

Cuaderno Profesional Marítimo

 no. **499**

contenidos

02

Recordatorio del mes

Campaña de Inspección Concentrada del MoU de París sobre las disposiciones del Convenio BWM a bordo del buque. Libro de registro de agua de lastre (BWRB). Sistema de gestión del agua de lastre (BWMS). Plan de gestión del agua de lastre (BWMP). Análisis de las 10 preguntas del cuestionario guía de la CIC.

05

Nuevos requisitos del Convenio SOLAS aplicables a los dispositivos de izada de los buques

Ámbito de aplicación. Inspección inicial de dispositivos de izada a partir del 1 de enero de 2026. Mantenimiento, funcionamiento, inspección y pruebas operacionales. Directrices de la OMI relativas a los dispositivos de izada.

09

Informe de la reunión anual del Comité del Memorándum de París sobre Port State Control

Detalle de los resultados de 2024: buques inspeccionados; buques detenidos; listas de banderas; deficiencias; deficiencias por categorías; denegación de entrada a buques en puertos de la región del MoU. Resultados de la Campaña de Inspección Concentrada de 2024.

12

Abordaje entre el buque de carga general Scot Carrier y la gabarra Karin Høj en el DST de Bornholmsgat (Suecia)

Designación de serviolas/vigías para las guardias de navegación nocturnas. Uso de dispositivos electrónicos personales en las guardias. Ejecución de cambios de rumbo con antelación suficiente. Configuración adecuada de los equipos de navegación en el puente.

Campaña de Inspección Concentrada del MoU de París sobre las disposiciones del Convenio BWM

El MoU de París va a iniciar una Campaña de Inspección Concentrada (CIC) del 1 de septiembre al 30 de noviembre sobre el Convenio para la Gestión de las Aguas de Lastre (Convenio BWM).

La CIC va dirigida a todos los buques y cada buque será objeto de una sola inspección durante el período que dura la campaña.

Los funcionarios encargados del Control por el Estado del puerto usarán un cuestionario elaborado para evaluar el cumplimiento de los requisitos del BWM en las respectivas materias.

Si se detectan deficiencias, los PSCO adoptarán medidas que pueden variar desde anotar la deficiencia y dar instrucciones al capitán para que la rectifique en un plazo de tiempo determinado a la inmovilización del buque hasta que rectifique posibles deficiencias graves. Los resultados de la campaña se analizarán y se remitirán sus conclusiones a los órganos rectores de ambos MoU para presentarlos a la OMI.

En los últimos años, el enfoque principal de las inspecciones de PSC ha pasado de las cuestiones técnicas a los aspectos operacionales. Como resultado, las deficiencias relacionadas con el Código ISM se han clasificado sistemáticamente como las más comunes en las estadísticas de detenciones. Por ello, es de interés para los armadores asegurar que los sistemas de gestión conforme a los Códigos ISM e ISPS, así como el Convenio MLC, estén plenamente operativos y cumplan la normativa en todo momento.



Bureau Veritas,
el rumbo a su seguridad

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



**BUREAU
VERITAS**

Campaña de Inspección Concentrada del MoU de París sobre las disposiciones del Convenio BWM a bordo del buque

Los Memorándum (*Memorandum of Understanding*, MoU) de París y Tokio sobre el Control por el Estado Rector del Puerto iniciarán una Campaña de Inspección Concentrada (CIC) conjunta del 1 de septiembre al 30 de noviembre de 2025 sobre el Convenio para la Gestión de las Aguas de Lastre (Convenio BWM).



Si el BWMS no está operativo, debe notificarse con antelación a las autoridades de PSC y solicitar una dispensa al Estado de abanderamiento.

Otros MoU también podrían participar en la campaña. Esta CIC será complementaria a las inspecciones periódicas de *Port State Control* (PSC).

El objetivo de la campaña es verificar si los buques cumplen los requisitos obligatorios establecidos en el Convenio BWM. Esta campaña de 2025 se ha puesto en marcha con el fin de promover la aplicación eficaz y coherente de dicho convenio.

Durante las inspecciones, se verificarán los siguientes aspectos:

- Certificación reglamentaria conforme al Convenio BWM;
- Actualización y aprobación del Plan de Gestión del Agua de Lastre (*Ballast Water Management Plan*, BWMP);
- Familiarización de la tripulación con la aplicación del BWMP;
- Formación adecuada de la tripulación sobre el sistema en su conjunto;
- Aprobación y funcionamiento del sistema de gestión del agua de lastre (funcionamiento correcto del BWMS y posibles anomalías con respecto al plan correspondiente);
- Registros en el Libro de Registro del Agua de Lastre (*Ballast Water Record Book*, BWRB);
- Gestión de los sedimentos del agua de lastre; y
- Exenciones válidas, si las hubiera.

La CIC va dirigida a todos los buques y cada buque será objeto de una sola inspección durante el período que dura la campaña.

Los funcionarios encargados del Control por el Estado del puerto (*Port State Control Officer*, PSCO) usarán un cuestionario elaborado para evaluar el cumplimiento de los requisitos del BWM en las respectivas materias.

Si se detectan deficiencias, los PSCO adoptarán medidas que pueden variar desde anotar la deficiencia y dar instrucciones al capitán para que la rectifique en un plazo de tiempo determinado a la inmovilización del buque hasta que rectifique posibles deficiencias graves.

Los resultados de la campaña se analizarán y se remitirán sus conclusiones a los órganos rectores de ambos MoU para presentarlos a la OMI.

El 15 de julio, la sociedad de clasificación DNV publicó el boletín '*Technical and Regulatory News No. 23/2025 - PSC*', en el que presenta las deficiencias más frecuentes detectadas durante las inspecciones relacionadas con el Convenio BWM en los años 2024 y 2025.

Libro de registro de agua de lastre (BWRB):

- Se utiliza un libro de registro electrónico a bordo, pero no se encuentra a bordo la carta de aprobación del Estado de abanderamiento.
- Entradas incorrectas o incompletas en el BWRB.
- Discrepancias entre las anotaciones del BWRB y las operaciones de lastre realizadas.
- Discrepancias entre las anotaciones del BWRB y las anotaciones del registro del Sistema de Gestión de las Aguas de Lastre (*Ballast Water Management System*, BWMS).

