 'formulario sobre la configuración del ECDIS previo a la salida de la compañía' (*company's pre-departure ECDIS settings form*), en el que se registraron los siguientes ajustes:

- Profundidad y contorno de seguridad: 20 m.
- Contorno en aguas someras: 15 m.
- Contorno en aguas profundas: 50 m.
- Área de detección de peligro (*Danger Detection Sector, DDS*): 5 millas, en un arco de 090° por la proa.
- Cada tramo de la ruta, que tenía ajustado el parámetro del Límite de Cruce Predeterminado (*Cross Track Limit, XTL*) en media milla, se había comprobado visualmente.

A las 08:00 horas, ya iniciada la navegación, el 1er oficial entregó la guardia al 2º oficial auxiliar y abandonó el puente. En el transcurso de la guardia, el capitán, 1er oficial y 2/O se incorporaron al 2º oficial auxiliar de guardia en varias ocasiones para llevar a cabo varias tareas administrativas en el puente.

El OOW informó al 2/O, que estaba calculando las provisiones de búnker para el siguiente viaje, que no era capaz de trazar una línea de posición a un objeto detectado en el ECDIS que aparecía representado a



3 cables al N por la proa de la derrota del buque. El 2/O le respondió que el objeto era un banco de arena y que debía mantenerse apartado de este. El OOW consultó en el equipo información sobre el objeto, pero no comprobó si la profundidad era suficiente para el calado del buque (4,85 m a proa y 7,44 m a popa).

El OOW se puso en ese momento a preparar la documentación previa a la llegada del buque al siguiente puerto, al mismo tiempo que el buque comenzaba a desviarse de su trayectoria lentamente. El OOW no se percató de esta deriva a babor y a las 11:55 h el buque cruzó el contorno de profundidad de 5 millas y encalló, como se muestra en la siguiente figura:



El 'MV Captain V. Madias' encalló en un banco de arena como consecuencia de una planificación incorrecta del plan de viaje y una vigilancia inadecuada de la navegación.

Disposición de los equipos de la consola del puente.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

Tras la varada, el capitán actuó rápidamente para parar el motor principal e informó del incidente al armador, antes de activar el plan de respuesta en caso de emergencia del buque, que incluía tomar sondas de los tanques, que confirmaron que la estanqueidad del buque permanecía intacta.

A continuación, se procedió a deslazar el buque para poderlo reflotar en la siguiente pleamar. Una vez puesto a flote, el buque se dirigió a puerto para que la sociedad de clasificación efectuara un reconocimiento de posibles daños, en el que se detectó la deformación de las planchas del forro exterior.

COMENTARIOS DEL CLUB DE P&I 'BRITANNIA' SOBRE EL INCIDENTE

Los siguientes comentarios forman parte del material del caso práctico y se han preparado para estudiar algunas de las cuestiones clave. Esto reforzará el aprendizaje reflexivo y permitirá debatir sobre algunos de los factores que contribuyeron al accidente y las lecciones aprendidas, con especial atención a las mejores prácticas.

Las varadas debidas a una configuración incorrecta de las alarmas del ECDIS y sus ajustes de seguridad son frecuentes. El informe sobre incidentes marítimos elaborado por la Comisión de Investigación de Seguridad Marítima de Malta indica que se han producido 9 investigaciones de seguridad relacionadas con el ECDIS en buques registrados en dicho país. Si a esto se le suma la elaboración de un plan de viaje incompleto y no verificado, la probabilidad de que se produzca un incidente aumenta notablemente.

La investigación y el caso práctico resultante identificaron varios factores y lecciones para aprender que se explican a continuación.

una revisión del plan de viaje completo antes de zarpas, podría haber detectado que el buque iba a pasar a 3 cables del banco de arena y que este peligro para la navegación no estaba señalado en la carta como una 'zona a evitar'. El capítulo V de SOLAS también establece que el plan de viaje debe describir una derrota en la que: *"se prevean todos los peligros para la navegación conocidos y las condiciones meteorológicas adversas"*.

Los puntos críticos de la derrota deben resaltarse en el plan de viaje y se debe recalcar la navegación por estas zonas en los cambios de guardia. El Sistema de Gestión de la Seguridad debe incluir procedimientos adecuados en relación con la planificación del viaje y los procedimientos de cambio de guardia en el puente. Se requiere que estos procedimientos sean rigurosos y específicos para cada buque. Los oficiales que tienen asignadas funciones para efectuar la guardia de navegación en el puente deben estar debidamente familiarizados con ellos y se deben mantener los registros correspondientes de los mismos.

