

# Cuaderno Profesional Marítimo

no. **479**

## contenidos

02

### Recordatorio del mes

Nuevos requisitos del Convenio SOLAS sobre radiocomunicaciones aplicables al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) y aplazamiento de la entrada en vigor hasta 2028. Efectos de la entrada en vigor de las enmiendas. Recomendaciones a los armadores y operadores a partir de ahora.

04

**El 'ABC' de las auditorías de navegación: consejos para una evaluación satisfactoria**  
¿Por qué son importantes las auditorías de navegación? Tipos de auditorías: en tiempo real; de navegación estática; externa; interna; basada en el riesgo. La preparación de una auditoría de navegación. Factores clave para tener en cuenta. Buenas prácticas.

08

### Resumen del trigésimo tercer período de sesiones de la Asamblea de la OMI

Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto. Directrices para efectuar reconocimientos de acuerdo con el sistema armonizado SARC. Medidas para prevenir las operaciones ilegales de la 'flota oscura' o la 'flota en la sombra'.

11

### RIPA - Teoría y práctica: lecciones prácticas sobre la sentencia de 2021 del caso 'Ever Smart'

Jurisprudencia e interpretaciones jurídicas del RIPA. El abordaje y la sentencia del 'Ever Smart' de 2021. Ventajas y limitaciones que ofrece la vista. Teoría, práctica y experiencia. Otras investigaciones.

## El 'ABC' de las auditorías de navegación: consejos para una evaluación satisfactoria

Las auditorías de navegación son esenciales para garantizar la seguridad de la tripulación y la carga de un buque. Consisten en evaluar los conocimientos de navegación del equipo de puente a bordo de un buque y asegurarse de que estén al día de las últimas normativas y las mejores prácticas.

Desde la preparación adecuada del equipo de puente hasta asegurarse de que la auditoría cubre todas las áreas que afectan a la navegación, merece la pena tener una visión general de toda la información necesaria para conseguir que la evaluación sea satisfactoria incluso antes de que esta comience.

Una de las principales razones por las que las auditorías de navegación son tan importantes es porque ayudan a garantizar el cumplimiento de las últimas regulaciones y las mejores prácticas del sector marítimo. El ámbito de la navegación está en constante evolución y periódicamente se introducen nuevas normas y directrices para mejorar las normas de seguridad. Mediante la realización de auditorías

periódicas, los operadores de los buques pueden garantizar que sus equipos de puente están al día de estas normativas y son capaces de pilotar el buque de acuerdo con las últimas normas del sector.

Las auditorías de navegación también contribuyen a la cultura general de seguridad a bordo de un buque. Al hacer hincapié en la importancia de los procedimientos de navegación y fomentar un enfoque proactivo de la seguridad, estas auditorías crean un sentido de la responsabilidad entre la tripulación. Esto permite mejorar la comunicación y la colaboración dentro del equipo del puente.



**Nuestro rumbo,  
tu seguridad**

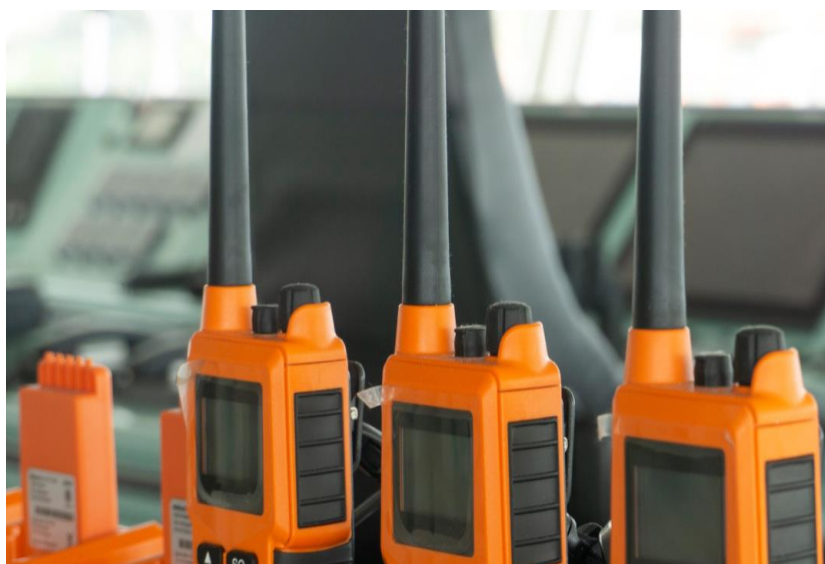
• [www.BureauVeritas.es](http://www.BureauVeritas.es) •  
[www.veristar.com](http://www.veristar.com)



**BUREAU  
VERITAS**

# Nuevos requisitos del Convenio SOLAS sobre radiocomunicaciones aplicables al SMSSM y aplazamiento de la entrada en vigor hasta 2028

El capítulo IV revisado de SOLAS establece los requisitos en materia de radiocomunicaciones y se aplicará a los buques nuevos y existentes. Sus disposiciones afectan a todos los armadores y operadores de buques, astilleros y proyectistas navales.



La OMI ha retrasado hasta 2028 la aplicación de los nuevos requisitos del capítulo IV de SOLAS debido a los problemas de la cadena de suministro a nivel mundial y a la escasez de equipos homologados.

Las instalaciones de equipo radioeléctrico a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS deberían cumplir las prescripciones de la OMI y las recomendaciones de la UIT pertinentes, y ser de un tipo aprobado por la Administración.

Las prescripciones funcionales del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) se detallan en la regla IV/4.1.1 de SOLAS. Es de gran importancia para la seguridad del buque que se cumplan todas las prescripciones estipuladas. La más importante de tales prescripciones es que: *“Todo buque, mientras esté en la mar, podrá transmitir las alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes por lo menos, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente”*. Deberían poder iniciarse tales alertas desde el puesto habitual de gobierno del buque.

Esta prescripción podrá quedar satisfecha mediante la utilización de la Radiobaliza de Localización de Siniestros (RLS) instalándola próxima al puente de navegación o teleactivándola desde el mismo. Además de las prescripciones mencionadas anteriormente, debería ser posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante Llamada Selectiva Digital (*Digital Selective Call*, DCS o LSD) desde el puente

de navegación, en ondas métricas, así como en ondas hectométricas, a condición de que el equipo para estas últimas sea obligatorio en la zona de explotación del buque en cuestión.

Todos los buques deberían mantener una escucha continua en el canal 70 de ondas métricas utilizando un receptor de LSD.

Los buques equipados con una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas, deberían mantener además una escucha continua en la frecuencia de 2.187,5 kHz para LSD en ondas hectométricas, y en la frecuencia de socorro y seguridad para LSD en ondas decamétricas, si tienen que llevar instalado equipo de radiocomunicaciones para ondas decamétricas. Todos los buques deberían mantener una escucha continua en el canal 16 de ondas métricas mientras estén en el mar utilizando un receptor de ondas métricas.

Además, los buques deben llevar personal capacitado para mantener comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad de manera satisfactoria. Este personal estará en posesión de los títulos especificados en el Reglamento de Radiocomunicaciones, según proceda, pudiéndose encomendar a cualquiera de los miembros de tal personal la responsabilidad primordial de las comunicaciones durante sucesos que entrañen peligro. En los buques de pasaje se destinará al menos una persona competente para que desempeñe únicamente tareas de comunicaciones en casos de siniestro.

También se mantendrá a bordo, de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones, un registro de todos los sucesos relacionados con los servicios de radiocomunicaciones que parezcan tener importancia para la seguridad de la vida humana en el mar.

Las disposiciones del capítulo IV revisado de SOLAS se publicaron el 28 de abril de 2022 mediante la Resolución MSC.496(105) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI. Sobre este mismo asunto, el pasado 3 de julio se han publicado un conjunto de directrices en la circular COMSAR.1/Circ.32/Rev.2: *“Armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el convenio SOLAS”*, que entrarán en vigor el **1 de enero de 2024**.