— Se sigue utilizando una versión antigua (no actualizada) del libro de registro del agua de lastre.

Sistema de gestión del agua de lastre (BWMS):

- No se ha informado a las autoridades de PSC sobre el funcionamiento anormal o deficiente del BWMS.
- No se han registrado los problemas del BWMS en el libro de registro del agua de lastre.
- El BWMS, o parte de él, no funciona correctamente.
- No se siguen las medidas de contingencia en caso de un funcionamiento deficiente o fallo del BWMS.

Plan de gestión del agua de lastre (BWMP):

- Información incoherente, incompleta u obsoleta

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

sobre el BWMS, el puerto de registro, la persona designada, etc.

La incorporación de estas observaciones en las rutinas de mantenimiento a bordo y en la familiarización continua de la tripulación resulta conveniente para asegurar el cumplimiento continuo. Como es habitual, la CIC forma parte de las inspecciones regulares de las autoridades de PSC.

En los últimos años, el enfoque principal de las inspecciones de PSC ha pasado de las cuestiones técnicas a los aspectos operacionales, tales como la familiarización de la tripulación, la formación y el mantenimiento continuo. Como resultado, las deficiencias relacionadas con el Código ISM se han clasificado sistemáticamente como las más comunes —y también como posibles causas de detención del buque— en las estadísticas de detenciones. Por ello, es de interés para los armadores asegurar que los sistemas de gestión conforme a los Códigos ISM e ISPS, así como el Convenio MLC, estén plenamente operativos y cumplan la normativa en todo momento.

En este contexto, la consultora 'SQE Marine' ha publicado una circular para proporcionar orientaciones sobre cómo cumplir los requisitos de esta nueva CIC.

LAS 10 PREGUNTAS DEL CUESTIONARIO GUÍA DE LA CIC

1. ¿Se dispone a bordo de un Certificado Internacional de Gestión del Agua de Lastre (*International Ballast Water Management Certificate*, IBWMC) válido? (regla E-2 del Convenio BWM).
2. ¿Se encuentra a bordo el Plan de Gestión del Agua de Lastre (BWMP) aprobado? (regla B-1).
3. ¿Está el BWMP actualizado para reflejar los requisitos aplicables a la gestión del agua de lastre, según lo exigido por el Convenio? (regla B-1).
4. ¿Están los oficiales y la tripulación familiarizados con sus funciones en la aplicación del BWMP? (regla B-6).
5. ¿Está el Sistema de Gestión del Agua de Lastre (BWMS) aprobado por la Administración u organización reconocida correspondiente? (regla D-3 o Código BWMS).
6. ¿Se encuentra operativo el BWMS? (regla D-2 o Sección 4 del Código BWMS).
7. ¿Se ha gestionado el agua de lastre de acuerdo con lo establecido en el BWMP? (regla B-1).
8. ¿Está correctamente cumplimentado el Libro de Registro de Agua de Lastre (BWRB), incluidas las exenciones, si se han concedido? (regla B-2 y regla A-4.4).
9. ¿La tripulación gestiona los sedimentos del agua de lastre conforme al BWMP? (regla B-5).
10. Si se ha concedido una exención, ¿se cumplen las condiciones establecidas en la misma? (regla A-4).

CÓMO CUMPLIR LA NORMATIVA: BUENAS PRÁCTICAS

1. ¿Se dispone a bordo de un Certificado Internacional de Gestión del Agua de Lastre (*International Ballast Water Management Certificate*, IBWMC) válido? (regla E-2 del Convenio BWM)

Todos los buques regidos por el Convenio BWM

deben llevar a bordo un Certificado Internacional de Gestión del Agua de Lastre (IBWMC) válido. En particular, los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 GT, salvo algunas excepciones, están obligados a disponer de este certificado, así como con un Plan de Gestión del Agua de Lastre (BWMP) aprobado y un Libro de Registro del Agua de Lastre (BWRB).

2. ¿Se encuentra a bordo el Plan de Gestión del Agua de Lastre (BWMP) aprobado? (regla B-1)

Todos los buques dedicados al tráfico internacional deben llevar a bordo un Plan de Gestión del Agua de Lastre (BWMP) aprobado, tal como exige el Convenio BWM. Este plan debe ser específico para cada buque e incluir una descripción detallada de cómo el buque gestionará el agua de lastre para minimizar el riesgo de transferir organismos acuáticos nocivos y patógenos. Todos los métodos empleados a bordo para la gestión del agua de lastre deben estar incluidos en el BWMP.

3. ¿Está el BWMP actualizado para reflejar los requisitos aplicables a la gestión del agua de lastre, según lo exigido por el Convenio? (regla B-1)

El BWMP debe mantenerse actualizado para reflejar los requisitos aplicables del Convenio. Asimismo, debe estar aprobado por la administración del Estado de abanderamiento o por una Organización Reconocida (OR) que actúe en su nombre.

El plan debe incluir instrucciones para efectuar el intercambio de agua de lastre (*Ballast Water Exchange*, BWE) conforme a la regla D-1 (norma para el cambio del agua de lastre); la utilización del sistema de gestión del agua de lastre (BWMS), de acuerdo con la regla D-2 (norma de eficacia de la gestión del agua de lastre); u otros métodos aprobados por el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI.

4. ¿Están los oficiales y la tripulación familiarizados con sus funciones en la aplicación del BWMP? (regla B-6)

De acuerdo con el Convenio BWM, concretamente la regla B-6 ('Funciones de los oficiales y tripulantes'), los oficiales y la tripulación deben estar debidamente familiarizados con sus funciones en la aplicación del Plan de Gestión del Agua de Lastre (BWMP) del buque. Esto incluye comprender los procedimientos específicos contemplados en el BWMP, así como el funcionamiento de los sistemas y equipos utilizados a bordo.

La sección correspondiente debe estar incorporada en el propio BWMP. En algunos casos, los funcionarios del Control por el Estado rector del puerto (*Port State Control Officers*, PSCOs) pueden solicitar a la tripulación una demostración práctica del uso del BWMS y de los equipos relacionados.