Las directrices de la OMI para la elaboración del viaje definen 4 etapas para una planificación eficaz, de ellas, la cuarta trata sobre la supervisión.

La supervisión implica la comprobación de la posición del buque, a lo largo de la trayectoria previamente planificada, utilizando todos los medios disponibles. Este seguimiento garantiza que el buque se mantiene a una distancia segura de cualquier zona peligrosa. En este incidente, el OOW no aplicó estos principios, ya que el informe concluye que la interacción con el equipo de navegación durante la travesía fue limitada.

Cuando las directrices de la OMI indican *"por todos los medios disponibles"* están animando al OOW a utilizar todas las ayudas a la navegación, en lugar de obsesionarse con una o, en este caso, no utilizar ninguna de ellas. Las razones de la distracción durante la guardia se tratan más adelante.

Para obtener más información general sobre la planificación del viaje, puede consultar la publicación *'Loss Prevention Insight'*.

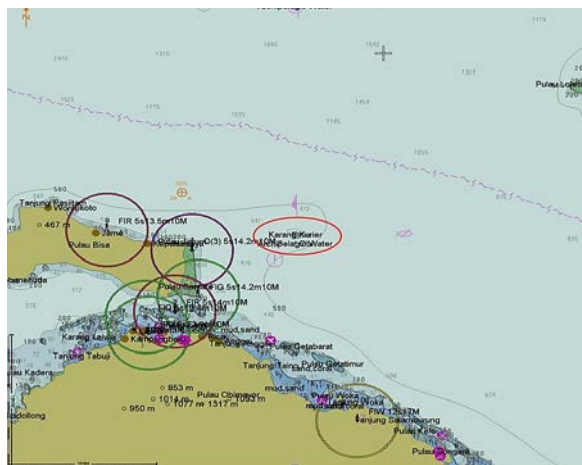
Configuración del ECDIS

En este viaje, la función de comprobación de ruta en ECDIS no estaba activada. El ECDIS puede utilizarse sin que estén activadas determinadas funciones críticas para la seguridad, como la función de comprobación de ruta. Si el operador del equipo no es consciente de que estas funciones están desactivadas, esperará que el sistema le avise/alerte de los peligros de la ruta, lo que puede generar una falsa sensación de seguridad.

La función de comprobación de ruta integrada en el ECDIS para verificar y supervisar una ruta en lo que se refiere a la detección de un peligro es una prestación de seguridad clave para los oficiales encargados de la guardia de navegación. Proporciona una función esencial en la fase de planificación de la travesía, garantizando que la ruta planificada es adecuada y complementa la comprobación visual de la misma.

La comprobación visual que efectuó el OOW al elaborar este plan de viaje fue poco precisa y no tuvo en cuenta la proximidad del banco de arena. Si se

Imagen del ECDIS (el círculo rojo señala el bajo de arena).



Plan de viaje

Según la regla 34 del capítulo V de SOLAS, es un requisito preceptivo que el plan de viaje esté debidamente preparado y verificado por que el capitán antes de emprender cualquier viaje: *"Antes de hacerse a la mar, el capitán se cerciorará de que el viaje previsto se ha planificado utilizando las cartas y publicaciones náuticas adecuadas de la zona de que se trate y teniendo en cuenta las directrices y recomendaciones elaboradas por la Organización (OMI)."*

El plan de viaje definitivo debe ser revisado por todos los oficiales de cubierta antes de la salida. Si el capitán hubiera insistido en que se hubiera hecho

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

hubiera activado la función de comprobación de la ruta, se habría detectado el banco de arena, ya que se encontraba dentro del contorno de seguridad de 0,5 millas establecido por el OOW.

Además de la función de comprobación de la ruta, la de seguimiento de la ruta ('look-ahead zone') también se debería haber configurado correctamente. La función 'look ahead zone' debe ajustarse en un tamaño adecuado a las circunstancias del momento: si la zona que engloba es demasiado extensa, las numerosas alertas pueden distraer al marino, lo que podría contribuir a la fatiga por la activación de las alarmas.

Si esta función se hubiera utilizado correctamente, el OOW habría recibido una alarma audible y visible en la pantalla de que el buque se había desviado a babor y se dirigía al banco de arena, con tiempo suficiente para maniobrar con seguridad y alejarse del banco.

Las normas de funcionamiento de la OMI para el control y seguimiento de la ruta establecen que: "El ECDIS debe emitir una alarma o indicación, a elección del marino, si, dentro de un tiempo especificado por el marino, el buque va a cruzar el límite de una zona prohibida o para la que existen condiciones especiales". Esto pone de manifiesto los requisitos que debe cumplir esta función en el sistema ECDIS, y subraya que el funcionamiento eficaz de la función está totalmente determinado por el usuario.