PATROCINADO POR:



**BUREAU  
VERITAS**

## EFFECTOS DE LA ENTRADA EN VIGOR DE LAS ENMIENDAS

Las modificaciones al capítulo IV de SOLAS tienen las siguientes consecuencias importantes:

- Para los buques que operan en las zonas marítimas 'A3' o 'A4', la telegrafía de impresión directa en ondas decamétricas (*HF direct-printing telegraphy*, HF NBDP) ya no es necesaria para la transmisión y recepción de radiocomunicaciones de socorro y seguridad. Sin embargo, los armadores pueden optar por conservar el equipo HF NBDP para recibir información sobre seguridad marítima (*Maritime Safety Information*, MSI).
- Los receptores NAVTEX, EGC y HF NBDP ya no serán obligatorios. La regla IV/7.1.1.4 modificada establece que: *"todo buque irá provisto de uno o varios receptores capaces de recibir información sobre seguridad marítima e información relacionada con la búsqueda y el salvamento durante todo el viaje que realice el buque"*. Los operadores tendrán que decidir qué equipo necesitan, en función de las características comerciales del buque. La circular MSC.1/Circ.1645 de la OMI proporciona orientación sobre la elección del equipo para cumplir el nuevo requisito.

Las enmiendas al Convenio SOLAS han hecho que los requisitos que exigen llevar a bordo los aparatos de radiotelefonía VHF bidireccional y transpondedores de búsqueda y salvamento (SART) pasen del capítulo III al capítulo IV de SOLAS. Este cambio ha hecho necesario introducir algunas modificaciones en la redacción de los certificados SOLAS correspondientes. Los cambios también afectan a los certificados relacionados con los Códigos SPS, HSC y MODU.

La definición de la zona marítima 'A3' se ha modificado como sigue:

- *"Zona marítima 'A3': zona de la que se excluyen las zonas marítimas 'A1' y 'A2', comprendida en el ámbito de cobertura de un servicio móvil por satélite reconocido respaldado por la estación terrena de buque de a bordo (Ship Earth Station, SES), en la que se dispondrá continuamente de la alerta"*.

Esto significa que la zona marítima 'A3' depende del equipo concreto SES del servicio por satélite reconocido (*Recognised Satellite Service*, RMSS) instalado en el buque. Por ejemplo, en el caso de un buque equipado con 'Inmarsat SES', la zona marítima 'A3' será aproximadamente de 70°S a 70°N (es decir, la zona de cobertura del sistema de satélites 'Inmarsat'). En el caso de un buque provisto de 'Iridium SES', la zona marítima 'A3' para ese buque sería todo el globo. Cuando hay dos SES instalados, el SES con menor cobertura determinará la cobertura del buque.

- Las radiobalizas indicadoras de la posición de emergencia VHF (EPIRB), cuyo uso no está muy extendido, ya no son aceptables a efectos del SMSSM. En la actualidad, sólo es una opción para los buques certificados únicamente para la navegación por la zona marítima 'A1'. Deberán sustituirse por otros equipos válidos, por ejemplo, una EPIRB por satélite.

## NUEVAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS: RETRASO EN LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS EQUIPOS DE RADIOCOMUNICACIONES DEL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMOS (SMSSM)

La regla 14 (Normas de funcionamiento) del capítulo IV de SOLAS introduce varias normas que sustituyen a las anteriores y se aplican a los equipos instalados después del 1 de enero de 2024. La IACS ha publicado la Interpretación Unificada 'UI SC298', que interpreta la frase *"instalados a partir del 1 de enero de 2024"*.

Sin embargo, como consecuencia de los problemas de la cadena de suministro a nivel mundial y a la escasez de equipos homologados según las nuevas normas, el pasado 30 de junio, la OMI publicó la circular MSC.1/Circ.1676: *"Demoras que afectan a la disponibilidad de nuevo equipo del SMSSM que se ajusta a las normas de funcionamiento revisadas establecidas en las resoluciones MSC.511(105), MSC.512(105) y MSC.513(105)"*.

Dicha circular MSC.1/Circ.1676 invita a los Estados miembros a estudiar la conveniencia de que se siga permitiendo instalar hasta el **1 de enero de 2028** equipos de radio VHF (ondas métricas), MF (ondas hectométricas), MF/HF (ondas hectométricas/decamétricas) y estaciones terrenas de buque de 'Inmarsat-C', **que se ajusten a las normas de funcionamiento anteriores**.

Asimismo, la circular MSC.1/Circ.1460/Rev.4 de 30 de junio retrasa la fecha de cumplimiento para que los equipos de radiocomunicaciones en ondas métricas (VHF) cumplan los nuevos requisitos sobre canales de transmisión tras el primer reconocimiento radioeléctrico que se realice después del **1 de enero de 2028**.

A partir de ese momento, los equipos VHF SMSSM de los buques deberán ser compatibles con las frecuencias y disposiciones de los canales establecidos en el Apéndice 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT (Unión Internacional de Telecomunicaciones). El Apéndice 18 modificado exigirá canales de 4 dígitos en lugar de los anteriores canales de 2 dígitos. Para los equipos VHF más nuevos, que aún no son compatibles con el RR modificado, la compatibilidad podría lograrse mediante una actualización del *software*. Los equipos VHF más antiguos podrían tener que ser sustituidos.

## RECOMENDACIONES A LOS ARMADORES Y OPERADORES DE BUQUES A PARTIR DE AHORA

A corto plazo, no se prevé que la revisión del capítulo IV de SOLAS requiera ninguna acción por parte de los armadores/operadores de los buques, ni tampoco nuevas instalaciones de equipos radioeléctricos en los buques existentes. La única excepción será la necesidad de sustituir los equipos VHF EPIRB, medida que no se prevé que vaya a afectar a muchos buques. En general, los certificados SOLAS que se vean afectados se actualizarán en el momento en que caduquen.

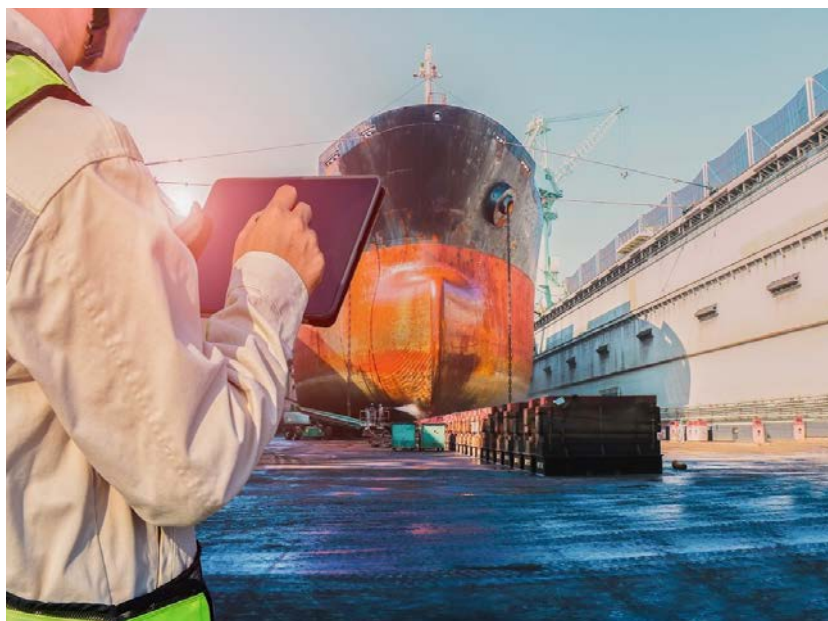
La información incluida en la presente publicación procede de las mejores fuentes disponibles. No obstante, ANAVE declina cualquier responsabilidad por los errores u omisiones que las mismas puedan tener.





# El 'ABC' de las auditorías de navegación: consejos para una evaluación satisfactoria

Las auditorías de navegación son esenciales para garantizar la seguridad de la tripulación y la carga de un buque. Consisten en evaluar los conocimientos de navegación del equipo de puente a bordo de un buque y asegurarse de que estén al día de las últimas normativas y las mejores prácticas.



Inspección a distancia efectuada con una 'tablet'.

Desde la preparación adecuada del equipo de puente hasta asegurarse de que la auditoría cubre todas las áreas que afectan a la navegación, merece la pena tener una visión general de toda la información necesaria para conseguir que la evaluación sea satisfactoria incluso antes de que esta comience.

## POR QUÉ SON IMPORTANTES LAS AUDITORÍAS DE NAVEGACIÓN

Las auditorías de navegación desempeñan un papel crucial a la hora de garantizar la seguridad y la protección tanto de la tripulación del buque como de su carga. Estas auditorías implican una evaluación completa de las capacidades/destrezas y prácticas de navegación del equipo de puente a bordo de un buque.