5. ¿Está el Sistema de Gestión del Agua de Lastre (BWMS) aprobado por la Administración u organización reconocida correspondiente? (regla D-3 o Código BWMS)

El Plan de Gestión del Agua de Lastre (BWMP) debe estar aprobado por la administración del Estado de abanderamiento o por una OR que actúe en su nom-

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.

bre. Cualquier corrección, modificación o revisión del plan también debe contar con dicha aprobación. El buque debe disponer de pruebas de que el sistema de gestión del agua de lastre (BWMS) está homologado y se ha mantenido y operado conforme al Plan de Gestión del Agua de Lastre del buque.

6. ¿Se encuentra operativo el BWMS? (regla D-2 o Sección 4 del Código BWMS)

El BWMS a bordo debe estar en condiciones adecuadas de funcionamiento. En caso de funcionamiento anormal, se deben tomar todas las medidas posibles para corregir la situación. Si el BWMS no está operativo, debe notificarse con antelación a las autoridades de PSC y solicitar una dispensa al Estado de abanderamiento.

En cualquier caso, su BWMP debe incluir procedimientos de emergencia y métodos alternativos para situaciones en las que el BWMS no funcione. Asimismo, debe disponerse de un Plan de medidas correctoras, disponible para su presentación ante los PSCO.

El Sistema de Mantenimiento Planificado (*Planned Maintenance System*, PMS) del buque debe contemplar inspecciones y medidas de mantenimiento para todos los elementos del BWMS. También debe disponerse a bordo de un conjunto de repuestos conforme a los requisitos del fabricante.

7. ¿Se ha gestionado el agua de lastre de acuerdo con lo establecido en el BWMP? (regla B-1)

Debe disponerse de pruebas que demuestren cómo se ha gestionado el agua de lastre a bordo. Las medidas deben ajustarse a los requisitos del BWMP aprobado. Cualquier intercambio o tratamiento debe seguir los pasos incluidos en el BWMS.

Cualquier modificación/desviación de las medidas debe registrarse y comunicarse por adelantado a las autoridades del PSC.

8. ¿Está correctamente cumplimentado el Libro de Registro de Agua de Lastre (BWRB), incluidas las exenciones, si se han concedido? (regla B-2 y regla A-4.4)

El Libro de registro del agua de lastre (BWRB) debe cumplimentarse correctamente, incluyendo los detalles de cualquier exención concedida en virtud del Convenio BWM.

En particular, la regla B-2 ('Libro registro del agua de lastre') exige el mantenimiento de un BWRB, mientras que la regla A-4.4 se refiere a las exenciones y su registro.

El BWRB debe reflejar el detalle de todas las operaciones relacionadas con el agua de lastre, incluyendo su embarque, transferencia y descarga. Debe consignarse información específica como la fecha, la hora, la ubicación (puerto o latitud/longitud) y el volumen de cada operación.

El Libro debe tener un formato aprobado, que

puede ser físico o electrónico (este último, puede estar integrado en otro libro o sistema de registro a bordo).

El BWRB debe conservarse a bordo durante un periodo mínimo de dos años a partir de la última anotación registrada.

Cada anotación debe estar firmada por el oficial responsable de la operación, y cada página completada debe contar con la firma del capitán.

9. ¿La tripulación gestiona los sedimentos del agua de lastre conforme al BWMP? (regla B-5)

El Plan de Gestión del Agua de Lastre (BWMP), de acuerdo con la regla B-5 del Convenio BWM, debe abordar la gestión de sedimentos y establece que los buques deben minimizar la admisión y descarga de sedimentos durante las operaciones de lastre.

El BWMP debe diseñarse y construirse con el fin de minimizar la admisión y el atrapamiento indeseado de sedimentos, facilitar su eliminación y proporcionar un acceso seguro que permita su eliminación y muestreo.

La tripulación debe estar familiarizada con las técnicas y procedimientos para la manipulación de sedimentos a bordo.

10. Si se ha concedido una exención, ¿se cumplen las condiciones establecidas en la misma? (regla A-4)

Si se a un buque se le concede una exención en virtud de la regla A-4 del Convenio BWM, deben cumplirse estrictamente las condiciones establecidas en dicha exención.

La regla A-4 permite conceder exenciones basadas en una evaluación de riesgos asociada a viajes o rutas específicas, pero estas exenciones no son incondicionales.

El buque debe seguir cumpliendo las condiciones especificadas en el documento de exención, las cuales pueden incluir restricciones sobre los puntos de embarque o descarga del agua de lastre, así como la aplicación de prácticas específicas de gestión del agua de lastre.



PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

Pueden consultar este artículo en su versión en inglés a través de los enlaces:

<https://safety4sea.com/psc-update-concentrated-inspection-campaign-to-focus-on-bwm-in-2025/>

<https://safety4sea.com/cm-sqe-marine-key-guidance-regarding-cic-on-ballast-water-management/>

Nuevos requisitos del Convenio SOLAS aplicables a los dispositivos de izada de los buques

La OMI ha incorporado la nueva regla II-1/3-13 a la Parte A-1 (Estructura de los buques) del capítulo II-1 del Convenio SOLAS mediante la adopción de la Resolución MSC.532(107), que establece nuevos requisitos para los dispositivos de izada y chigres utilizados en operaciones de fondeo.

Estas enmiendas entrarán en vigor el **1 de enero de 2026**, con el objetivo de reforzar la seguridad y eficiencia de las operaciones en el sector marítimo.

La sociedad de clasificación *Lloyd's Register* ha publicado el boletín '*Class News 12/2025*', en el que analiza los requisitos aplicables a estos dispositivos. Las enmiendas a SOLAS se complementan con las Directrices MSC.1/Circ.1663 de la OMI, que abordan esta misma materia.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

La nueva regla se aplicará a los dispositivos de izada y los chigres utilizados en operaciones de fondeo, así como al equipo suelto asociado a dichos dispositivos. Se entiende por 'dispositivo de izada' todo equipo instalado a bordo del buque para la manipulación de la carga, utilizado en:

- operaciones de embarque, traslado o descarga de la carga;
- elevación y descenso de tapas de escotilla de bodegas o mamparos móviles;
- maniobras en la cámara de máquinas (como grúas para realizar mantenimientos);
- manipulación de provisiones;
- manejo de conductos flexibles/tuberías;
- puesta a flote y recuperación de los botes auxiliares y aplicaciones similares;
- manipulación de cargas por el personal del buque.