Las auditorías de evaluación de la navegación son una herramienta proactiva para verificar que el uso del ECDIS y la planificación de la ruta se llevan a cabo de acuerdo con los procedimientos establecidos por la compañía, y también pueden poner de manifiesto las áreas de los procedimientos que necesitan desarrollarse. Se recomienda que estas auditorías se lleven a cabo de forma periódica o tras un incidente.

El OOW reveló signos de no estar totalmente familiarizado con el funcionamiento del ECDIS, y esto debería haberse corregido durante su etapa de familiarización con el equipo.

Existen una gran variedad de fabricantes de ECDIS, todos ellos con distintas interfaces de usuario. Hasta que entren en vigor las 'Directrices para la normalización del diseño de la interfaz de usuario para el equipo náutico' en enero de 2024, la familiarización con el ECDIS sigue siendo fundamental para garantizar que el operador sabe cómo se presenta y utiliza la información esencial para realizar las funciones clave de seguridad de la navegación en su sistema a bordo.

En el siguiente artículo se pueden encontrar más ejemplos de lecciones aprendidas de incidentes relacionados con el ECDIS.

Distracciones en el puente

El Aviso 'Merchant Guidance Notice (MGN) 315: Keeping a Safe Navigational Watch on Merchant Vessels', publicado por la Maritime and Coastguard Agency (MCA) del Reino Unido, recomienda que el OOW no realice ninguna otra tarea que pueda interferir o compro-

meter una guardia de navegación segura.

En el momento previo al accidente, el OOW se distrajo de la navegación y no comprobó el avance del buque a lo largo de la derrota prevista. El 2/O advirtió al OOW que el banco de arena estaba por la proa y que debía mantenerse apartado de él, pero el OOW se centró en preparar la documentación del siguiente viaje y no prestó atención a la advertencia. El OOW debería haber permanecido concentrado en la navegación mientras el buque se acercaba a un peligro para la navegación ya conocido.

Concienciación de la situación

El OOW mostró indicios de falta de percepción de la situación. No sabía que el elemento cartográfico del que intentaba trazar una línea de posición era un banco de arena, y cuando efectuó la detección de este no comprobó que la profundidad fuera suficientemente segura en relación con el calado del buque. El 2/O también advirtió al OOW que debía mantenerse alejado del banco de arena.

Si el OOW hubiera comprobado correctamente la profundidad del banco de arena, y hubiera sido consciente de los peligros de navegar en aguas someras, probablemente no se habría ocupado de tareas ajenas a la vigilancia hasta que el buque se hubiera alejado de los peligros para la navegación.

Preparación para las emergencias

El informe menciona que el capitán actuó rápidamente y de acuerdo con el Manual de Respuesta en caso de Emergencia del buque tras la varada.

Es difícil establecer si la rapidez de las acciones del capitán, por ejemplo, la activación de los procedimientos de respuesta de emergencia y la coordinación de la respuesta de la tripulación, contribuyeron al impacto relativamente pequeño del incidente. Sin embargo, es positivo leer que el capitán y la tripulación estaban claramente familiarizados con los procedimientos de respuesta de emergencia y probablemente estaban bien adiestrados en sus acciones, lo que llevó a su rápida respuesta a la varada.

El Club 'Britannia' organizó un seminario online en el que se debatieron distintos aspectos que deben tratarse tras un accidente marítimo.

La grabación de este seminario y las diapositivas de la presentación, pueden consultarse en la página web de 'Britannia'.

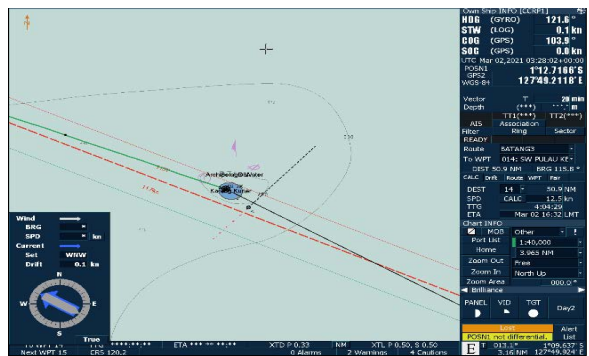


Imagen del ECDIS que muestra la derrota del buque y la varada.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

Pueden consultar el contenido original de este artículo en su versión en inglés a través del enlace: <https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2023/02/BSafe-Case-Study-18.pdf>