Al evaluar la competencia y el cumplimiento de la normativa por parte de la tripulación, las auditorías de navegación ayudan a identificar posibles riesgos y lagunas en los procedimientos de navegación, asegurando que se puedan tomar las medidas necesarias para minimizar estos riesgos.

Una de las principales razones por las que las auditorías de navegación son tan importantes es porque ayudan a garantizar el cumplimiento de las últimas regulaciones y las mejores prácticas del sector marítimo. El ámbito de la navegación está en constante evolución y periódicamente se introducen

nuevas normas y directrices para mejorar las normas de seguridad. Mediante la realización de auditorías periódicas, los operadores de los buques pueden garantizar que sus equipos de puente están al día de estas normativas y son capaces de pilotar/gobernar el buque de acuerdo con las últimas normas del sector.

Además, las auditorías de navegación ayudan a identificar cualquier deficiencia en las habilidades o conocimientos del equipo del puente, lo que permite ofrecer una formación adecuada y oportunidades de desarrollo. Estas auditorías pueden revelar lagunas en áreas como la planificación del viaje, el trazado de las rutas en las cartas náuticas y el uso de equipos de navegación, proporcionando información valiosa para introducir mejoras. Al corregir estas deficiencias, los operadores pueden reforzar las competencias de sus equipos de puente y reducir el riesgo de errores de navegación.

Las auditorías de navegación también contribuyen a la cultura general de seguridad a bordo de un buque. Al hacer hincapié en la importancia de los procedimientos de navegación y fomentar un enfoque proactivo de la seguridad, estas auditorías crean un sentido de la responsabilidad entre la tripulación. Esto permite mejorar la comunicación y la colaboración dentro del equipo del puente, así como una mayor concienciación de los riesgos y peligros potenciales.

## TIPOS DE AUDITORÍAS DE NAVEGACIÓN

Existen varios tipos de auditorías de navegación que pueden llevarse a cabo para garantizar una evaluación completa del equipo de puente de un buque.

Aunque estas auditorías varían en su alcance y enfoque, todas deben permitir una evaluación exhaustiva de las competencias y prácticas de navegación del equipo.

- **Auditoría de navegación en tiempo real:** una auditoría de navegación en tiempo real hace exactamente lo que dice en la descripción: consiste en supervisar y evaluar las prácticas de navegación del equipo de puente en tiempo real. Este tipo de auditorías proporcionan información inmediata y permite realizar correcciones sobre la marcha, mejorando la competencia y la seguridad del equipo.
- **Auditoría de navegación estática:** una auditoría de navegación estática consiste en revisar los procedimientos y equipos de navegación cuando

PATROCINADO POR:



**BUREAU  
VERITAS**

el buque está atracado en puerto o fondeado. Este tipo de auditoría garantiza que los equipos estén bien calibrados y que los procedimientos se sigan correctamente antes de que el buque se encuentre en un momento de actividad más intensa, en el que los riesgos son mayores. Una auditoría de navegación estática también puede identificar cualquier problema relacionado con los equipos o procedimientos que pueda haber pasado desapercibido durante las operaciones normales.

- **Auditoría de navegación externa:** es una auditoría efectuada por una organización externa o autoridad marítima. Esto garantiza una evaluación objetiva de las habilidades/competencias y prácticas de navegación del equipo de puente. Las auditorías externas suelen ser exigidas por organismos reguladores o forman parte de un proceso de certificación. Proporcionan una evaluación imparcial del cumplimiento por el equipo, de las regulaciones y normas del sector.
- **Auditoría de navegación interna:** puede efectuarla el operador del buque o un equipo de auditores internos. Este tipo de auditoría permite evaluar periódicamente los procedimientos de navegación del equipo de puente y el cumplimiento de las políticas internas. Las auditorías internas son una forma eficaz de identificar áreas de mejora y garantizar el cumplimiento continuo de las normas de la compañía.
- **Auditorías de navegación basada en el riesgo:** una auditoría de navegación basada en el riesgo se centra en la identificación y evaluación de los riesgos y peligros potenciales relacionados con la navegación. Este tipo de auditoría tiene en cuenta factores como las prácticas comerciales del buque, las condiciones medioambientales y la complejidad de las rutas de navegación. Al evaluar los riesgos y aplicar las medidas de prevención adecuadas, una auditoría de la navegación basada en los riesgos contribuye a mejorar la seguridad y eficiencia de la navegación del buque.

## LA PREPARACIÓN DE UNA AUDITORÍA DE NAVEGACIÓN

La preparación para una auditoría de navegación es un paso crucial para garantizar el éxito de la evaluación del equipo de puente de un buque. Implica una planificación minuciosa, organización y atención a los detalles para asegurar que se cubren todos los aspectos necesarios de la navegación durante la auditoría.

1. **Revise la normativa y las mejores prácticas pertinentes y familiarícese con ellas:** antes de la auditoría, es esencial asegurarse de que usted y todo el equipo está al día de las últimas reglamentaciones y normas del sector. Revise los reglamentos, directrices, y mejores prácticas aplicables para asegurarse de que comprende claramente lo que se espera de usted durante la auditoría.
2. **Elabore una lista de comprobación completa:** crear una lista de comprobación que cubra todas las áreas de la navegación le ayudará a asegurarse de que no se le pasa por alto ningún elemento crucial durante la auditoría. Incluya

elementos como la planificación de la travesía, el trazado de la ruta en las cartas náuticas, los sistemas de navegación electrónica, la guardia de navegación y el cumplimiento de la normativa. Esta lista le servirá de guía para evaluar sistemáticamente las prácticas de navegación del equipo de puente.

3. **Recopile y organice la documentación pertinente:** como parte de la auditoría, tendrá que aportar pruebas del cumplimiento de la normativa y las mejores prácticas. Recopile y organice toda la documentación relevante, incluidos los planes de viaje, las cartas náuticas, los registros de mantenimiento y calibración de los equipos de navegación y los registros de las actividades de navegación. Esto ayudará a demostrar el cumplimiento de los procedimientos por el equipo y garantizará un proceso de auditoría ágil/fluido.
4. **Comuníquese con el equipo de puente:** asegúrese de que el equipo de puente está al corriente de que se va a realizar una auditoría con suficiente antelación. Explíqueles la finalidad y los objetivos de la auditoría y proporcióneles la lista de comprobación y toda la documentación que necesiten revisar. Anímelos a hacer preguntas y a comentar cualquier duda que puedan tener. Esto ayudará a garantizar que el equipo está bien preparado y tenga confianza durante la auditoría.
5. **Realice reuniones prácticas para preparar mejor al equipo de puente:** planifique reuniones centradas en áreas específicas de la navegación. Esto puede incluir situaciones ficticias en las que el equipo deba demostrar sus habilidades y conocimientos en materias como la planificación del viaje o la respuesta a situaciones de emergencia. Estas reuniones prácticas ayudarán a fomentar la confianza y a identificar las cuestiones que puedan requerir formación adicional o mejoras.



PATROCINADO POR:

## REALIZACIÓN DE LA AUDITORÍA

Asegúrese de que toda la documentación y los recursos necesarios están fácilmente disponibles. Esto incluye la lista de comprobación, las normativas, directrices y buenas prácticas aplicables, así como cualquier documentación necesaria para demostrar el cumplimiento.

Es importante tener todo organizado y fácilmente accesible para garantizar un proceso de auditoría eficaz y sin contratiempos.



**BUREAU  
VERITAS**



Al realizar la auditoría, adopte un enfoque sistemático para evaluar cada ámbito de la navegación. Esto puede incluir la evaluación de la planificación de la travesía, el trazado de la ruta en las cartas náuticas, los sistemas electrónicos de navegación, la guardia de navegación y el cumplimiento de la normativa. Use la lista de comprobación como guía en cada apartado, tomando notas y observaciones sobre la marcha, pero recuerde que la lista de comprobación es una guía y que la evaluación es mucho más que marcar en una casilla.

Durante la auditoría, interactúe con los miembros del equipo de puente y fomente una comunicación abierta. Hágalos preguntas relacionadas con sus prácticas de navegación y asegúrese de que comprenden claramente la normativa y los procedimientos. Esta forma de interacción permite una mejor evaluación de sus competencias y ayuda a detectar cualquier posible laguna en los conocimientos o habilidades.