En general, los requisitos también se aplican a los dispositivos de izada con una carga de trabajo segura (*Safe Working Load*, SWL) inferior a 1.000 kg, salvo que la administración del Estado de bandera otorgue exenciones específicas.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación algunos dispositivos instalados en buques para actividades *offshore*, como los destinados a la instalación, reparación o desmantelamiento de tuberías o cables submarinos, o a la construcción de instalaciones en el mar.

REQUISITOS PARA LOS DISPOSITIVOS DE IZADA NUEVOS (INSTALADOS EL 1 DE ENERO DE 2026 O POSTERIORMENTE)

Antes de su puesta en servicio, los nuevos dispositivos de izada deberán someterse a un proceso de certificación, que incluye:

- Evaluación de planos y verificación de materiales.



- Inspección y pruebas durante la fabricación.
- Verificación de la certificación de los componentes (incluidos los equipos/elementos sueltos).
- Prueba de carga y examen minucioso tras su instalación y antes de su primer uso, así como después de reparaciones, modificaciones o reformas importantes.

REQUISITOS PARA LOS DISPOSITIVOS DE IZADA EXISTENTES (INSTALADOS ANTES DEL 1 DE ENERO DE 2026)

De acuerdo con la regla II-1/3-13.2.4 de SOLAS, los dispositivos de izada instalados antes del 1 de enero de 2026 deberán someterse a una prueba de carga y a un examen minucioso -siguiendo las Directrices de la OMI- en una fecha no posterior al primer reconocimiento de renovación que se realice a partir del 1 de enero de 2026.

Estos dispositivos deberán llevar una marca permanente y contar con documentación que acredite su carga de trabajo segura (SWL).

Los certificados existentes emitidos conforme a otros instrumentos internacionales -como el Convenio n°152 de la OIT- serán aceptados como válidos para el cumplimiento de la normativa.

En caso de que no se disponga de certificados válidos (por ejemplo, para las grúas de la cámara de máquinas), el armador deberá calcular la SWL correspondiente con el fin de verificar la carga de prueba.

Cuando no se conozca la carga de trabajo segura

Antes de su puesta en servicio, los nuevos dispositivos de izada deberán someterse a un proceso de certificación.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

Cuadro 1: Cargas de prueba mínimas para los dispositivos de izada

SWL del dispositivo de izada, en toneladas	Carga de prueba, en toneladas
SWL ≤ 20 t	1,25 x SWL
20 t < SWL ≤ 50 t	SWL + 5 t
SWL > 50 t	1,10 x SWL

de los dispositivos de izada ni se disponga de información técnica del proyecto -como puede ocurrir con equipos instalados antes del 1 de enero de 2026 cuyo fabricante ya no exista-, la carga de prueba (SWL) deberá calcularse utilizando los parámetros del Cuadro 1 (ver arriba).

Este cálculo deberá basarse en la carga de trabajo segura designada por la compañía y se considerará aceptable siempre que cuente con la aprobación de la Administración.

INSPECCIÓN INICIAL DE DISPOSITIVOS DE IZADA A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2026

Durante la primera inspección de renovación del Certificado de Seguridad de Construcción de Buque de Carga o de la inspección de seguridad de buques de pasaje realizada después del 1 de enero de 2026, los inspectores deberán verificar que los dispositivos de izada:

- están certificados conforme a una norma de referencia válida;
- están claramente marcados, de forma indeleble y en un lugar visible del dispositivo, con la carga de trabajo segura (SWL) y demás información esencial para su operación segura (por ejemplo, el radio de giro máximo/mínimo o el ángulo de la pluma);
- llevan una marca clara y permanente con su identificación única (nº de serie), la SWL y cualquier otra información adicional requerida para un uso seguro;
- disponen de un manual de operación y mantenimiento a bordo.
- y que los equipos sueltos asociados han sido sometidos a pruebas de carga y examinados minuciosamente por una persona competente.

Nota: se considerará como norma de referencia válida, entre otras, la certificación ‘LR CLAME’ de Lloyd’s Register, notaciones de clase emitidas por miembros de la IACS, el Convenio nº 152 de la OIT o cualquier otra norma internacional reconocida por la administración del Estado de abanderamiento.

En caso de que el dispositivo de izada no cuente con certificación previa, deberá someterse a una prueba de carga y a un examen minucioso por parte de una persona competente, según lo determine la Administración, durante la inspección de renovación.

MANTENIMIENTO, FUNCIONAMIENTO, INSPECCIÓN Y PRUEBAS OPERACIONALES

De acuerdo con la regla II-1/3-13.3 de SOLAS, los dispositivos de izada y los chigres utilizados en operaciones de fondeo —independientemente de su fecha de instalación—, así como todo el equipo suelto asociado, deberán someterse regularmente a:

- Pruebas operacionales.

- Exámenes minuciosos.
- Inspecciones sistemáticas.
- Procedimientos de operación y mantenimiento conforme a las Directrices de la OMI.

Los armadores deben garantizar el cumplimiento de las recomendaciones del fabricante, las normas del sector y los protocolos operacionales, asegurando además que estos dispositivos estén incluidos en el programa de mantenimiento a bordo. Los manuales de operación y mantenimiento deben estar disponibles a bordo. En caso de que no existan, las Directrices de la OMI ofrecen métodos para su elaboración o reproducción.

Asimismo, todo el personal encargado de operar los dispositivos de izada deberá estar debidamente formado, cualificado y familiarizado con el manejo seguro del equipo.



DIRECTRICES DE LA OMI RELATIVAS A LOS DISPOSITIVOS DE IZADA

Estas directrices, aprobadas mediante la circular MSC.1/Circ.1663, respaldan la aplicación de la nueva regla II-1/3-13 de SOLAS a los dispositivos de izada y al equipo suelto utilizado junto con ellos.

1. Proyecto, construcción e instalación

Según lo dispuesto en la regla II-1/3-13.2.1.1 de SOLAS, los dispositivos de izada instalados el 1 de enero de 2026 o posteriormente deberán ser proyectados, contruidos e instalados conforme a las reglas de una sociedad de clasificación reconocida por la Administración, o de acuerdo con normas aceptables para la Administración que ofrezcan un grado de seguridad equivalente.

