

Cuaderno Profesional Marítimo

no. **458**

contenidos

02

Recordatorio del mes

Novedades de la agenda normativa para 2022. Primer período de notificación para el MRV del Reino Unido. Revisión del para incluir los nuevos índices EEI y CII. Nueva era del programa de inspección 'SIRE'. Enmiendas al capítulo VII de SOLAS sobre el Código IMDG. Enmiendas al Convenio BWM.

05

Orientaciones sobre las implicaciones del conflicto entre Rusia y Ucrania para la protección marítima

Situación general de la protección de los buques. Amenazas de ciberseguridad. Gestión de los riesgos de los buques. Implicaciones contractuales derivadas de la situación de conflicto en Ucrania.

08

¿Estamos en el buen camino o estamos desviando nuestro enfoque en relación con los estudios y la formación marítima?

El cambiante panorama marítimo. La formación marítima está evolucionando. Un plan de estudios para el futuro. Educación en proceso de transición. Debate entre buque y tierra: de la exclusión a la inclusión.

11

Accidente publicado en CHIRP sobre el incumplimiento de la regla 15 del RIPA

Obligaciones de los buques que 'siguen a rumbo' y los que 'ceden el paso'. Uso de señales luminosas o acústicas para advertir sobre la situación de peligro. Mantenerse apartado de la derrota del otro buque y evitar cortar la proa.

¿Estamos en el buen camino o estamos desviando nuestro enfoque en relación con los estudios y la formación marítima?

El sector marítimo está experimentando un cambio de paradigma, operando en un entorno influenciado por la digitalización y la descarbonización.

Los avances tecnológicos, especialmente las nuevas tecnologías digitales y la 'Industria 4.0', también conocida como la cuarta revolución industrial, están remodelando rápidamente el mundo del transporte marítimo. A medida que el sector responde a este cambio, ¿estamos experimentando una desviación de nuestro enfoque sobre los estudios y formación necesarios?

El transporte marítimo opera en un entorno complejo, con una estricta normativa internacional que reacciona a condiciones económicas, políticas y sociales variables. Los servicios de seguridad de la navegación prestados por las autoridades son cada vez más digitales y complejos en su naturaleza. Se necesitan nuevas competencias tanto para consumir como para prestar dichos servicios, que pueden incluir ayudas a la navegación y servicios de tráfico marítimo altamente automatizados e inteligentes.

Como explica la OMI, el transporte marítimo requiere una mano de obra de calidad, motivada y debidamente cualificada y, por lo tanto, exige la revisión y la adaptación de los estudios de la gente de mar para satisfacer los requisitos cambiantes. Los buques, puertos y centros logísticos se han convertido en sofisticados sensores y generadores de datos.

El buque y tierra ahora interactúan digitalmente en tiempo real. Aunque el cumplimiento de las normas del STCW es esencial, las distintas partes interesadas del sector necesitan una educación y formación marítimas que se ajusten a estos cambios tecnológi-



**La garantía en tierra
de la seguridad en mar**

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



**BUREAU
VERITAS**

Novedades de la agenda normativa para 2022

El MEPC 76 adoptó varias enmiendas sobre medidas técnicas y operacionales obligatorias para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional. Estas enmiendas al Anexo VI de MARPOL se comenzarán a aplicar a partir del 1 de enero de 2023.



Este año, la Campaña de Inspección Concentrada prevista por el MoU de París se centrará en verificar el cumplimiento de las normas del Convenio STCW.

Vamos a echar un vistazo a las nuevas normas que entrarán en vigor este año 2022 desde el punto de vista normativo.

PRIMER PERÍODO DE NOTIFICACIÓN PARA EL MRV DEL REINO UNIDO

Como resultado del *Brexit*, el Reglamento de la UE sobre el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo (conocido como Reglamento MRV) ya no se aplica a los buques que visiten los puertos del Reino Unido. En su lugar, el Gobierno del Reino Unido informó en septiembre de 2021 de la aplicación de un sistema propio de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂, denominado UK MRV. En consecuencia, los armadores comenzaron a recopilar los datos sobre las emisiones de sus buques bajo el sistema UK MRV el 1 de enero de 2022.

El UK MRV se aplica a los buques de más de 5.000 GT que transporten carga y/o pasajeros que viajen entre dos puertos del Reino Unido o entre un puerto británico y un puerto en un país no perteneciente al Espacio Económico Europeo (incluso cuando están atracados en puerto).

Las mismas excepciones que se aplican al MRV de la UE (por ejemplo, a los buques de guerra) se les aplican a los buques bajo el UK MRV.

Los armadores deben disponer de un plan de seguimiento, que deberá contar con el visto bueno de un verificador acreditado por el UKAS británico, quien también se encargará de la verificación del Informe Anual de Emisiones de cada buque.

El 15 de febrero de 2023 será la fecha límite para enviar al verificador los datos correspondientes al año 2022. Antes del 30 de abril siguiente a cada pe-

ríodo de notificación (el primero sería el 30 de abril de 2023), debe presentarse a la Administración del Reino Unido un informe de emisiones verificado que cubra el período de notificación anterior.

Antes del 30 de junio siguiente a cada período de notificación (el primero sería el 30 de junio de 2023), el buque deberá llevar a bordo un Documento de Conformidad (DoC) válido que cubra el período de notificación anterior.

Sobre los viajes:

- En el caso de viajes entre un puerto británico y uno del EEE, sólo se notificarán las emisiones en el sistema EU MRV.
- Los Territorios británicos de Ultramar (*Overseas Territories*), entre ellos Gibraltar, y las Dependencias de la Corona (*Crown Dependencies*) se consideran, a estos efectos, terceros Estados. Por ello, bajo el UK MRV no se contabilizan las emisiones generadas en viajes entre estos puertos o entre uno de estos puertos y otro puerto que no pertenezca a Reino Unido. Respecto a Gibraltar:
 - Los viajes entre Gibraltar y un puerto del EEE solo se registran bajo el EU MRV.
 - Los viajes entre Gibraltar y un puerto de un país no-EEE están fuera del ámbito de aplicación del EU MRV y del UK MRV.
 - Los viajes entre Gibraltar y un puerto del Reino Unido se registran bajo el UK MRV.

REVISIÓN DEL SEEMP PARA INCLUIR LOS NUEVOS ÍNDICES EEXI Y CII

El MEPC 76 adoptó varias enmiendas sobre medidas técnicas y operacionales obligatorias para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional en al menos un 40% para 2030 en comparación con los niveles de 2008 y avanzar hacia los niveles de ambición establecidos en la Estrategia inicial de la OMI. Estas enmiendas entrarán en vigor el 1 de noviembre de 2022 y se comenzarán a aplicar a partir del 1 de enero de 2023, y se han incluido en el Capítulo 4 (Reglas sobre la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional) del Anexo VI de MARPOL.

Mediante estas modificaciones, la OMI exigirá que todos los buques calculen su:

- Índice de Eficiencia Energética para Buque Existente (*Energy Efficiency Existing Ship Index*, EEXI) y
- Indicador de Intensidad de Carbono (*Carbon Intensity Indicator*, CII) operacional anual, en función del cual será calificado (A, B, C, D y E). La calificación obtenida se incluirá en el Plan de gestión de la eficiencia energética.