Valore la posibilidad de usar situaciones prácticas o simulaciones para evaluar mejor las capacidades del equipo de puente. Esto puede implicar la preparación de situaciones en las que tengan que demostrar sus habilidades de navegación y toma de decisiones en distintas circunstancias. Al observar sus respuestas y acciones, puede obtener información valiosa sobre sus competencias e identificar los puntos que pueden requerir formación adicional o mejoras.

A lo largo de la auditoría, mantenga una actitud profesional y respetuosa. Ofrezca comentarios constructivos y recomendaciones de mejora, centrándose en las cuestiones en las que el equipo de puente pueda mejorar sus prácticas de navegación. Recuerde que el objetivo de la auditoría no es criticar o culpar, sino detectar áreas de mejora y desarrollo.

Por último, documente las conclusiones de la auditoría y elabore un plan de acción claro para subsanar las deficiencias o recomendaciones. Esto puede incluir formación adicional, la revisión de los procedimientos o la implantación de nuevos protocolos de navegación. Revise y supervise periódicamente los avances para garantizar que las mejoras se aplican y mantienen de forma efectiva.

## FACTORES CLAVE PARA TENER EN CUENTA

Lo más importante es observar la comunicación y el trabajo en equipo del equipo de puente durante la evaluación. Preste atención a cómo se coordinan entre ellos, si se comunican eficazmente y si toman decisiones en conjunto. La comunicación eficaz y el trabajo en equipo son cruciales para garantizar una navegación segura y eficiente.

Otro factor importante para tener en cuenta es la capacidad del equipo de puente para actuar en situaciones de emergencia. Ponga a prueba sus conocimientos y habilidades en la gestión de distintas situaciones de emergencia, por ejemplo, averías del motor, abordajes, o condiciones meteorológicas adversas. Evalúe con qué rapidez y eficacia pueden responder, tomar decisiones, y adoptar las medidas adecuadas para reducir los riesgos y garantizar la seguridad del buque y su tripulación.

Además, evalúe el conocimiento del entorno por parte del equipo de puente durante la auditoría, es decir, su capacidad para percibir, comprender, y anticipar posibles peligros o riesgos en el entorno que les rodea. Observe hasta qué punto controlan la posición del buque, realizan un seguimiento de otros buques en las proximidades, y utilizan las ayudas y los equipos de navegación para mantener un conocimiento claro de su entorno.

Además del conocimiento de la situación, evalúe la capacidad del equipo de puente para navegar usando distintos tipos de equipos de navegación. Esto incluye su destreza en el uso de sistemas electrónicos de navegación, radar y cartas electrónicas. Asegúrese de que comprenden las limitaciones y el uso adecuado de estas herramientas y de que pueden analizar e interpretar con precisión la información proporcionada por los equipos.

Por último, considere el proceso de toma de decisiones del equipo de puente durante la evaluación. Evalúe su capacidad para analizar distintas opciones, considerar las posibles consecuencias de sus decisiones, y tomar decisiones consensuadas que prioricen la seguridad del buque y su tripulación. Compruebe su capacidad para adaptarse a circunstancias imprevistas y ajustar su plan de navegación de acuerdo con estas circunstancias.

PATROCINADO POR:



**BUREAU  
VERITAS**



## HACER FRENTE A LAS DEFICIENCIAS E INTRODUCIR MEJORAS

Después de llevar a cabo la auditoría de navegación, es fundamental analizar los resultados e introducir las mejoras necesarias para reforzar la seguridad y la eficacia del equipo de puente.

En primer lugar, analice los resultados de la auditoría y priorice las cuestiones que requieren atención inmediata. Identifique las deficiencias o lagunas en los procedimientos, el uso de los equipos o los conocimientos de navegación del equipo del puente. Esto podría incluir cuestiones relacionadas con la planificación del viaje, el trazado de las cartas náuticas, la vigilancia de la guardia de navegación o el cumplimiento de la normativa. Si se centra en las áreas más críticas, podrá asignar los recursos de forma eficaz y responder a los problemas más urgentes.

A continuación, elabore un plan de acción claro para cada problema identificado. Especifique los pasos concretos que hay que dar para subsanar las deficiencias y mejorar las prácticas de navegación del equipo de puente. Esto puede implicar proporcionar formación o programas educativos adicionales para mejorar las habilidades y los conocimientos, revisar los procedimientos o las políticas, o implantar nuevos protocolos. Sea preciso y realista a la hora de establecer objetivos de mejora alcanzables.

La comunicación es clave durante esta fase. Interactúe con el equipo de puente y asegúrese de que entienden las conclusiones y los cambios necesarios. Explique los motivos de las mejoras necesarias y proporcione orientaciones claras sobre cómo aplicarlas. Fomente un diálogo abierto y escuche sus aportaciones y sugerencias.

La colaboración y la participación ayudarán a fomentar un sentido de pertenencia y el compromiso con el proceso de mejora.

El seguimiento de los progresos es esencial para garantizar que los cambios necesarios se apliquen y mantengan eficazmente.

Evalúe periódicamente el funcionamiento del equipo de puente y proporcione información y apoyo cuando sea necesario. Esto puede implicar llevar a cabo auditorías de seguimiento o evaluaciones del funcionamiento para comprobar los progresos e identificar las áreas que siguen requiriendo atención.

Por último, fomente una cultura de mejora continua dentro del equipo de puente y de la organización en su conjunto. Promueva los comentarios y sugerencias para seguir mejorando la seguridad en la navegación. Insista en la importancia de la formación continua, el desarrollo profesional y la actualización con la normativa más reciente y las mejores prácticas.

## BUENAS PRÁCTICAS PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN A BORDO

Cuando se trata de garantizar la seguridad de la navegación a bordo de los buques, existen varias buenas prácticas que pueden contribuir en gran medida a un viaje seguro y eficiente.

Pueden consultar este artículo en su versión en inglés a través del enlace:

[https://www.linkedin.com/pulse/abcs-navigation-audits-tips-successful-assessment-yiannis-kapageridis/?trk=public\\_post\\_main-feed-card\\_feed-article-content](https://www.linkedin.com/pulse/abcs-navigation-audits-tips-successful-assessment-yiannis-kapageridis/?trk=public_post_main-feed-card_feed-article-content)

Mediante la aplicación de estas prácticas, los operadores de los buques pueden mejorar la competencia y la eficacia de sus equipos de puente, reduciendo en última instancia el riesgo de errores de navegación y accidentes.

- **Formación y reciclaje continuos:** mantenga al equipo al día de las últimas normativas, mejores prácticas, y avances tecnológicos en materia de navegación. Anímelos a asistir a los cursos, talleres y seminarios pertinentes para mejorar sus conocimientos y competencias.
- **Comunicación eficaz:** fomente una comunicación abierta y clara entre los miembros del equipo de puente, así como con otros departamentos a bordo. Adopte una cultura en la que las preocupaciones y observaciones se compartan libremente, asegurando que todos están en la misma sintonía y colaboren para garantizar una navegación segura.
- **Haga hincapié en la importancia de la planificación del viaje:** forme al equipo de puente en técnicas eficaces de planificación del viaje, incluido el análisis de los peligros para la navegación, la atención de las condiciones meteorológicas y la identificación de rutas alternativas. Revise y actualice regularmente los planes de viaje para adaptarse a las circunstancias cambiantes.
- **Uso y mantenimiento adecuados de los equipos de navegación:** inspeccione, calibre y mantenga regularmente todos los equipos de navegación para asegurar su precisión y fiabilidad. Forme al equipo de puente sobre el uso y la interpretación correctos de los equipos y anímelos a informar con rapidez de cualquier avería o anomalía.
- **Fomente una cultura de seguridad:** impulse una cultura de seguridad a bordo promoviendo la responsabilidad por la seguridad de la navegación. Anime al equipo de puente a informar y responder activamente a cualquier problema de seguridad o cuasi accidente. Revise periódicamente los incidentes pasados y aprenda de ellos para evitar que se repitan. Reconozca y premie las prácticas de navegación seguras para reforzar una cultura de seguridad sólida.
- **Use listas de comprobación y procedimientos operativos normalizados:** use listas de comprobación y procedimientos operativos estándar para las distintas tareas de navegación. Estas herramientas garantizan la coherencia y el cumplimiento de las mejores prácticas. Revise y actualice las listas de comprobación y los procedimientos basándose en los comentarios y lecciones aprendidas de las auditorías y las experiencias de la vida real.