2. Pruebas de carga y examen minucioso

Como se ha mencionado, los dispositivos de izada deben someterse a una prueba de carga tras su instalación, antes de su primer uso, y después de cual-

PATROCINADO POR:



quier reparación o modificación importante. Para los equipos a los que se aplique la regla II-1/3-13.2.4 de SOLAS, esta prueba deberá realizarse a más tardar en el primer reconocimiento de renovación efectuado el 1 de enero de 2026 o posteriormente. Además, deberán someterse a dicha prueba al menos una vez cada 5 años.

En el caso de dispositivos previstos para uso en puerto o aguas abrigadas, la carga de prueba se calculará en función de la SWL. Para aquellos proyectados para operar en mar abierta, las cargas de prueba deberán ser aceptables a juicio de la Administración o de la sociedad de clasificación, teniendo en cuenta las cargas dinámicas aplicables.

Los dispositivos de izada deberán someterse a un examen minucioso satisfactorio a juicio de la Administración, tras cada prueba de carga, y anualmente.

Si, tras el examen minucioso, la persona competente determina que el funcionamiento del dispositivo no es seguro o que no cumple los requisitos aplicables, este deberá retirarse del servicio hasta corregir la deficiencia. También deberá marcarse de forma visible para evitar su uso, y su estado debe anotarse en el registro de dispositivos de izada.

Se deberá mantener a bordo un registro actualizado de todas las pruebas de carga y exámenes minuciosos realizados.



3. Demostración del cumplimiento

Antes de su primer uso, debe certificarse que los dispositivos de izada instalados a partir del 1 de enero de 2026 cumplen los siguientes requisitos:

1. Evaluación del plano del dispositivo y de las conexiones de sus asientos;
2. Verificación de los materiales;
3. Reconocimientos, pruebas y exámenes durante la fabricación;
4. Verificación de los certificados de los componentes, incluyendo el equipo suelto; y
5. Pruebas y examen minucioso en el momento de la instalación a bordo.

También deberá certificarse que los dispositivos instalados antes del 1 de enero de 2026 cumplen la regla, siempre que cuenten con certificados válidos de prueba y examen emitidos conforme a instrumentos internacionales aceptables para la Administración, con anterioridad a la entrada en vigor de la norma.

Todos los dispositivos de izada certificados a

bordo deberán incluirse en el 'Registro de dispositivos de izada y equipo para la manipulación de carga del buque' y mantenerse a bordo tanto el plan de utilización de los aparejos como la lista de bloques con la disposición correcta del guarnimiento y los aparejos para el dispositivo de izada y los puestos del equipo suelto conexo, si procede.

4. Mantenimiento, inspección y pruebas operacionales

La inspección y el mantenimiento de los dispositivos de izada pueden implicar riesgos, como trabajos en altura o entrada en espacios cerrados. Se deberá prestar especial atención a:

1. Corrosión y daños en elementos estructurales principales (brazos, casetas, columna de rotación, pedestales y asientos/conexiones de las grúas, incluidas las soldaduras y los pernos);
2. Desgaste, corrosión y daños en los componentes mecánicos (chigres, cilindros hidráulicos, cojinetes de rotación, poleas y clavijas);
3. Funcionamiento y el ajuste adecuado de los dispositivos de seguridad, protección y limitación;
4. Estado general y funcionamiento del dispositivo en su conjunto y, en particular, de los medios hidráulicos o neumáticos, los cilindros hidráulicos/neumáticos, los motores, las mangueras, las tuberías, los chigres, los frenos y los tambores;
5. Corrosión y daños en medios de acceso a los dispositivos de izada (plataformas de mantenimiento y las extensiones que se hayan añadido, soportes y soldaduras); y
6. Certificación e identificación de los cables.

Los cables (incluidas sus terminaciones) que presenten desgaste, rotura o corrosión deberán ser inspeccionados y descartados según las recomendaciones del fabricante, normas del sector, normas internacionales o las disposiciones de la sociedad de clasificación.

5. Manual de mantenimiento

El fabricante debe proporcionar un manual de mantenimiento del dispositivo de izada. En caso de no disponer del manual original para equipos antiguos, este podrá obtenerse a través de terceras partes competentes.

Para cada dispositivo de izada, el manual de mantenimiento debe incluir, como mínimo, lo siguiente:

1. Descripción del régimen de inspección y programas de mantenimiento prescritos que sean específicos del dispositivo de izada, listas de comprobaciones y una lista de las herramientas clave;
2. Instrucciones para reparaciones/mantenimientos rutinarios;
3. Información técnica de mantenimiento;
4. Datos sobre lubricantes, aceites y los cambios de filtro recomendados;
5. Información sobre el mantenimiento del cojinete de giro, cuando proceda;
6. Listas de las piezas/componentes sustituibles y sus procedimientos de inspección/mantenimiento/sustitución;
7. Las listas de proveedores de las piezas de repuesto;
8. Modelos de registros de inspección y

PATROCINADO POR:



- mantenimiento;
9. Procedimientos para pruebas operacionales, así como los procedimientos de inspección de las pruebas operacionales anteriores y posteriores;
 10. Lista de componentes críticos que requieren atención especial durante las inspecciones, así como los procedimientos de inspección/mantenimiento de estos componentes;
 11. Intervalos recomendados para revisión/sustitución de los componentes y el equipo;
 12. Información sobre la conservación del revestimiento y del sistema de protección contra la corrosión;
 13. Recomendaciones para las inspecciones y mantenimientos especiales en dispositivos de izada que no se han puesto en funcionamiento durante periodos de tiempo largos.

6. Registros de las inspecciones y mantenimientos

Deben mantenerse y conservarse a bordo los registros de las inspecciones y el mantenimiento rutinarios de los dispositivos de izada, o de sus componentes o piezas. Se podrán documentar los registros y pormenores de las inspecciones y el mantenimiento con el formulario que proceda. Se deben seguir las recomendaciones del fabricante, referida a dichos registros de las inspecciones y el mantenimiento.