El primer informe anual sobre la intensidad del carbono se completará en 2023 y la primera calificación que se otorgue a cada buque se dará en el año 2024.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

NUEVA ERA DEL PROGRAMA DE INSPECCIÓN 'SIRE'

El nuevo Programa de Informes de Inspección de Buques 'SIRE 2.0' (*Ship Inspection Report programme*, SIRE) del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (*Oil Companies International Marine Forum*, OCIMF) ha comenzado a funcionar en 2022 y, por primera vez, tendrá en cuenta el factor humano. Se centrará en las siguientes cuatro áreas principales:

- Precisión: facilitar una descripción precisa de cómo se gestionan y verifican los principales riesgos operativos y de seguridad a bordo del buque.
- Capacidad: formación y desarrollo de inspectores de la máxima calidad, coherencia e integridad.
- Fiabilidad: refuerzo de las inspecciones de los buques y reducción del número de inspecciones.
- Adaptabilidad: respuesta más rápida a los factores humanos, actualizaciones del marco normativo y a los avances tecnológicos.

En el futuro, 'SIRE 2.0' abarcará todos los programas de inspección de OCIMF. Esto incluye el programa de Informe de Inspección de Gabarras (*Barge Inspection Report*, BIRE) y la Base de Datos de Inspección de Buques Offshore (*Offshore Vessel Inspection Database*, OVID) de OCIMF.

En una entrevista a Mr. David Savage, responsable del desarrollo e introducción del Programa de Acreditación de Inspectores SIRE en el año 2000, ha comentado que la carga de trabajo adicional que conlleva 'SIRE 2.0' afectará tanto al personal de los buques como al de tierra, al menos durante los meses iniciales hasta que se familiaricen y establezcan rutinas para cumplir el nuevo programa.

En líneas generales, el programa 'SIRE 2.0' se va a reforzar mediante:

- Un régimen de inspección más completo con herramientas mejoradas, procesos de gobernanza reforzados y resultados de informes más detallados, siguiendo un enfoque basado en el riesgo.
- La mejora de los criterios de inspección de los equipos, procedimientos y factores humanos, para seguir perfeccionando el control de los sistemas y procesos de seguridad de los buques. Se incluirán procedimientos de preinspección mejorados y protocolos de seguimiento más sólidos sobre el desarrollo de la inspección.
- El uso de dispositivos tipo 'tableta' con conexión a Internet para permitir que las inspecciones y observaciones se notifiquen y documenten en tiempo real, y para que las se completen de forma más eficiente, con la adopción de un formato de presentación de los informes completo pero normalizado.
- Políticas, procedimientos y orientaciones para el usuario actualizados, incluidos en una biblioteca de documentación de procesos en línea.
- Mejora del proceso de gobernanza para proporcionar mayor transparencia y control a todas las partes implicadas en el programa, ya sea directa o indirectamente; y la adopción de normas que sean ejecutables y verificables por OCIMF.
- Mejoras en la formación de los inspectores.

Inspecciones

El programa mejorado de inspección de buques de OCIMF se centrará en mejorar y reforzar las propias

inspecciones de los buques mediante la aplicación de una serie de iniciativas.

1. Solicitud de inspección y validación

Todas las solicitudes de inspección se harán a través de la *web* de OCIMF. Las solicitudes se validarán y compararán con las normas generales del programa para garantizar que cumplen los requisitos de OCIMF y que se designa un inspector competente y cualificado para llevar a cabo sus funciones.

2. Preparación previa a la inspección

La plantilla de inspección se rellenará antes de la inspección con una serie de información que incluye:

- Características del buque.
- Certificados.
- Cuestionario de preinspección.
- Observaciones de inspecciones anteriores.
- Información sobre inspecciones de *Port State Control*.
- Información sobre incidentes.
- Fotografías y planos pertinentes.

Esta información estará a disposición del inspector antes de embarcar a bordo del buque.

3. Cuestionario de inspección de buques basado en el riesgo

Se generará un cuestionario de inspección de buques a medida y basado en el riesgo, utilizando la metodología '*bow-tie*' (de pajarita). Las preguntas abarcarán estos cuatro ámbitos clave:

- Básico: las preguntas mínimas necesarias para cumplir los criterios fundamentales de evaluación de riesgos.
- Rotativo: el algoritmo del cuestionario asegurará que todas las preguntas no esenciales estén cubiertas durante un periodo de tiempo y que cada plantilla de inspección esté diseñada para una duración definida.
- Condicional: preguntas específicas basadas en la información disponible sobre el barco, el operador o el tipo de buque.
- Campaña: área de atención específica de OCIMF y sus miembros que requiere una exposición limitada en el tiempo.

Notificación

El programa mejorado de inspección de buques dará lugar a una estructura y un formato de presentación de informes más completos y utilizables. El informe describirá con precisión cómo se gestionan y verifican a bordo de un buque los principales riesgos operativos y de seguridad.

Entre las mejoras más importantes cabe mencionar las siguientes:

- Una calidad mucho mejor que proporciona un mayor valor al miembro.
- Información más detallada, fiable, disgregada, centrada y comparable.
- Observaciones establecidas en un contexto significativo y no simplemente comunicadas como un Indicador Clave de Actuación (*Key Performance Indicator*, KPI).
- Un enfoque específico en el proceso, el equipo y las personas.
- Información detallada, incluyendo fotografías.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

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.

— Análisis de la causa raíz analizable.

Una vez presentado el informe, éste será verificado por el miembro que haya iniciado la inspección. Se comprobará que los informes son precisos, están completos y se ajustan a los requisitos de OCIMF. A continuación, se presentará a la base de datos de informes y se enviará al armador.

Factores humanos en las inspecciones de los buques

Las inspecciones de buques 'SIRE 2.0' informarán a los armadores, fletadores y a la tripulación sobre si los sistemas de protección del buque son eficaces y en qué medida las actividades humanas críticas de las que dependen esos sistemas de protección son suficientes.

Los procesos, políticas y procedimientos incorporados en el régimen de inspección evaluarán las cuestiones relativas a los factores humanos.

Para cada pregunta con una perspectiva de factor humano, se pedirá a los inspectores que proporcionen respuestas objetivas a cualquier observación. Los criterios de evaluación ofrecerán la oportunidad de reconocer positivamente cuándo las tareas importantes se llevan a cabo de manera eficaz.

Cuando una tarea no se realice eficazmente, se hará una observación. Al hacer una observación, la tableta abrirá automáticamente un editor que permitirá registrarla.

La herramienta de clasificación de observaciones de la tableta permitirá a los inspectores registrar el contexto aparente que subyace a las tareas o deberes que no son eficaces (por ejemplo, los problemas relacionados con el equipamiento, diseño de tareas, familiarización, nerviosismo, etc.).

Tras la inspección, el armador también tendrá la oportunidad de responder sobre los motivos por los que existen estas condiciones (por ejemplo, desconocimiento del cambio de enfoque, limitaciones de tiempo, fatiga).