PATROCINADO POR:



**BUREAU  
VERITAS**



# Resumen del trigésimo tercer período de sesiones de la Asamblea de la OMI

Como parte de la revisión de los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (*Port State Control, PSC*), se han modificado las directrices para la inmovilización de los buques en el caso de que se detecten deficiencias motivo de detención relacionadas con el Anexo VI del Convenio MARPOL.



La Asamblea es el máximo órgano rector de la OMI. Está compuesto por todos los Estados Miembros y se reúne una vez cada dos años en periodos de sesiones ordinarios. Es la responsable de aprobar el programa de trabajo, el presupuesto y determinar las medidas de orden financiero de la Organización.

La Asamblea de la OMI celebró su trigésimo tercer periodo de sesiones del 27 de noviembre al 6 de diciembre de 2023. Por primera vez, las sesiones plenarias de la Asamblea se retransmitieron en directo al público. Este informe de *Lloyd's Register* (LR) resume los principales asuntos que se trataron en dicha reunión.

## 1. Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2023

Los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (*Port State Control, PSC*), que incluyen el Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de llevar a cabo esta tarea (*Port State Control Officer, PSCO*), tienen por objeto proporcionar orientaciones básicas sobre la realización de las inspecciones de control por el Estado rector del puerto y la detección de deficiencias o irregularidades en un buque o en su equipo y tripulación. La Asamblea 33 de la OMI ha adoptado una nueva resolución que actualiza los procedimientos para tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI que han entrado en vigor o que se han hecho efectivas desde la adopción de la anterior resolución A.1155(32) en 2021.

Las revisiones incluyen modificaciones en:

- El informe de inspección del PSC, en el apéndice 13, para incluir la información sobre el período de validez y la información contractual de los proveedores de la garantía financiera del certificado de seguro, tal como exigen las enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC).
- Capítulo 3: suspensión de la inspección de un buque deficiente que no cumple en lo esencial

las normas prescritas en los convenios pertinentes, o cuya tripulación no se ajusta a lo especificado en el documento de la dotación mínima de seguridad (*substandard ship*).

- Orientaciones sobre la notificación a la Administración del Estado de bandera y a la organización reconocida (*Recognised Organisation, RO*) en caso de inmovilización/detención o suspensión de la inspección.
- Se han modificado las directrices para la inmovilización de buques en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL (Apéndice 2, Sección 5, sobre deficiencias que puedan dar lugar a la detención del buque) para incluir:
  - La falta/ausencia de una **Declaración de Conformidad válida** exigida para la **clasificación de la intensidad de carbono** (*Carbon Intensity Rating*) a partir de 2023 y cada año en adelante (regla 28) se considerará como una **deficiencia que puede dar lugar a la detención** del buque.
  - La clarificación de que los PSCO deben adoptar un enfoque pragmático si un buque ha cambiado de pabellón y/o compañía y existen pruebas de que la Administración cesante no ha actuado de conformidad con la normativa o la compañía anterior no facilitó los datos cuando se transfirió el buque.

En buques provistos de un **medio equivalente para el cumplimiento** del límite de emisiones de  $SO_x$ , es decir, un **sistema de limpieza de los gases de escape** (SLGE):

- Se considerará una **deficiencia motivo de detención** del buque que el SLGE no proporcione una equivalencia efectiva con los requisitos exigidos en las reglas 14 y 14.4 del Anexo VI del Convenio MARPOL; y
- También se considerará una **deficiencia motivo de detención** del buque si el **contenido de azufre** de cualquier fueloil que se use en los **equipos/instalaciones de combustión no conectadas al SLGE supera los límites establecidos** en la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL (teniendo en cuenta las disposiciones de la regla 18.2 de dicho Anexo).

Los 'Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2023' entrarán en vigor el 1 de enero de 2024.

## 2. Directrices para efectuar reconocimientos de acuerdo con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2023

Las directrices para efectuar reconocimientos de

PATROCINADO POR:



**BUREAU  
VERITAS**



conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (*Harmonized System of Survey and Certification*, HSSC o SARC) se adoptaron originalmente en 1993 como Resolución de la asamblea A.746(18). Desde entonces, las directrices se han revisado y actualizado constantemente para adaptarlas a los nuevos requisitos reglamentarios.

Las revisiones tienen en cuenta las enmiendas a los instrumentos obligatorios pertinentes, que entran en vigor hasta el 31 de diciembre de 2023 inclusive, y las enmiendas al Convenio SOLAS, que entran en vigor el **1 de enero de 2024**, que incluyen:

- Anexo VI de MARPOL (enmendado por la Resolución MEPC.328(76)):
  - Confirmación de la actualización del Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP).
  - Confirmación del EEXI obtenido del buque.
  - Declaración de cumplimiento sobre la clasificación de la intensidad de carbono operacional.
- Enmiendas al SOLAS (Resolución MSC.474(102)):
  - Equipo de remolque y amarre.
  - Aberturas en el forro exterior por debajo de la cubierta de cierre de los buques de pasaje y la cubierta de francobordo de los buques de carga.

Las enmiendas también tienen en cuenta las técnicas de reconocimiento a distancia adoptadas y la experiencia adquirida desde la pandemia del Covid-19, así como la tecnología avanzada de la que se dispone actualmente para realizar reconocimientos a distancia.

Aunque estas directrices no son obligatorias en el marco de la OMI, sí lo son para todas las organizaciones reconocidas de la Unión Europea en virtud del Reglamento 391/2009 de la UE.

La nueva resolución será aplicable a partir del **1 de enero de 2024** y derogará la Resolución A.1156(32).

### 3. Lista no exhaustiva de 2023 de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III)

Se trata de las obligaciones de los Estados en virtud del Código de implantación de los instrumentos de la OMI (*Instruments Implementation Code*, Código III). Se insta a los Gobiernos de todos los Estados, en su condición de administraciones del Estado de abanderamiento, del Estado rector del puerto y del Estado ribereño, a hacer el mayor uso posible de la lista al implantar los instrumentos de la OMI a nivel nacional. Esta resolución incluye nuevos requisitos que han entrado en vigor o que se espera que entren en vigor hasta el 1 de julio de 2024 inclusive. Entre ellos se incluyen los acuerdos adoptados en las reuniones del MEPC 78, MEPC 79, MEPC 80 y las del MSC 106 y MSC 107.

La nueva resolución será aplicable a partir del **1 de enero de 2024** y revoca la resolución A.1157(32).

### 4. Directrices de 2023 para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad por las Administraciones (ISM)

El Código ISM proporciona una norma internacional para la gestión segura de los buques y la prevención

de la contaminación. Dicho Código exige que las compañías establezcan objetivos de seguridad y, además, que desarrollen, implanten y mantengan un sistema de gestión de la seguridad. El Código ISM se apoya en Directrices para su aplicación. Las nuevas Directrices de 2023 revocan la resolución A.1118(30) y entrarán en vigor el **1 de enero de 2024**.

### 5. Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia

Tras los incidentes marítimos ocurridos en aguas más allá de las jurisdicciones nacionales que han obligado al buque a buscar un lugar de refugio (por ejemplo, en el caso del *'MSC Flaminia'* en 2012), se consideró necesario revisar la Resolución A.949(23): 'Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia'.

Las revisiones propuestas, que reconocen que un incidente que requiere que un buque solicite asistencia y un lugar de refugio puede ocurrir en cualquier lugar del mar, pretenden proporcionar un marco claro y procesos operativos sólidos que fomenten una toma de decisiones más rápida.

Las Directrices revisadas se han estructurado de modo que cada 'parte' implicada (capitanes, salvadores/rescatadores, Estados ribereños) tenga su propia sección con hipervínculos desde la primera página para una referencia rápida, con el fin de hacerlas más operativas.

La resolución revisada incluye orientaciones sobre la:

- coordinación y cooperación entre los Estados costeros implicados en un incidente determinado;
- designación de una autoridad nacional competente (en lugar de la multitud de autoridades que podrían intervenir) para evitar confusiones y retrasos en la toma de decisiones;
- actualización de los procesos y procedimientos de comunicación e información, incluido el traspaso de un incidente a un Estado vecino; y
- gestión de la información y los medios de comunicación.

### 6. Resoluciones reincorporadas en la Asamblea

— Resolución A.536(13): 'Código de seguridad para los sistemas de buceo'.