7. Operaciones

El personal encargado de operar los dispositivos de izada debe estar cualificado y familiarizado con el equipo y debe contar con la autorización del capitán.

Debe conocer el papel que desempeña durante la misma, en particular, las señales que puedan ser necesarias para iniciar, coordinar o detener la operación; disponer del equipo de protección personal adecuado para la tarea; planificarse, supervisarse y llevarse a cabo de modo que se reduzcan al mínimo los riesgos que se hayan determinado; los procedimientos y las instrucciones deben estar relacionados con el tipo específico del dispositivo de izada y deberán figurar en el manual de operaciones.

- Debe prestarse la debida atención a toda condición restrictiva para el dispositivo, las condiciones ambientales, las limitaciones del dispositivo de

izada, como la SWL y el radio de giro.

- Se deben establecer unas comunicaciones eficaces entre el personal del buque y el personal de tierra que participe en la operación de izada.
- Se deben habilitar medios seguros para acceder a los dispositivos y a las cargas que requieran enganche/desenganche. Se debe disponer de zonas seguras para los señalizadores y operadores de las eslingas.
- Cuando se elaboren los planes y los procedimientos para las operaciones de izada, hay que tratar de evitar los golpes entre las piezas de los dispositivos de izada y las personas o estructuras que estén muy próximas.
- En los procedimientos y las medidas para el funcionamiento en condiciones de seguridad de los dispositivos deben tenerse en cuenta los instrumentos internacionales y nacionales pertinentes y las mejores prácticas sobre la seguridad y la salud en el trabajo.
- Los dispositivos deben sujetarse y estibarse para evitar su movimiento incontrolado durante los viajes. Los medios de estiba y sujeción deben ser los prescritos por el fabricante.

El personal que realice operaciones con los dispositivos de izada debe consultar el manual de operaciones para toda instrucción específica referida a las operaciones de izada.

8. Manual de operaciones

El fabricante debe proporcionar un manual de operaciones para cada dispositivo de izada, el cual deberá incluir, como mínimo:

1. Limitaciones de proyecto, operacionales y ambientales;
2. Especificaciones del equipo suelto compatible;
3. Instrucciones sobre seguridad; y
4. Procedimientos operacionales, incluidos los procedimientos especiales, si los hay.

Para los dispositivos instalados antes de la entrada en vigor de la regla, los manuales deben elaborarse utilizando los datos originales de diseño, fabricación e instalación, incluyendo cualquier modificación posterior. Si no se dispone de esta información, los manuales deben elaborarse conforme a los procedimientos y prácticas operativas actuales.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**



Pueden consultar este artículo en su versión en inglés a través de los enlaces:

<https://www.lr.org/en/knowledge/class-news/12-25/>

<https://www.iomshipregistry.com/media/pe0np5qv/msc1-circ1663-guidelines-for-lifting-appliances.pdf>

Informe de la reunión anual del Comité del Memorándum de París sobre *Port State Control*

El 1 de julio, la Secretaría del Memorándum de París (MoU de París) para el Control de los Buques por el Estado del puerto (*Port State Control*, PSC) publicó su 'Informe Anual 2024', que ofrece una visión general de las actividades desarrolladas por el MoU durante el año anterior.

El documento incluye, entre otros aspectos, información estadística sobre los resultados de las inspecciones realizadas por las autoridades marítimas de los Estados miembros, así como la clasificación de las listas de banderas.

La Lista Blanca del MoU de París está integrada por 40 Estados, dos menos que en 2023. El **pabellón español** asciende, por tercer año consecutivo y de forma muy significativa, del puesto 33 al 26 en dicha Lista Blanca (posición 36 en 2022 y 39 en 2021).

En 2024 se llevaron a cabo 25 inspecciones a 24 buques de bandera española en puertos del MoU de París, lo que representa una **disminución del 30,6%** respecto a 2023 (36 inspecciones).

En el **48,0%** de estos controles se detectó alguna deficiencia (12 en total), cifra ligeramente superior a la de 2023 (47,2%), aunque inferior a la de 2022 (49,0%). No se produjo ninguna detención (la media de detenciones en el MoU de París fue del 4,0%).

Entre las novedades más relevantes de este año, el Comité del MoU ratificó el acuerdo previamente alcanzado para incorporar el Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ecológicamente Racional de los Buques (**Convenio HKC**) como **instrumento relevante a efectos del MoU** a partir del 1 de julio de 2025.

Esta decisión refuerza el compromiso del MoU con la promoción de prácticas responsables en materia de reciclaje de buques.

El informe de 2024 advierte sobre varios fenómenos preocupantes. Uno de ellos es el aumento del número de buques que operan con '**banderas falsas**'. Se ha constatado que determinados buques enarbolan pabellones de Estados miembros de la OMI o de otros países sin su conocimiento ni su autorización, y sin disponer de certificados de registro válidos.

Esta evasión de la jurisdicción y del control legítimos del Estado de abanderamiento representa una amenaza grave para la seguridad de la navegación, la protección del medio marino y el bienestar de las tripulaciones.

Este tipo de prácticas socavan la integridad del marco normativo marítimo internacional y, ya se están adoptando medidas, en colaboración con la OMI y sus Estados miembros, para abordarlas con la atención que requieren.

A ello se suma el incremento del número de buques que operan dentro de la denominada '**flota en la sombra**' o '**flota oscura**'.



Ante las limitaciones inherentes al control por el Estado rector del puerto para afrontar los riesgos que plantean estos buques -que, en numerosos casos, operan con registros fraudulentos y no hacen escala en puertos del MoU-, el informe subraya la urgente necesidad de reforzar la cooperación internacional para abordar eficazmente los peligros que entrañan estas flotas.

En 2024 se denegó la entrada a puertos de la región del MoU a 15 buques, frente a los 11 registrados en el año 2023.

DETALLE DE LOS RESULTADOS DE 2024

Buques inspeccionados

El régimen de Inspección del MoU selecciona los buques a inspeccionar en función del riesgo que representan y premia a las flotas de calidad.

Así, los 'buques de bajo riesgo' cuentan con una ventana de inspección de hasta 36 meses, mientras que los de 'alto riesgo' están sujetos a inspecciones ampliadas cada 6 meses.