ENMIENDAS AL CAPÍTULO VII DE SOLAS SOBRE EL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (IMDG)

Además de la revisión periódica para tener en cuenta nuevos requisitos para el transporte de sustancias nuevas o existentes, así como su clasificación, segregación, embalaje y marcado, estas enmiendas introducen un nuevo código de manipulación para los residuos sanitarios y otras orientaciones actualizadas, que entrarán en vigor el **1 de junio de 2022**.

ENMIENDAS AL ANEXO VI DE MARPOL: PROCEDIMIENTOS PARA LA TOMA DE MUESTRAS DE COMBUSTIBLE

El Anexo VI se ha modificado para introducir definiciones que distingan entre las muestras de combustible 'en uso' y 'a bordo' tomadas por el buque.

También se ha revisado la totalidad del Apéndice VI de dicho Anexo para simplificar el procedimiento de verificación de la 'muestra entregada conforme al Convenio MARPOL' y se ha añadido una nueva Parte 2 al Apéndice VI que incluye el procedimiento de verificación de las muestras 'en uso' y 'a bordo', aplicable a partir del 1 de abril de 2022.

Para los resultados de las pruebas, se reconoce un rango aceptable del 95% (límite $X + 0,59R$) y los límites sobre el contenido de azufre aceptables se amplían a los valores de 0,11% y 0,53% (en las normas que establecen los límites de azufre de 0,10% y 0,50% respectivamente).

Además, se instalarán o designarán uno o varios puntos de muestreo (modificación de la regla 14 del Anexo VI).

Para los buques existentes construidos antes del 1 de abril de 2022, dicha instalación se deberá llevar a cabo a más tardar en el 1^{er} reconocimiento de renovación del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP) que se efectúe a partir del 1 de abril de 2023 o posteriormente.

La instalación o designación de puntos de muestreo no se aplica a sistemas de combustible de punto de inflamación inferior a 60°C.

ENMIENDAS AL CONVENIO DE GESTIÓN DE LAS AGUAS DE LASTRE (CONVENIO BWM)

El Comité MEPC 75 adoptó en noviembre de 2020 una enmienda a la regla E-1 (Reconocimientos) del Convenio BWM sobre las pruebas de funcionamiento de puesta en servicio de los BWMS y el modelo de Certificado Internacional de Gestión del Agua de Lastre (Apéndice I), que entrarán en vigor a partir del **1 de junio de 2022**.

Esta prueba se considera un requisito de la inspección inicial o adicional para expedir el Certificado de cumplimiento de la regla D-2 del convenio. Su objetivo es validar la instalación del sistema demostrando que sus procesos mecánicos, físicos, químicos y biológicos funcionan correctamente.

En consecuencia, se ha publicado una actualización de las 'Orientaciones para las pruebas de puesta en servicio de los BWMS' (Circular BWM.2/Circ.70/Rev.1).

Dicha prueba debe ser efectuada por una entidad acreditada que sea independiente del fabricante o proveedor del BWMS y que esté aprobada por la Administración del Estado de bandera o la Organización Reconocida que actúe en su nombre.

CAMPAÑA DE INSPECCIÓN CONCENTRADA DEL MOU DE PARÍS SOBRE EL CONVENIO STCW

Este año, la Campaña de Inspección Concentrada (CIC) prevista por el MoU de París para el Control de los Buques por el Estado del puerto (*Port State Control*, PSC), que también aplicarán el resto de Acuerdos regionales del MoU (Tokio, Viña del Mar, Caribe, Mediterráneo, mar Negro, Índico, Abuja, y Riad) se centrará en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la gente de mar (Convenio STCW).

Anteriormente, en 2014, el MoU de París y Tokio junto con otros llevaron a cabo una CIC con el fin de establecer que el personal de guardia cumple los requisitos sobre las horas de trabajo y descanso según el STCW 78 enmendado (incluidas las enmiendas de Manila).

Para la CIC de este año, está pendiente de cara al verano la publicación del cuestionario que usarán de guía los funcionarios de PSC en las inspecciones.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

Orientaciones sobre las implicaciones del conflicto entre Rusia y Ucrania para la protección marítima

El 1 de marzo, la Armada activó la célula NCAGS en el COVAM de Cartagena para conocer los buques españoles que se encuentran en la zona del Mediterráneo central, oriental y mar Negro.

El 24 de febrero, el presidente ruso Putin lanzó una ofensiva militar a gran escala en Ucrania. Teniendo en cuenta la zona de costa de dicho país en el mar Negro y mar de Azov, el elemento marítimo será sin duda un factor muy importante en el desarrollo y evolución del conflicto.

OBJETIVO Y ALCANCE

El objetivo de estas orientaciones elaboradas por el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) es proporcionar a los armadores un conocimiento básico de la dinámica del conflicto, que está teniendo un importante impacto en el transporte marítimo, no sólo en el mar Negro y el mar de Azov, sino también, en cierta medida, fuera de la zona próxima al conflicto. Estas pautas proporcionan indicaciones a los armadores, operadores y gestores navales sobre las posibles amenazas y medidas de mitigación.

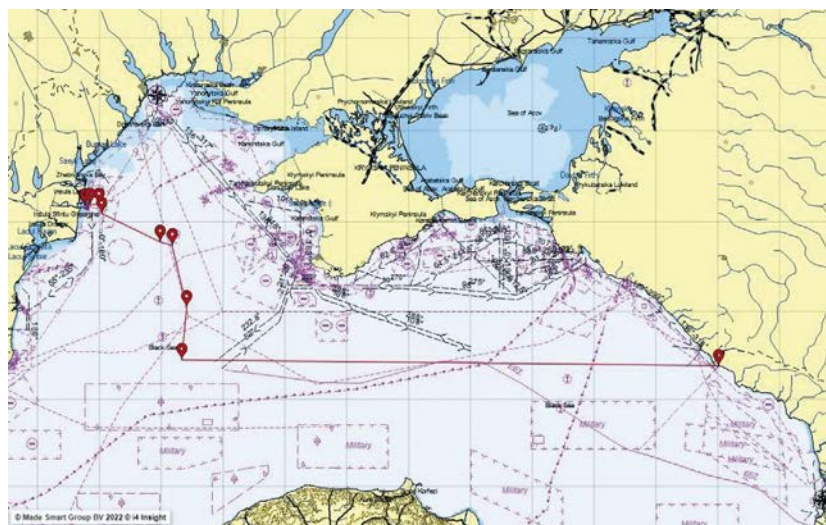
SITUACIÓN GENERAL DE LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES MERCANTES

Los buques mercantes con destino a Ucrania son un objetivo potencial, dado que es probable que Rusia intente impedir que Ucrania reciba la carga del buque y/o asegurar el control ruso sobre la misma. Rusia puede conseguir estos objetivos por varios medios, por ejemplo, empleando el uso de la fuerza para causar daños y/o destruir el buque y la carga, detener/incautar el buque y/o la carga, o bloquear los puertos ucranianos.

Si Rusia no es capaz de establecer el control de los puertos ucranianos con relativa rapidez, es probable que establezca un bloqueo de estos puertos y use la fuerza para garantizar que se respeta.