— Resolución A.583(14): 'Enmiendas al código de seguridad para los sistemas de buceo'.

Dichas resoluciones habían sido revocadas por error en el párrafo 4 de la parte dispositiva cuando la Asamblea adoptó el Código de buceo de 1995 mediante la Resolución A.831(19).

### 7. Resoluciones que serán revocadas

Las siguientes resoluciones quedarán derogadas a partir del 1 de enero de 2024, ya que serán obsoletas a partir de la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS correspondientes a la modernización del Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM):

— Resolución A.334(IX): 'Recomendación sobre las normas de funcionamiento para transmisores y receptores radiotelefónicos'.

— Resolución A.383(X): 'Normas operacionales de los receptores de escucha radiotelefónica'.

— Resolución A.385(X): 'Normas operacionales de

PATROCINADO POR:



**BUREAU  
VERITAS**

las instalaciones radiotelefónicas de ondas métricas’.

- Resolución A.421(XI): ‘Normas de funcionamiento de los generadores de la señal de alarma radiotelefónica’.
- Resolución A.524(13): ‘Normas de funcionamiento para instalaciones de vigilancia múltiple de ondas métricas.’
- Resolución A.530(13): ‘Uso de respondedores de radar para fines de búsqueda y salvamento’.
- Resolución A.570(14): ‘Homologación de estaciones terrenas de buque’.
- Resolución A.612(15): ‘Normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros autozafables de ondas métricas’.
- Resolución A.614(15): ‘Emplazamiento a bordo de un radar que trabaje en la banda de 9.300-9.500 MHz’.
- Resolución A.660(16): ‘Emplazamiento a bordo de radiobalizas de localización de siniestros (RLS) satelitarias (EPIRB)’.
- Resolución A.661(16): ‘Normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros satelitarias autozafables que trabajen por medio del sistema de satélite geostacionarios de INMARSAT en 1,6 GHz’.
- Resolución A.699(17): ‘Norma de funcionamiento del sistema para la difusión y coordinación de información sobre seguridad marítima utilizando impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas’.
- Resolución A.701(17): ‘Utilización de receptores del servicio ‘SafetyNet’ de llamada intensificada a grupos INMARSAT para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)’.
- Resolución A.702(17): ‘Directrices para el mantenimiento del equipo radioeléctrico del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos en relación (SMSSM) en relación con las zonas marítimas A3 y A4’.
- Resolución A.703(17): ‘Formación del personal de radiocomunicaciones del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)’.
- Resolución A.801(19) enmendada: ‘Provisión de servicios radioeléctricos para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)’.
- Resolución A.802(19): ‘Normas de funcionamiento de los respondedores de radar para embarcaciones de supervivencia destinados a operaciones de búsqueda y salvamento’.
- Resolución A.805(19): ‘Normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros de ondas métricas autozafables’.
- Resolución A.814(19): ‘Directrices para evitar falsas alertas de socorro’.

### 8. Resoluciones que serán sustituidas por otras

A continuación, se indican las resoluciones que sustituirán a varias resoluciones indicadas en el apartado anterior, a partir del 1 de enero de 2024, al ha-

ber quedado obsoletas por la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS correspondientes a la modernización SMSSM:

- La Resolución MSC.510(105) sustituirá la resolución A.530(13), sobre el uso de respondedores de radar para fines de búsqueda y salvamento.
- La Resolución MSC.507(105) sustituirá la resolución A.699(17), sobre las normas de funcionamiento del sistema para la difusión y coordinación de información sobre seguridad marítima utilizando impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas.
- La Resolución MSC.509(105) sustituirá la resolución A.801(19) enmendada, sobre la provisión de servicios radioeléctricos para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM).
- La Resolución MSC.510(105) sustituirá la resolución A.802(19), sobre normas de funcionamiento de los respondedores de radar para embarcaciones de supervivencia destinados a operaciones de búsqueda y salvamento.
- La Resolución MSC.514(105) sustituirá la resolución A.814(19), sobre directrices para evitar falsas alertas de socorro.

### 9. Informes y recomendaciones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC)

La Asamblea 33 tomó nota de los informes del MEPC 78, MEPC 79 y MEPC 80 y adoptó las resoluciones de la Asamblea aprobadas junto con el Comité de Seguridad Marítima (MSC), descritas en los apartados anteriores.

### 10. Medidas para prevenir las operaciones ilegales de la ‘flota oscura’ o la ‘flota en la sombra’

La resolución insta a los Estados de bandera a:

- Garantizar que los buques de sus registros se atengan/ciñan a las medidas que prohíben o regulan los transbordos/transferencias de hidrocarburos entre buques (*ship-to-ship* o *STS transfers*), y que dichos buques cumplan los requisitos de prevención de la contaminación.
  - Estudiar la posibilidad de exigir a los buques inscritos en sus registros que actualicen sus planes STS para incluir la notificación de cuándo y dónde realizan tales operaciones.
- Y a los Estados retores de los puertos a:
- Garantizar el cumplimiento de los convenios de seguridad y de responsabilidad.
  - Notificar a los Estados de abanderamiento cuando tengan conocimiento de buques que adopten intencionadamente medidas para evitar ser detectados, por ejemplo, apagando sus equipos AIS o LRIT.
  - Vigilar las operaciones STS en sus aguas territoriales y en la Zona Económica Exclusiva (ZEE), y a tomar las medidas oportunas cuando los buques no cumplan las normas de seguridad marítima o de prevención de la contaminación marítima.

PATROCINADO POR:



**BUREAU  
VERITAS**

Pueden consultar este artículo en su versión en inglés a través del enlace:

[https://maritime.lr.org/Assembly-33-Summary-Report?\\_gl=1\\*9w8a76\\*\\_ga\\*ODMzNTI2ODQ0LjE3MzMDM3NTI5MjY.\\*\\_ga\\_BTRFH3E7GD\\*MTcwMzc1MjkyNS4xLjEuMTcwMzc1MzcwNS4wLjAuMA..](https://maritime.lr.org/Assembly-33-Summary-Report?_gl=1*9w8a76*_ga*ODMzNTI2ODQ0LjE3MzMDM3NTI5MjY.*_ga_BTRFH3E7GD*MTcwMzc1MjkyNS4xLjEuMTcwMzc1MzcwNS4wLjAuMA..)

Report?\_gl=1\*9w8a76\*\_ga\*ODMzNTI2ODQ0LjE3MzMDM3NTI5MjY.\*\_ga\_BTRFH3E7GD\*MTcwMzc1MjkyNS4xLjEuMTcwMzc1MzcwNS4wLjAuMA..

# RIPA – Teoría y práctica: lecciones prácticas sobre la sentencia del caso 'Ever Smart'

Conocer y comprender el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la mar (RIPA) siempre ha sido una parte fundamental para convertirse en un buen profesional como oficial de puente. Uno de los casos más significativos, y debatidos, de los últimos años ha sido la sentencia dictada por el Tribunal Supremo de Reino Unido sobre el caso 'Ever Smart' en 2021. En este artículo, se analizan las interpretaciones jurídicas del RIPA en un contexto general, así como las implicaciones de este caso en concreto, y lo que estas significan en términos prácticos.

Para muchas generaciones de agregados y oficiales de puente, el conocimiento y comprensión detallados de las disposiciones del RIPA ha sido un elemento integral en su proceso para obtener el tan preciado Certificado de Competencia (*Certificate of Competency, COC*) de Piloto de 2ª, Piloto de Primera y Capitán.

También conocidas popularmente como las "Reglas de rumbo y gobierno" y oficialmente, en la OMI, como Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la mar, 1972 (RIPA), estas reglas han definido nuestras actuaciones y las de nuestros antecesores en el puente a lo largo de nuestras carreras profesionales en la mar. Hoy en día, siguen siendo una parte importante en los exámenes escritos y orales de muchos países. Los evaluadores de los exámenes escritos y orales esperan que los aspirantes tengan un profundo conocimiento y comprensión del contenido y aplicación del RIPA. No es de extrañar que muchos países establezcan un porcentaje mínimo de aciertos del 90%, como es el caso de los exámenes orales de la Agencia Marítima y de Guardacostas del Reino Unido (*Maritime and Coastguard Agency, MCA*) y de la Dirección General de la Marina Mercante (*Mercantile Marine Department, MMD*) de la India. La primera pregunta que muchos capitanes les hacen a sus nuevos terceros oficiales es "¿Qué es la velocidad de seguridad?", a veces, para gran desconcierto del oficial novel.