A un buque con pabellón incluido en la Lista Gris o Negra que sea detenido en varias ocasiones, se le puede denegar el acceso a puertos de la región del MoU de París.

Durante 2024, se efectuaron en la región del MoU de París 16.508 inspecciones (-1,5%) a 14.538 buques, lo que supone un ligero descenso respecto a 2023 (16.769 inspecciones a 14.878 buques) y 2022 (17.304 inspecciones a 15.439 buques), aunque supera las cifras de 2021 (15.402) y 2020 (13.168).

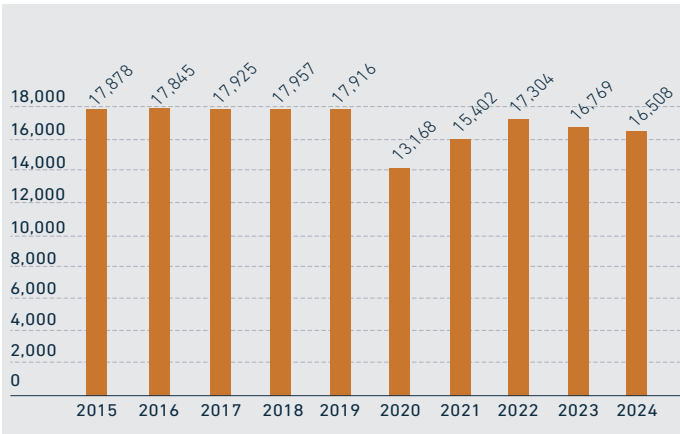
Los gráficos siguientes muestran la evolución del número de inspecciones y de buques individuales inspeccionados a lo largo de los últimos años:

PATROCINADO POR:

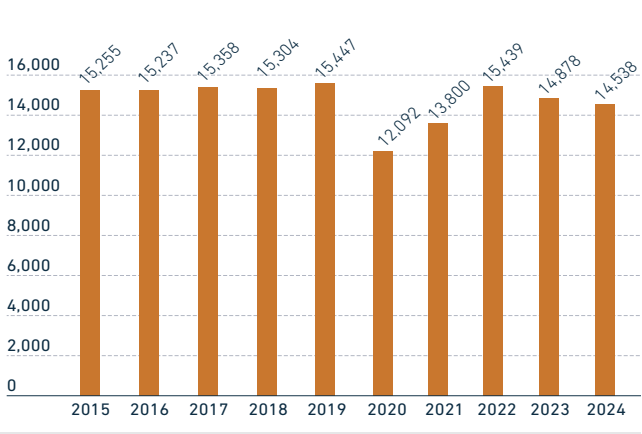


**BUREAU
VERITAS**

Número de inspecciones:



Número de buques individuales inspeccionados:



Buques detenidos

Algunas deficiencias suponen un claro peligro para la seguridad, la salud o la protección del medio ambiente, y por ello se detiene al buque hasta que dichas deficiencias hayan sido subsanadas. El índice de detenciones se expresa como un porcentaje del número total de inspecciones, y no del número de buques individuales inspeccionados, con el fin de reflejar que algunos buques pueden ser detenidos en más de una ocasión a lo largo del año.

En 2024, el número de **detenciones**, que había disminuido significativamente en 2023 (-13,2% respecto a 2022), volvió a **aumentar**, pasando de 639 a 665 (+4,1%), lo que representa un **4,03%** del total de inspecciones.

El informe de este año muestra preocupación por la **tendencia al alza** observada en las tasas medias de detención a lo largo del último trienio. En 2022 se alcanzó un índice del 4,25%, que descendió ligeramente al 3,81% en 2023, pero repuntó nuevamente

en 2024 hasta el 4,03%. Estos valores se sitúan claramente por encima de los registrados antes de la pandemia de COVID-19 (2,98 % en 2019), lo que, según la Secretaría del MoU de París, requiere un seguimiento atento sobre su evolución en los próximos meses. Cabe destacar que, tras analizar las deficiencias detectadas, no se ha identificado una causa principal que explique este aumento de los incumplimientos. Por ello, la Secretaría del MoU insta a las compañías navieras y demás partes implicadas a revisar sus prácticas operacionales y a garantizar el cumplimiento efectivo de las normas internacionales en materia de transporte marítimo.

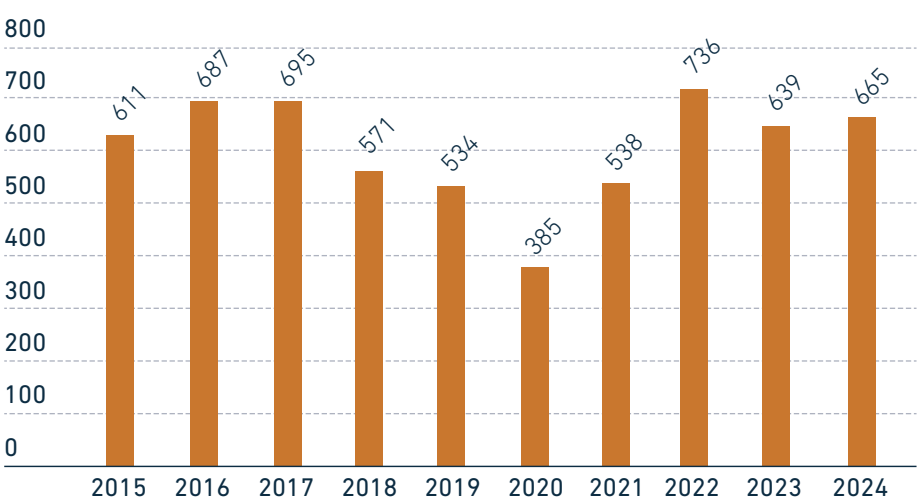
Las deficiencias que motivaron detenciones han pasado de 4.809 en 2023 a **4.557** en 2024. Aunque esto representa un descenso del 5,2% respecto al año anterior, la cifra sigue estando por encima de los valores registrados en el periodo 2014-2021.