Las amenazas físicas a los buques mercantes son más probables para los buques de bandera ucraniana y aquellos que intenten romper el bloqueo. El resto, con cargamentos con destino a Ucrania, corren en todo caso riesgo de ser detenidos y/o sufrir la incautación de la carga y posiblemente incluso del buque. Estas amenazas también pueden afectar a buques con cargamentos con destino a Ucrania, que han sido redirigidos a puertos no ucranianos para descargarlos y transportar la mercancía posteriormente por carretera o ferrocarril con destino Ucrania.

Si la oportunidad se presenta, Rusia podría optar por afectar a los intereses ucranianos en otros lugares. Los buques de bandera ucraniana podrían ser un objetivo de oportunidad y enfrentarse a amenazas en el resto del mundo, principalmente en aguas



El Joint War Committee ha incluido la sección norte del mar Negro en su lista de zonas de alta probabilidad de incidentes por guerra, piratería o terrorismo.

internacionales. Los ataques a dichos buques dentro de las aguas territoriales de otros Estados se consideran poco probables debido a las implicaciones políticas y militares.

Los buques mercantes también corren el riesgo de sufrir daños colaterales, sobre todo si se encuentran cerca de objetivos militares de importancia estratégica, como las infraestructuras críticas (incluidas las instalaciones portuarias).

AMENAZAS DE CIBERSEGURIDAD

Se estima que la campaña rusa también puede incluir una dimensión de ataque cibernético. Aunque los buques no sean el objetivo principal de los ciberataques, existe el riesgo de que puedan sufrir daños colaterales. Se aconseja seguir las orientaciones proporcionadas en las 'Directrices sobre ciberseguridad a bordo de los buques' (versión 4, de diciembre de 2020) desarrolladas por las principales organizaciones marítimas internacionales.

INTERFERENCIAS Y SUPLANTACIÓN DE IDENTIDAD

También es probable que se produzcan interferencias en las señales GPS y en las transmisiones de radio, ya sea por medio de la interrupción de la señal (*jamming*) o por confundir o "engañar" la señal (*spoofing*). En el documento '*Jamming and Spoofing of Global Navigation Satellite Systems (GNSS)*', elaborado por Intertanko en 2019, se proporcionan orientaciones sobre cómo gestionar los riesgos asociados a las interferencias y suplantaciones de identidad.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

CONOCIMIENTO DE LA SITUACIÓN

Es previsible que la situación siga evolucionando rápidamente en las próximas semanas, por lo que se insta a los armadores a mantener el mayor conocimiento posible sobre la situación/entorno en la zona de conflicto. Se debe mantener una estrecha relación con los agentes portuarios, los clubes de P&I y los propios buques en la zona, y consultar regularmente fuentes de información fiables. También, cuando proceda, se podría consultar a proveedores de inteligencia de seguridad privada.

El Centro Marítimo de la OTAN (*NATO Shipping Centre*, NSC) es una fuente fiable que no está directamente implicada en el conflicto, y mantiene una vigilancia continua, 24 horas al día, 7 días a la semana y 365 días al año, de la evolución de la seguridad en la zona euroatlántica, en el mar Mediterráneo y mar Negro.

Según el NSC, el riesgo de daños colaterales o de impactos directos contra buques mercantes en la zona noroccidental del mar Negro es muy alto, y la intensidad de las operaciones militares a lo largo de la costa ucraniana y en el golfo de Odesa está aumentando. Por ello, recomiendan a las compañías planificar minuciosamente los viajes al mar Negro sobre la base de una evaluación del agravamiento de la situación de protección.

Asimismo, recomiendan a los buques permanecer a la escucha en el canal 16 de VHF y mantener el AIS activado en todo momento, salvo si el capitán considera que ello puede comprometer la seguridad del buque o si fuera inminente un incidente de protección, según las disposiciones de SOLAS. Se recomienda mantener la señal AIS con la información básica de identificación del buque.

El Instituto Hidrográfico de la Marina español, como coordinador del NAVAREA III (Avisos a los Navegantes en el Mediterráneo, que incluye el mar Negro y mar de Azov), ha emitido varios Avisos, incluidas las zonas de peligro de minas en el mar Negro (NAVAREA III 0092/22), que se pueden consultar en el siguiente enlace.

El NSC también está efectuando el seguimiento del tráfico marítimo en la zona, y los buques pueden participar en el 'Sistema de Notificación Voluntaria en el mar Mediterráneo', establecido para reforzar la protección y proporcionar apoyo para mantener la libertad de navegación de los buques en dicha zona.

BIMCO anima a los buques a participar en el Sistema de Notificación Voluntaria, lo que implica ponerse en contacto con el NSC al entrar o salir del mar Mediterráneo, y/o al salir de un puerto en el mar Mediterráneo.

El método de notificación recomendable es cumplimentar y enviar desde la propia página web el 'Formato Alfa'. Alternativamente, también se puede descargar el formulario y, una vez rellenado, enviarlo por correo electrónico a:

info@shipping.nato.int, o por fax al número: +44 (0) 1923-956-575.

En caso de incidente o actividad sospechosa, se insta a los buques que lo notifiquen inmediatamente al NSC por:

- Email: info@shipping.nato.int
- Teléfono: +44 (0) 1923-956574.
- Fax: +44 (0) 1923-956575.

El 1 de marzo, la Armada activó la célula de Cooperación y Guía del Tráfico Marítimo (NCAGS) en el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de Cartagena con el fin de conocer los buques españoles que se encuentran en la zona del Mediterráneo central, oriental y mar Negro, a levante del meridiano 012º Este.

El COVAM ha solicitado a todos los buques que vayan a atravesar dicha zona con destino al mar Negro que informen del tránsito enviando el 'Formato Alfa' como mínimo 24 horas antes de acceder a la zona, al email: covam@mde.es.

GESTIÓN DE LOS RIESGOS DE LOS BUQUES

La forma más eficaz de gestionar los riesgos para los buques es alejarse de la amenaza. A veces, esto no es posible, y en estos casos, hay varias medidas que se pueden tomar a bordo para intentar reducir la probabilidad y/o las consecuencias de un ataque.

El arsenal de las partes beligerantes incluye básicamente todos los tipos conocidos de armas, y la gestión de una variedad tan amplia de amenazas exige la aplicación de una serie de medidas. En términos generales, incluyen medidas para:

- estar al tanto de la situación;
- dificultar o impedir la detección;
- dificultar o impedir el ataque;
- reducir las consecuencias del ataque.

La OTAN ha elaborado el documento '*Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS) – *Guide to Owners, Operators, Masters, and Officers*' (OTAN ATP-02.1), que incluye orientaciones muy detalladas para el transporte marítimo sobre varios conceptos que se usan para la protección de los buques en situaciones de guerra. Resulta especialmente interesante el capítulo 4, que trata sobre las medidas de protección contra las amenazas a buques mercantes.

Los buques que se encuentran actualmente en puertos ucranianos se enfrentan a una situación especialmente difícil y la forma de gestionarla depende de las circunstancias de cada caso. Es probable que se produzcan interrupciones en las operaciones portuarias. Se aconseja a los armadores que hagan consultas a todas las partes interesadas, como el club de P&I, las aseguradoras de casco y maquinaria, los agentes, propietarios de la carga, fletadores, el Estado de bandera, etc. Algunos Estados de bandera ya han elevado el nivel de protección marítima establecido en el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (Código ISPS) a Nivel 3.