## SENCILLAS, PERO NO TAN FÁCILES

Las reglas del RIPA parecen sencillas, aunque no siempre lo son. Están redactadas en un lenguaje simple, aunque a veces es demasiado jurídico, su significado puede ser complejo, y sus interpretaciones aún más rebuscadas. Decir que las reglas del RIPA son "sencillas" sería una afirmación demasiado simplista. Incluso su redacción puede resultar a veces complicada (por ejemplo, las reglas 7, 9, 10 y 19). Sin embargo, a medida que uno se familiariza con ellas, dejan poco a poco de parecer complicadas.

Es innegable que el RIPA está redactado de forma precisa y sucinta. Aunque sus interpretaciones pueden ser sin duda complejas, con muchas y muy distintos aspectos de la misma regla dependiendo de las circunstancias del caso, el transporte marítimo y la vida real, son un asunto complejo. Como oficiales

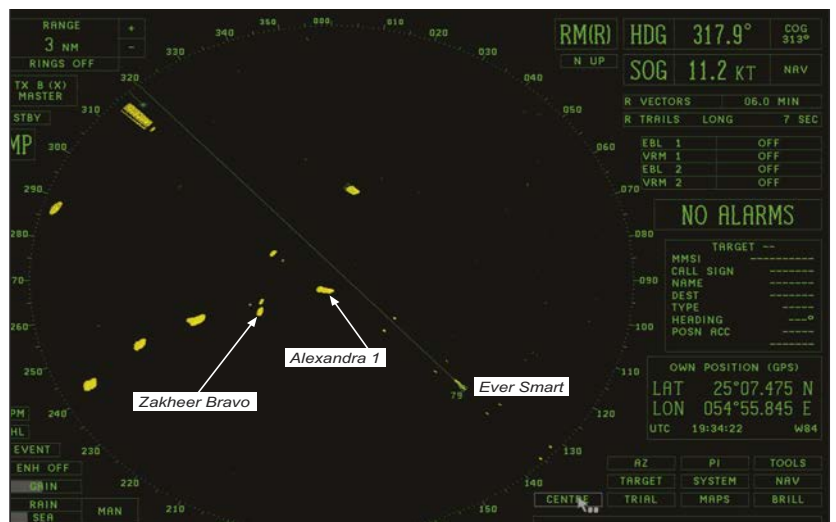


Imagen de la pantalla del radar de babor del 'Ever Smart' a las 23:34 horas.

de puente, tenemos que aprender y conocer todos los aspectos del RIPA para obtener el COC. Las interpretaciones jurídicas de las reglas nos ayudan en este viaje.

Una de esas interpretaciones jurídicas importantes fue presentada en febrero de 2021 por el Tribunal Supremo de Reino Unido en el caso del abordaje del 'Ever Smart' (UKSC 2018/2016), ya que se diferenciaba de sentencias anteriores de tribunales de primera instancia en algunas cuestiones. La sentencia del Tribunal Supremo aclara jurídicamente la relación entre la regla 9 (Canales angostos) y la regla 15 (Situación "de cruce"), así como entre las reglas 2, 7, 8, 16 y 17.

## JURISPRUDENCIA E INTERPRETACIONES JURÍDICAS DEL RIPA

Las 41 reglas y los 4 anexos que componen el RIPA están redactados de forma bastante concisa. Sin embargo, casi todas las palabras y frases que contienen albergan un gran significado, acumulado durante décadas y a veces cientos de años de sentencias y resoluciones judiciales (también denominadas 'jurisprudencia' o 'precedente jurídico'). Es perfectamente normal que los jueces expliquen los fundamentos de su fallo, citando una sentencia de hace 5, 50 o 100 años, dictada en circunstancias similares en otra parte del mundo. Los jueces tampoco vacilan en hacer nuevas interpretaciones, si las circunstancias del

PATROCINADO POR:



**BUREAU  
VERITAS**



caso así lo exigen. Esto es perfectamente normal en la jurisprudencia de todo el mundo en muchos ámbitos jurídicos, y el derecho marítimo no es distinto. Los jueces pueden incluso diferir en ocasiones en sus interpretaciones del RIPA, en función de las circunstancias particulares de cada abordaje. Esto también es perfectamente normal y contribuye a la complejidad del RIPA. Por este motivo, el uso de las propias palabras para describir una regla puede dar lugar a un cambio en su significado y, por lo tanto, es mejor evitarlo.

### (2021) UKSC 6: EL ABORDAJE Y LA SENTENCIA DEL 'EVER SMART' DE 2021

En su sentencia de febrero de 2021 sobre el 'Ever Smart', el Tribunal Supremo de Reino Unido formado por 5 jueces, con la ayuda de 2 expertos en materia de navegación, establecieron una diferencia entre las situaciones en las que se aplicaba la regla 9 (Canales angostos) y en las que quedaban anuladas por la regla 15 (Situación "de cruce"). En la mayoría de los casos, prevalece la regla de la situación "de cruce", sobre la base de varias sentencias anteriores, incluida la declaración de Lord Wight en el caso del 'Alcoa Rambler' de 1949. Tras estudiar a fondo los fundamentos del caso y las consideraciones de los tribunales de primera instancia, decidieron que dependía de la naturaleza de la navegación y la intención de cada buque, así como de su posición exacta.

El litigio se refería a un abordaje que tuvo lugar en 2015 en las proximidades del canal balizado del puerto de Jebel Ali entre el portacontenedores 'Ever Smart', abanderado en el reino Unido, y el VLCC 'Alexandra I', abanderado en Islas Marshall. Los buques no estaban dentro del canal angosto, ya que el abordaje se produjo justo fuera de los límites del canal balizado, en la zona de embarque de prácticos; de hecho, el práctico del 'Ever Smart' acababa de embarcar, y estaba siendo trasladado al 'Alexandra I'. Era noche cerrada, pero la visibilidad era buena, y los dos buques deberían haberse visto durante 23 minutos antes de que ocurriera el abordaje. El 'Alexandra I' había adquirido el blanco del 'Ever Smart' en su ARPA, pero había entendido erróneamente un acuerdo de paso convenido por el Operador del Servicio de Control del Tráfico Marítimo (Vessel Traffic Service Officer, VTSO) con un remolcador para aplicarlo al 'Ever Smart', lo que le llevó a tener una percepción conceptual incorrecta. El 'Ever Smart' no detectó al 'Alexandra I' en el ARPA, ya que seguían una práctica habitual a bordo de efectuar la evaluación de seguridad de las situaciones sobre la navegación mediante las comprobaciones a la vista.

Los dos buques colisionaron a las 23:42 horas, justo cuando el práctico estaba siendo transportado en la lancha del 'Ever Smart' al 'Alexandra I'.

### VENTAJAS Y LIMITACIONES DE LA VISTA

Nuestros ojos son muy útiles para procesar información compleja del entorno. Sin embargo, no perciben bien las distancias, tanto de día como de noche. Muchos Museos de Ciencias demuestran esta "limitación de la percepción visual de la profundidad" con experimentos interesantes. Por ejemplo, un buque de gran porte situado a 2 millas y otro pequeño situado a 1 milla suelen parecer equidistantes. Por la

noche, una luz brillante lejana y una luz tenue cercana también parecen equidistantes. Esto refleja simplemente la forma en que nuestros ojos y cerebros han evolucionado a lo largo de miles de años.

Sería útil que los oficiales de puente recordaran estos datos cuando intenten estimar el Punto de Aproximación Máxima (Closest Point of Approach, CPA) usando la vista. Un buen marino debe saber reconocer las ventajas y las limitaciones de cada ayuda a la navegación, usando todas ellas, y comparándolas constantemente. La vista no es una excepción.

En este caso, los oficiales de ambos buques deberían haberlo hecho usando sus radares, el ARPA, el VHF, la vista, el oído y comunicándose claramente entre sí para que todos compartieran el mismo esquema mental de los movimientos previstos por el otro buque. El práctico y el operador VTS tampoco resolvieron esta laguna, como se señala en el informe oficial de la investigación de la División de Investigación de Accidentes Marítimos (Marine Accident Investigation Branch, MAIB).