El 3 de marzo, el Ministerio del Interior en España informó de que todos los buques de pabellón español que vayan a navegar en aguas del mar Negro deben activar el Nivel 2. Esta medida sigue en vigor a finales de marzo.

IMPLICACIONES CONTRACTUALES DERIVADAS DE LA SITUACIÓN DE CONFLICTO EN UCRAINA

BIMCO ha elaborado una breve guía para recalcar algunas cuestiones clave que pueden afectar a las obligaciones y derechos de las partes contratantes a raíz de la evolución del conflicto ruso-ucraniano. En todas las circunstancias, las partes deben revisar minuciosamente sus cláusulas contractuales para las

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

relaciones actuales y futuras y, en caso de duda, buscar asesoramiento legal. La mayoría de las pólizas de fletamento por tiempo contienen las conocidas cláusulas por 'riesgos de guerra' y también cláusulas de 'cancelación en caso de guerra'. Algunas de estas cláusulas se redactaron hace muchas décadas y a menudo no reflejan la naturaleza de los conflictos modernos. Es muy importante que examine detenidamente lo que dicen ambas cláusulas en su póliza, y que comprenda lo que la redacción de estas puede o no darle derecho a hacer.

BIMCO recomienda usar las últimas ediciones de sus 'Cláusulas por riesgos de guerra: CONWARTIME 2013' para los fletamentos por tiempo, y 'VOYWAR 2013' para los fletamentos por viaje. Las cláusulas incluyen una definición muy amplia de lo que son los riesgos de guerra, entre ellas, las operaciones bélicas y hostilidades que no requieren de una declaración de guerra por parte de los Estados. Las cláusulas también se aplican a los riesgos de guerra que pueden ser anteriores a la póliza de fletamento, lo que significa que no se requiere de una escalada del riesgo para invocar la cláusula. También recomiendan la 'Cláusula de Cancelación en caso de Guerra 2004' de BIMCO, que proporciona derechos de cancelación mutua en caso de conflicto entre dos o más países acordados por las partes.

1. ¿Pueden los armadores negarse a transitar por aguas ucranianas y rusas del mar Negro y mar de Azov o hacer escala en dichos puertos?

Las cláusulas 'CONWARTIME 2013' y 'VOYWAR 2013' de BIMCO otorgan al armador el derecho a rehusar una orden de los fletadores de dirigirse o continuar dirigiéndose hacia o a través de una zona que, a juicio razonable del capitán/armador, exponga al buque, la tripulación y la carga a 'Riesgos de Guerra'. La definición de 'Riesgos de Guerra' es amplia y la acción militar rusa en Ucrania entra dentro del significado de 'guerra' en el contexto de la cláusula de BIMCO. La prueba del umbral para invocar la cláusula es, en primer lugar, establecer si existe un 'riesgo de guerra' y, a continuación, evaluar el riesgo y el nivel de peligro para el buque, que debe ser un peligro tangible. No se requiere un análisis complejo del grado de riesgo y de si es probable que se produzca. El hecho de que una situación sea peligrosa depende de la naturaleza, gravedad, alcance y prevalencia del peligro para el buque en cuestión. Por lo tanto, creemos que en las circunstancias actuales los armadores deberían tener derecho a negarse a transitar por las aguas ucranianas/rusas del mar Negro y mar de Azov o a hacer escala en los puertos de esa región.

2. ¿Pueden los armadores solicitar órdenes alternativas?

Se trata de una cuestión contractual. Las cláusulas de 'Riesgos de Guerra' de BIMCO otorgan a los armadores el derecho a solicitar a los fletadores que designen un puerto alternativo seguro dentro del rango de carga y descarga. Pero, de nuevo, esta solicitud sólo debe hacerse si el nivel de riesgo en la zona/puerto previsto es tal que supone un peligro real para el buque. En la situación actual de Ucrania, los armadores podrían argumentar que cualquier puerto en la zona se ha vuelto inseguro como resultado del conflicto.

3. ¿Quién paga el aumento de las primas por 'Riesgo de Guerra' en una póliza de fletamento por viaje y por tiempo?

Es una cuestión de contrato. Las cláusulas 'VOYWAR 2013' y 'VOYWAR 2004' de BIMCO establecen que los armadores pueden asegurar los buques contra los peligros de 'Riesgos de Guerra', así como concertar cualquier otro seguro adicional relacionado con tales riesgos, y tienen que pagar las primas correspondientes.

Sin embargo, en caso de que los fletadores ordenen al buque pasar por una zona de 'Riesgo de Guerra', los fletadores deben reembolsar a los armadores las primas adicionales pagadas.

En virtud de la 'CONWARTIME 2013', los fletadores deben reembolsar a los armadores cualquier prima y seguro adicional que éstos requieran razonablemente en relación con el 'Riesgo de Guerra' y que exceda de la cobertura normal del seguro de riesgo de guerra de los armadores.

4. ¿Puede un armador cancelar un viaje por el aumento significativo de las primas por 'Riesgo de Guerra'?

Un aumento importante de los costes que haga que la ejecución de un contrato no sea rentable no suele dar a los armadores el derecho a rescindir la póliza de fletamento.

El hecho de que la ejecución de un contrato se vuelva más onerosa o costosa no es causa suficiente para provocar la frustración del contrato. La ejecución de un contrato debe ser injusta para frustrar un contrato.

5. ¿Puede un armador rescindir una póliza de fletamento debido a la situación actual?

Las cláusulas de riesgo de guerra 'VOYWAR 2013' de BIMCO otorgan a los armadores el derecho a rescindir la póliza de fletamento siempre que se cumplan los requisitos. En ausencia de una cláusula de guerra, los armadores se enfrentarán a graves dificultades para cancelar o rescindir una póliza de fletamento o un viaje.

Cuestiones generales para tener en cuenta

- Incorporar la 'BIMCO CONWARTIME 2013' para poder rechazar las órdenes de viaje o, en caso de fletamento por viaje, rescindir la póliza de fletamento de acuerdo con la 'VOYWAR 2013'.
- Manténgase al día con la información y novedades más recientes: consulte la web de BIMCO para obtener orientaciones e información sobre la situación actual y las medidas a tomar.
- Eche un vistazo a las zonas comerciales bajo las pólizas de fletamento por tiempo y excluya el mar Negro y mar de Azov.
- Utilice las cláusulas *back-to-back* a lo largo de la cadena de pólizas de fletamento para asegurarse de que los derechos y obligaciones están alineados.
- Para las nuevas pólizas de fletamento: trate el aumento de la prima del seguro.
- Si se usan las cláusulas de riesgos de guerra de BIMCO para los contratos de fletamento: compruebe que cualquier referencia en la cláusula de 'Riesgos de Guerra' o 'contrato' o 'póliza de fletamento' se cambie por 'viaje' para evitar cualquier rescisión del contrato cuando sólo se vea afectado el viaje.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

¿Estamos en el buen camino o estamos desviando nuestro enfoque en relación con los estudios y la formación marítima?

La formación debe proporcionar los conocimientos y la experiencia adecuados para crear una mano de obra marítima 'preparada para el futuro' que satisfaga las necesidades de las diversas partes interesadas.



La realidad aumentada, la inteligencia artificial, las operaciones autónomas y el big data se están incorporando a las operaciones marítimas.

En el ARPA, el 'Error de Desvío de la Trayectoria' (*Cross Track Error, XTE*) o de 'fuera de rumbo' (*off course*) es la distancia que el buque cae a babor o a estribor del rumbo previsto. Por lo general, es a causa de la deriva debida a factores ambientales. Los que participan en las operaciones marítimas entenderán lo importante que es conocer el 'XTE', ya que está en el núcleo de las acciones correctivas.

El sector marítimo está experimentando un cambio de paradigma, operando en un entorno influenciado por la digitalización y la descarbonización.

Los avances tecnológicos, especialmente las nuevas tecnologías digitales y la 'Industria 4.0', también conocida como la cuarta revolución industrial, están remodelando rápidamente el mundo del transporte marítimo. A medida que el sector responde a este cambio, ¿estamos experimentando una desviación de nuestro enfoque sobre los estudios y formación necesarios?

Con el tiempo, el conocimiento que ha sido útil pierde gradualmente su vínculo con la realidad profesional, un proceso que se conoce como 'deriva académica' (*academic drift*).

El control de deriva académica es fundamental para asegurar que las competencias de los profesionales marítimos se ajustan a las necesidades cambiantes del sector. La Educación y Formación Marítima (*Maritime Education and Training, MET*) deben evolucionar para ofrecer una formación, y un reciclaje, que sea relevante para la práctica.

EL CAMBIANTE PANORAMA MARÍTIMO

La actual pandemia ha puesto de manifiesto el papel indispensable que desempeña el sector del transporte marítimo en la economía mundial. La gente de mar es el elemento indispensable para operar los modernos y tecnológicamente sofisticados buques actuales de forma segura y eficiente.

El transporte marítimo opera en un entorno complejo, con una estricta normativa internacional que reacciona a condiciones económicas, políticas y sociales variables.

Los servicios de seguridad de la navegación prestados por las autoridades son cada vez más digitales y complejos en su naturaleza. Se necesitan nuevas competencias tanto para consumir como para prestar dichos servicios, que pueden incluir ayudas a la navegación y servicios de tráfico marítimo altamente automatizados e inteligentes.

En su Índice de Digitalización de la Industria, Morgan Stanley identificó el transporte marítimo como un 'sector rezagado'. Sin embargo, las recientes exigencias normativas y de sostenibilidad han proporcionado el impulso necesario para adoptar plenamente la transformación digital.

En el marco del comercio mundial, las interacciones entre productores, fabricantes y consumidores están cambiando.

Este cambio crea la necesidad de nuevas habilidades y competencias para los profesionales marítimos, tanto a bordo como en tierra. Como explica la OMI, el transporte marítimo requiere una mano de obra de calidad, motivada y debidamente cualificada y, por lo tanto, exige la revisión y la adaptación de los estudios de la gente de mar para satisfacer los requisitos cambiantes.

PATROCINADO POR:



La formación debe proporcionar los conocimientos y la experiencia adecuados para crear una mano de obra marítima 'preparada para el futuro' que satisfaga las necesidades de las diversas partes interesadas.

El emergente escenario marítimo mundial se caracteriza por un mayor grado de interacción y sincronización entre los múltiples actores involucrados. El rendimiento del sistema de la comunidad portuaria depende en gran medida de la capacidad, la colaboración y la participación de los transportistas.

LA FORMACIÓN MARÍTIMA ESTÁ EVOLUCIONANDO

La realidad aumentada, la inteligencia artificial, las operaciones autónomas y el big data se están incorporando a las operaciones marítimas. Tradicionalmente, los centros de formación desarrollan sus planes de estudio para satisfacer los requisitos de la normativa STCW, centrándose en la impartición de los cursos modelo de la OMI.

El Convenio y el Código STCW (enmendados) establecen la referencia internacional actual para la formación y aprendizaje de la gente de mar.

Las enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y Código STCW supusieron una importante revisión destinada a actualizar el Convenio y el Código con los avances recientes y previsibles. Sin embargo, el ritmo de los avances operativos y tecnológicos en las operaciones marítimas sigue acelerándose.

Los buques, puertos y centros logísticos se han convertido en sofisticados sensores y generadores de datos. El buque y tierra ahora interactúan digitalmente en tiempo real. Aunque el cumplimiento de las normas del STCW es esencial, las distintas partes interesadas del sector necesitan una educación y formación marítimas que se ajusten a estos cambios tecnológicos en curso y aumenten la productividad del sector.

Los cambios en la tecnología y las expectativas de los clientes exigen una corrección del rumbo. El diseño tradicional de los planes de estudio, influido por la integración tecnológica, debe reflejar la innovación continua del sector e inspirarse en ella.

El uso de simuladores en la educación y formación marítima, por ejemplo, ha sido un componente esencial para el desarrollo de las habilidades y competencias de la gente de mar durante décadas. Las nuevas tecnologías inmersivas, como la realidad virtual y la realidad aumentada, ofrecen interesantes posibilidades para la formación marítima.

La digitalización y la automatización están transformando el sector. Los buques, los puertos y la logística marítima están cada vez más capacitados para el tratamiento de datos y necesitan una fuerza de trabajo que pueda utilizar el análisis de esos datos para convertirlos en información para mejorar la toma de decisiones.

Los empleados de todos los niveles necesitan nuevas competencias para gestionar eficazmente un sistema de transporte sostenible que esté habilitado digitalmente.

UN PLAN DE ESTUDIOS PARA EL FUTURO

El tema de la informática marítima une a profesionales y académicos para contribuir conjuntamente

a la mejora del capital humano que requiere una industria cada vez más digital. Los cambios ambientales y tecnológicos exigen una serie de cambios de perspectiva en la formación.



Distintas partes interesadas relacionadas con el trabajo marítimo.

ECONOMÍAS EN DESARROLLO

Un porcentaje importante de la gente de mar procede de países de economías en desarrollo. Debido a la falta de infraestructura y capacidad institucional, estos países tienen dificultades para cumplir incluso las normas de formación existentes.

Es imprescindible abordar esta falta de capacidad además de asegurar que la transferencia de conocimiento se alimenta a través de relaciones multilaterales. Existen oportunidades para desarrollar esfuerzos de cooperación, haciendo un uso eficaz de las herramientas y la tecnología para cerrar la brecha existente.

Ha llegado el momento de facilitar una revolución digital verdaderamente global en el sector para crear una mano de obra marítima que cuente con el conjunto de habilidades necesarias para abarcar la gran variedad de cambios medioambientales, sociales y tecnológicos.

EDUCACIÓN EN PROCESO DE TRANSICIÓN

Las instituciones educativas marítimas del mundo deben responder a las actuales perturbaciones económicas, sociales y técnicas formando a titulados competentes y preparados para el sector con una serie de aptitudes 'listas para el futuro'.