Este es un buen recordatorio para todos los marinos, especialmente para los oficiales nóveles y los aspirantes a oficiales, para que usen constantemente el radar y, cuando la visibilidad lo permita, la giroscópica para tomar marcaciones de los buques que se aproximan (no confíe en el AIS para ello). El uso de la giroscópica mejora notablemente el conocimiento del entorno, algo de lo que la mayoría de nosotros sólo nos damos cuenta después de 12 o más años de guardia en el puente en condiciones de tráfico denso.

### LO QUE OCURRIÓ

El 'Zakkher Bravo' era el remolcador y su remolque a los que el VTSO había pedido que pasaran por la popa del 'Alexandra I', un acuerdo que este último interpretó erróneamente, que afectaba al 'Ever Smart', lo que dio lugar a una representación conceptual incorrecta de los movimientos previstos por el 'Ever Smart'. A las 23:41 horas, el VTSO y el práctico (que seguía en la lancha) alertaron al 'Ever Smart' del abordaje inminente. Esto ocurrió sólo unos segundos antes de que los buques colisionaran. Hasta ese momento, el 'Ever Smart' había estimado que pasarían a un cable del 'Alexandra I', a babor con babor, basándose en la información que veían en el AIS y en la imagen del radar. No habían 'plateado' el eco del 'Alexandra I' en el ARPA.

Las amuras de ambos buques resultaron gravemente dañadas debido al impacto, y ambos tuvieron que efectuar reparaciones de urgencia. El tanque del pique de proa del 'Alexandra I' se inundó y toda la carga tuvo que ser descargada en el fondeadero durante muchos días. Fue la casualidad la que evitó un derrame mayor de hidrocarburos, ya que el 'Alexandra I' estaba cargado con 113.973 toneladas de crudo condensado.

### FACTORES QUE INFLUYERON EN LA DECISIÓN

Si se aplicara a este caso la situación de cruce, el 'Alexandra I' tendría la mayor parte de la culpa, ya que sería el buque que "cede el paso", puesto que el 'Ever Smart' le estaba cruzando de estribor a babor. Si, por el contrario, se aplicara la regla de los canales angostos, el 'Ever Smart' sería más culpable, un auténtico

PATROCINADO POR:



**BUREAU  
VERITAS**

dilema jurídico. Los tribunales de primera instancia habían colegido que se aplicaba la regla de los canales angostos y atribuyeron el 80% de la culpa al *'Ever Smart'*, que finalmente se personó ante el Tribunal Supremo solicitando un recurso de apelación.

Los jueces del Tribunal Supremo dictaminaron que en este caso sí se aplicaban las reglas de cruce, anulando así en parte la sentencia anterior del Tribunal de Apelación.

Justificando y explicando su postura, aclararon que:

- (a) La regla de la situación de cruce prevalece fuera de un canal angosto;
- (b) El abordaje, técnicamente, había tenido lugar fuera del canal angosto, y que
- (c) Navegar a un rumbo fijo no es un requisito para que exista una situación de cruce, como tampoco lo es para el buque que "cede el paso"; sólo si la demora o la marcación de un buque que se aproxima no varía, entonces debe considerarse que existe riesgo de abordaje (regla 7 del RIPA).

Por lo tanto, los dos supuestos de los tribunales de primera instancia se consideraron erróneos en esta situación concreta.

La regla de los canales angostos prevalece sobre la regla de situación "de cruce" si ambos buques navegan por el canal angosto. Sin embargo, esto puede o no ser así si sólo uno de los buques se encuentra en el canal angosto, y dependería en gran medida de las circunstancias del caso. En este supuesto, no fue así.

Así pues, el Tribunal Supremo solicitó al Tribunal de Apelación que volviera a determinar la proporción de responsabilidad (anteriormente, los tribunales de primera instancia habían atribuido la culpa en un 80% al *'Ever Smart'* y en un 20% al *'Alexandra I'*). Consideraron que, a si bien ambos buques eran culpables, el *'Alexandra I'*, al ser el que había "cedido el paso" en la situación de cruce, era más culpable que el primero.

Los jueces ratificaron algunas sentencias anteriores, en el sentido de que la regla de "situación de cruce" no puede aplicarse simultáneamente con la regla de los canales angostos, ya que la finalidad de cada regla es diferente.

Los tribunales anteriores habían hecho comentarios desfavorables sobre las deficiencias de cada buque, refiriéndose a la deficiente vigilancia auditiva (no escucharon atentamente las conversaciones por VHF entre el otro buque y los servicios de control de tráfico marítimo, lo que les habría advertido del riesgo inminente de abordaje; y malinterpretaron varias conversaciones de VHF), la velocidad de uno de los buques (12,4 nudos), la vigilancia visual inadecuada de uno de los buques y el retraso en la detección y posterior adquisición del blanco del otro buque en el ARPA, y la dependencia del AIS para establecer el CPA en lugar de tomar marcaciones sistemáticas y el trazado del radar. Cada tribunal había evaluado previamente el grado de causalidad de cada uno de estos factores en el abordaje, a la vez que los había calificado negativamente incluso cuando no eran causales. Así pues, la sentencia contiene lecciones relacionadas con numerosas reglas del RIPA, especialmente las siguientes: 2 (Responsabilidad), 5 (Vigilancia), 6 (Velocidad de seguridad), 7 (Riesgo de abordaje), 9 (Canales angostos), 15 (Situación "de cruce"), 16 (Maniobra del buque que "cede el paso") y 17 (Maniobra del buque que "sigue a

rumbo"). Sabiendo lo importante que son estas reglas en los exámenes orales, merecería la pena que los estudiantes las repasaran, a la luz de esta sentencia.

## TEORÍA, PRÁCTICA Y EXPERIENCIA

La experiencia en el RIPA requiere un buen equilibrio entre teoría y práctica. Esta última sólo puede adquirirse con años de experiencia en el puente, navegando en aguas de diferentes partes del mundo con distintas densidades de tráfico marítimo, practicando constantemente la autoevaluación y aprendiendo de cada cuasi accidente y travesía segura que uno experimenta.

Aunque una buena comprensión del RIPA no es un concepto puramente teórico, no es negociable una sólida comprensión de la base teórica del RIPA. Una adecuada combinación de ambos es esencial para ser un buen oficial de puente, profesional, sabio y humilde.

Por ejemplo, la regla 9(a) obliga a los buques que naveguen a lo largo de un paso o canal angosto a mantenerse "lo más cerca posible del límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor, siempre que puedan hacerlo sin que ello entrañe peligro". Esto nos recuerda las importantes implicaciones de la palabra "deberán" que se usa en la regla 9(a), dejando claro que este requisito es una obligación de cada buque que navegue por un canal angosto.

## OTRAS INVESTIGACIONES

Sólo se pueden adquirir conocimientos teóricos avanzados leyendo libros de prestigio y publicaciones sobre el asunto, incluidas las propias sentencias de los tribunales, y escuchando a personas bien informadas. Más allá de las propias reglas del RIPA, publicadas por la OMI, una buena lectura de libros como el excelente libro sobre el RIPA de Cockcroft y Lameijer (*'A Guide to the Collision Avoidance Rules'*), así como las explicaciones disponibles en varias páginas web oficiales de varios clubes de P&I y bufetes de abogados marítimos de renombre ayudan a profundizar nuestros conocimientos en lo que respecta a la aplicación e interpretaciones jurídicas de las reglas.

Una observación sobre las páginas web y los blogs náuticos, tanto oficiales como oficiosos, que no han sido revisados por expertos: es mejor evitarlos. Suelen contener información incorrecta, aunque tengan las mejores intenciones. Lo mejor es ceñirse a las pocas fuentes de información oficiales enumeradas en este artículo.

Otros buenos libros sobre el RIPA son los de DA Moore and Farhan Saeed (*'A Practical Guide to the Rules of the Road'*). Los estudiantes que aspiren a aprobar los exámenes orales de la MCA deberían estudiar estos libros.

Se necesitan muchos conocimientos, paciencia, humildad, experiencia, perseverancia y un entorno propicio y benévolo para pasar de ser un agregado/alumno y un joven oficial de navegación a un marino profesional maduro y bien informado. Sólo entonces se podrá afirmar realmente que se es un oficial de puente profesional y preparado. Un buen conocimiento del RIPA es el bastón que sostiene al marino en este largo, arduo pero gratificante viaje.

PATROCINADO POR:



**BUREAU  
VERITAS**