La formación debe evolucionar para ser consciente de las repercusiones de la cuarta revolución en el sector marítimo y del papel que desempeña la formación a la hora de permitir la adopción y aplicación de la tecnología pertinente y de responder a las nuevas expectativas.

El aprovechamiento de estas capacidades es fundamental para ofrecer buques y puertos digitalizados y descarbonizados preparados para el futuro.

ESTRATEGIA DE APRENDIZAJE: DE UN 'APRENDIZAJE FRAGMENTADO' AL APRENDIZAJE PARA 'APRENDER A APRENDER'

— Hay que estar de guardia en el puente para aprender cómo se hace una guardia de navegación a bordo del buque.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

- La formación sólo funciona en un aula y durante un periodo en la mar.
- Todo equipo nuevo debe tener un programa de formación.
- En el futuro: centrarse en 'aprender a aprender', en lugar de aprender a saber o a hacer; centrarse en el aprendizaje continuo, en lugar de en programas aislados. Con la aparición de tantos dispositivos nuevos, no podemos dedicar tiempo a formarnos en cada nueva herramienta: tenemos que 'aprender a aprender'.

PERSPECTIVA DE APRENDIZAJE: DEL 'APRENDIZAJE POR IMITACIÓN' AL 'APRENDIZAJE CONTINUO PARA EL FUTURO'

- Yo lo aprendí, así que ellos también tienen que hacerlo (el síndrome del profesor: cuando yo fui alumno tuve que hacerlo... así que tú también tienes que hacerlo).
- Tengo que enseñar lo que sé, para que ellos también lo sepan (zona de confort: 'yo sé esto, me sirvió, tú también tienes que saberlo', no importa si es para algo que ya no existe o no se usa...).
- En el futuro: reconocer que el sector está cambiando continuamente a un ritmo mayor. Tenemos que proporcionar competencias para el futuro, no para el pasado.

EVOLUCIÓN DE LOS ROLES: DE 'VUELTA A LO BÁSICO' A 'LO BÁSICO DEL FUTURO'

- ¿Qué ocurre cuando la tecnología falla? ¡Hay que conocer las viejas costumbres! No hay nada como mirar por la ventana del puente y efectuar una marcación a simple vista.
- Hay que mantener los fundamentos, como el uso de cartas de papel, cálculo del rumbo y deriva, efectuar cálculos astronómicos y manuales del UKC/ADC, hacer esquemas y describir el funcionamiento de la maquinaria, etc.
- En el futuro: tenemos que centrarnos en el resultado del uso de las nuevas 'herramientas': usar herramientas para una navegación segura y una propulsión eficiente. Centrar la formación en las herramientas que se utilizan ahora. Cambiar los 'fundamentos' aumentando la capacidad de

adoptar sistemas cambiantes sin perder las relaciones con las tecnologías existentes.

DEBATE ENTRE BUQUE Y TIERRA: DE LA EXCLUSIÓN A LA INCLUSIÓN

- Trabajar a bordo del buque es mejor que en tierra... No, trabajar en tierra es mejor que a bordo del buque.
- Buque: ¿Por qué se interfiere desde tierra? Viven en esa torre de marfil y no entienden LA 'vida real' a bordo.
- Tierra: ¿Qué intentan hacer en el buque? No entienden las limitaciones ni el equipo.
- En el futuro: colaboración, intercambio de información, utilización de datos digitales para apoyar la Gestión de los Recursos de los Buques (*Vessel Resource Management, VRM*), la Gestión de los Recursos Portuarios (*Port Resource Management, PRM*) y otros. Trabajar para garantizar entornos de trabajo física y psicológicamente seguros. Entender su papel en la cadena de suministro global. No puede haber operaciones en tierra sin el buque, y las operaciones en el buque tienen que interactuar con tierra.

ASIMILAR LOS DATOS: DE LA 'RECEPCIÓN/INCORPORACIÓN DE DATOS' A LA 'INTERPRETACIÓN/EVALUACIÓN DE DATOS'

- Mi función es operativa. Los datos no son lo mío.
- El análisis de datos no es necesario para mi función: soy oficial de puente, de máquinas, un subalterno, un operario de muelle, etc.
- Los datos son para los burócratas de la oficina, los contables, etc., no para los que hacen el trabajo 'real'.
- En el futuro: comprender el papel de los datos para mejorar la toma de decisiones. Identificar y desarrollar habilidades no sólo como proveedores de datos, sino también como consumidores de datos. Utilizar el análisis de datos para mejorar la eficiencia operativa y del capital. Comprender los datos que se generan, su uso, en qué confiar y la relevancia de los datos para la necesidad de información.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**



Accidente publicado en CHIRP sobre el incumplimiento de la regla 15 del RIPA sobre 'buques en situación de cruce'

Este artículo describe un caso publicado por el Programa de Notificación Confidencial de Incidentes Peligrosos (*Maritime Confidential Hazardous Incident Reporting Programme, CHIRP*) relacionados con el cumplimiento del RIPA. Las situaciones de la regla 15 que implican rumbos convergentes y riesgo de abordaje parece que acaban, con demasiada frecuencia, con el buque que debe ceder el paso siendo reacio a cumplir sus obligaciones.

En la aproximación de un buque 'A' a la bocana de entrada a puerto, de noche y con buena visibilidad, el Oficial de Guardia (*Officer Of the Watch, OOW*) detectó la presencia de otro buque 'B' por su costado de babor a 9 millas de distancia, que también se dirigía al mismo puerto.

La pantalla del radar mostraba la representación de los vectores de los ecos seleccionados e indicaba que este buque, al rumbo y velocidad a la que navegaba, cruzaría su proa a una distancia de 3 cables (555 metros).

Se estaba desarrollando una situación de proximidad entre ellos, en la que el buque 'B' era el que estaba obligado a ceder el paso en aplicación de las reglas del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la mar (RIPA).

El OOW en el puente del buque 'A' (buque que 'sigue a rumbo') mantenía una vigilancia muy estrecha del buque 'B' (el que debía 'ceder el paso'). Sin embargo, no parecía que el buque 'B' estuviera tomando las medidas necesarias para evitar el abordaje, por lo que el OOW del buque 'A' le llamó por VHF para preguntarle cuáles eran sus intenciones con respecto a la maniobra.

Se hizo evidente durante la conversación por radio que el buque 'B' estaba efectuando una vigilancia deficiente de la situación, ya que, al cabo de un rato, su OOW indicó por VHF que prefería que el buque 'A' 'siguiera navegando y le cruzara por su popa'.



El OOW del buque 'A' no estuvo de acuerdo con esta respuesta, le informó de que su intención iba a ser mantener su rumbo y velocidad, y le pidió al buque 'B' que tomara medidas eficaces con anticipación suficiente de acuerdo con el RIPA.

El OOW del buque 'B' declaró: 'de acuerdo, haré todo lo posible para mantenerme apartado'. El OOW del buque 'A' vigiló la situación durante otros 3 minutos, momento en el que la distancia entre los dos buques se había reducido a 2 millas.

Era evidente que el buque 'B' no estaba efectuando ninguna maniobra, por lo que el OOW del buque 'A' cambió el rumbo 40° a estribor, paralelo al rumbo del buque 'B', y redujo la velocidad a 4 nudos. Para evitar que se produjeran malentendidos, no se volvieron a efectuar nuevas llamadas de radio por VHF.

Las maniobras que efectuó el OOW dieron lugar a que el buque 'B' pasara libre a 1,7 millas por la banda de babor del buque 'A'. Una vez que el buque 'B' pasó con seguridad y quedó libre, el buque 'A' reanudó la navegación al rumbo original al que estaba navegando y aumentó la velocidad.

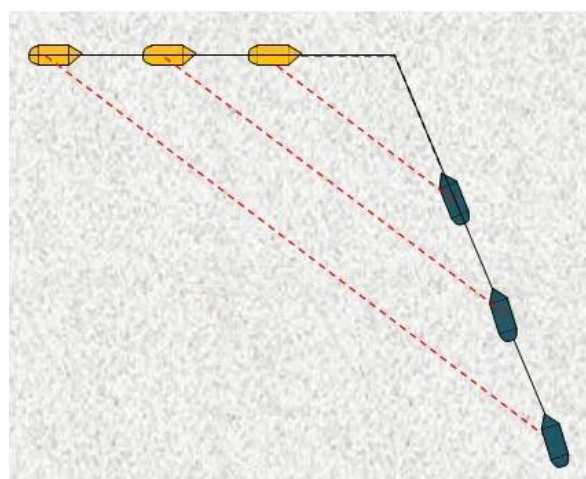
Tras consultar la información proporcionada por el ECDIS, el buque 'A' confirmó que el buque 'B' no había tomado ninguna medida para mantenerse apartado como habían acordado por VHF.

CHIRP desaconseja el uso del VHF como medida para evitar los abordajes debido a los posibles malentendidos o interpretaciones erróneas de la conversación.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**



CHIRP confirmó con la persona que notificó este incidente que a bordo de su buque (el 'A') no hicieron uso de señales luminosas o acústicas para advertir sobre la situación de peligro que se estaba desarrollando, ni tampoco tomaron demoras respecto del buque 'B' en el tiempo que se produjo esta situación de cruce.

El informador notificó a CHIRP del incumplimiento del RIPA y mostró su especial preocupación de que el buque 'B' no se hubiera mantenido apartado de su derrota para pasar a una distancia segura, a pesar de haber acordado hacerlo.

COMENTARIO DE CHIRP

CHIRP felicita al OOW del buque 'A' por mantener una vigilancia adecuada de la navegación y tomar acciones decisivas para evitar el riesgo de abordaje.

No obstante, CHIRP desaconseja el uso del VHF como medida para evitar los abordajes debido a los posibles malentendidos o interpretaciones erróneas de la conversación a que puede dar lugar, aumentando involuntariamente el riesgo de abordaje.

Además, el uso del VHF puede animar a los OOW de los buques a convenir 'apaños' que se desvíen del RIPA (que establece requisitos claros para los buques que ceden el paso y los que siguen a rumbo).

En este caso, los dos buques de propulsión mecánica estaban a la vista uno del otro y se encontraban en situación de cruce, por lo que el riesgo de abordaje existía.

En este caso, la regla 15 del RIPA exige que el buque que cede el paso debe *'mantenerse apartado de la derrota y ... evitar cortar la proa'*, y la regla 16 exige al buque que cede el paso *'tomar medidas con anticipación suficiente y de forma decidida para quedar bien franco del otro buque'*. Dichas reglas, sin embargo, no estipulan cuál es la distancia mínima de separación que debe mantener el buque que cede el paso.

Las reglas permiten que cualquiera de los buques, si no entienden las acciones o intenciones del otro o si tienen dudas sobre si el otro buque está efectuando la maniobra adecuada para evitar el abordaje, lo indiquen inmediatamente emitiendo la señal acústica de al menos cinco pitadas cortas y rápidas. Esta señal puede complementarse con una señal luminosa de un mínimo de cinco destellos cortos y rápidos.

Las reglas del RIPA también permiten al buque de guardia actuar conforme a la regla 17(a)(ii), que establece: *'con su propia maniobra, tan pronto como le resulte evidente que el buque que debería apartarse no está actuando en la forma preceptuada en el cumplimiento de estas reglas'*.

El informador declaró que el OOW del buque 'B' no parecía haberse dado cuenta de que se estaba produciendo un riesgo de abordaje y CHIRP se ha hecho la pregunta de si la fatiga fue un factor que contribuyó en este incidente.

CHIRP se puso en contacto con la compañía del buque 'B', que hizo una investigación del incidente y reconoció que su buque no había actuado correctamente de acuerdo con el RIPA. En consecuencia, la compañía promovió la impartición de una serie de cursos de formación para el personal de flota, que incluía una revisión detallada de este incidente, y que

se centró en la aplicación de las órdenes permanentes del capitán, el uso de comunicaciones eficaces de acuerdo con el RIPA y la llamada al capitán para ayudar al OOW en el puente cuando surjan dudas sobre una situación de navegación. CHIRP pone en valor la actuación de la compañía, al aplicar un enfoque de 'cultura justa' en la gestión de este informe de incidente.

ERRORES HUMANOS RELACIONADOS CON ESTE INFORME

- **Conocimiento del entorno/situación:** ¿La fatiga afectó a la capacidad del OOW del buque 'B' para determinar correctamente si se estaba desarrollando un riesgo de abordaje? ¿Se sentía cómodo el OOW del buque 'B' pasando a una distancia de cruce de sólo 3 cables?
- **Comunicaciones:** Las comunicaciones efectuadas por VHF tienen cierto grado de riesgo, sobre todo si la comunicación no ha sido entendida claramente por el buque que recibe la llamada. Del mismo modo, la comunicación puede dar lugar a confusión si el mensaje no es claro, conciso y positivo por parte de la persona que hace la llamada. Además, a menudo se suele pasar por alto el tiempo que se tarda en hacer una llamada que puede ser muy valioso para tomar medidas. CHIRP llama la atención sobre esto y desaconseja el uso del VHF como medida rutinaria para evitar abordajes.
- **Alerta:** CHIRP fomenta el uso de las señales luminosas y acústicas permitidas por el RIPA en lugar de usar el VHF para evitar un abordaje. El uso de una luz de señalización direccional para un buque que cede el paso cuando hay dudas sobre sus intenciones tiene un gran impacto en el buque que las recibe y no dan lugar a equívoco en el buque receptor, de la misma manera que el uso de un silbato.
Las órdenes permanentes deben hacer que el requisito de avisar al capitán en caso de duda o necesidad sea claro e inequívoco. ¿Son claras las órdenes del capitán sobre este asunto? Cuando se incorpora un nuevo capitán a la tripulación, ¿explica las órdenes permanentes a todos los oficiales al comenzar su mando a bordo?
- **Cultura:** ¿Existe una cultura a bordo de su buque en la que pedir ayuda se considera una señal de que no se está capacitado para hacer el trabajo adecuadamente y por ello hay cierta reticencia de llamar al capitán?



PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**