Estas cifras se resumen en la siguiente tabla y gráfico:

Porcentaje de detenciones:

Año	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
%	3,78	3,38	3,42	3,85	3,88	3,18	2,98	2,92	3,49	4,25	3,81	4,03

Número de detenciones:



PATROCINADO POR:



En 2024 se **denegó** la entrada a puertos de la región del MoU a **15 buques**, frente a los 11 registrados en 2023. A pesar de este aumento respecto al año anterior, la cifra sigue siendo considerablemente inferior a los niveles registrados previos a la pandemia, lo que indica una tendencia positiva sostenida en el cumplimiento normativo (25 denegaciones en 2019 y 2018, 32 de 2017).

En los últimos tres años, un total de 38 buques han sido objeto de denegación de acceso por haber sido inmovilizados en múltiples ocasiones. En 13 de estos casos, la prohibición se debió al incumplimiento de la obligación de dirigirse al astillero de reparación designado. En el mismo periodo, se denegó la entrada por segunda vez a 5 buques, y por tercera vez a uno. Los pabellones de Camerún (9 casos) y Palau (6 casos) han sido los que han registrado un mayor número de buques a los que se ha denegado la entrada en puertos del MoU de París, sobre un total de 38 prohibiciones.

Listas de banderas

El sistema de clasificación en Listas (Blanca, Gris y Negra) del MoU agrupa a todas las banderas, desde las de mayor calidad hasta aquellas consideradas de alto o muy alto riesgo.

En 2024, las tres listas estuvieron compuestas por un total de **69** Estados de bandera (dos menos que en 2023): **40** en la Lista **Blanca**, **17** en Lista **Gris** y **12** en la Lista **Negra**. En 2023, el total de Estados incluidos era de 71, de los cuales 42 estaban en la Lista Blanca, 17 en la Gris y 12 en la Negra. Esta disminución se debe a que, en 2024, un menor número de Estados de abanderamiento alcanzó el umbral mínimo de 30 inspecciones, por lo que no pudieron ser incluidos en la clasificación.

Algunas de las banderas clasificadas como de “muy alto riesgo” en años anteriores mantienen esa categoría, con escasos signos de mejora. Los **pabellones con peores resultados han sido: Camerún, Tanzania, República de Moldavia, Vietnam, Comoras, Ucrania, Vanuatu, Belice, Guinea-Bisáu, Palau, Togo y San Cristóbal y Nieves.**

Este año, los mejores resultados los ha registrado **Francia**, que logra pasar del puesto 11 a encabezar la **Lista Blanca**, seguida por Dinamarca, Noruega, Países Bajos, Singapur, Islas Caimán, Finlandia e Italia. Destacan también los **ascensos de España** (del puesto **33 al 26**), Islas Caimán (del 17 al 6) y Luxemburgo (del 19 al 9).

La bandera de **Egipto** ha ascendido de la Lista Gris a la Blanca, y **Argelia** de la Lista Negra a la Gris. En sentido contrario, **Arabia Saudita, Croacia y Rusia** han descendido de la Lista Blanca a la Gris. Este año se han incorporado a la **Lista Negra** las banderas de **San Cristóbal y Nieves**, que el año pasado estaba en la Lista Gris, y **Guinea-Bisáu**.

Por tipo de buque, los pertenecientes a la categoría ‘transporte de animales’ registraron en 2024 el mayor índice de detenciones por inspección (15,1%), seguidos por los buques de ‘carga general/multipropósito’ (7,0%), ‘carga refrigerada’ (5,6%) y ‘graneleros’

(4,7%). Los segmentos de la flota con **mejores resultados** fueron los **gaseros**, los portacontenedores y los buques de pasaje.

Deficiencias

El número de **deficiencias** registradas en 2024 ha experimentado un **aumento significativo**. Se contabilizaron un total de **49.958** deficiencias, frente a las 47.510 de 2023, 47.569 de 2022, 36.367 de 2021 y 28.372 de 2020.

Deficiencias por categorías

Al analizar las deficiencias que han motivado detenciones, no se identifica ningún convenio -ni parte específica de algún convenio- con un aumento significativo de incumplimientos respecto a años anteriores. Por el contrario, el análisis revela un patrón constante de incumplimientos en áreas ya conocidas, lo que pone de manifiesto desafíos persistentes para el sector.

Las principales áreas afectadas siguen siendo:

- Seguridad contra incendios (capítulo II-2 del Convenio SOLAS), con un 17,2 % del total de deficiencias registradas;
- Elementos estructurales y eléctricos del buque (capítulo II-1 de SOLAS), con un 11,3 %;
- Cuestiones relacionadas con la protección de la salud, la asistencia médica, el bienestar y la seguridad social (Título IV del Convenio MLC 2006), con un 10,4 %.

A un nivel más detallado, se observan niveles elevados de incumplimiento en relación con las puertas cortafuegos (3,2%) y los contratos de empleo de los marinos (1,5 %). De forma más general, las deficiencias relativas al Código ISM se registraron en el 4,6 % de los casos.

CAMPAÑA DE INSPECCIÓN CONCENTRADA

Las Campañas de Inspección Concentrada (CIC) se llevan a cabo anualmente en los puertos de la región del MoU y se centran en áreas específicas del cumplimiento de las normativas internacionales.

Entre el 1 de septiembre y el 30 de noviembre de 2024, los MoUs de París y Tokio llevaron a cabo una CIC conjunta centrada en las condiciones de empleo de los marinos, evaluando el cumplimiento de los contratos de empleo (SEAs) conforme a lo establecido en el Convenio MLC 2006. También se verificó que los marinos:

- recibieran salarios adecuados;
- contaran con garantías financieras por parte de los armadores para cubrir indemnizaciones en caso de fallecimiento, discapacidad o repatriación;
- y se trabajó para concienciar a armadores, operadores y tripulaciones sobre los requisitos inspeccionados durante la campaña.

En general, el informe concluye que los resultados de la CIC muestran un buen nivel de cumplimiento del Convenio MLC 2006. Se llevaron a cabo **3.863** inspecciones, de las cuales solo **30** derivaron en **detenciones** por deficiencias relacionadas con la CIC (el **0,8%** de los casos).

Pueden consultar este artículo en su versión en inglés a través de los enlaces:

https://parismou.org/publications?field_news_category_target_id=4

<https://parismou.org/system/files/2025-06/Report%20CIC%20on%20Crew%20Wages%20and%20SEAs%202024.pdf>

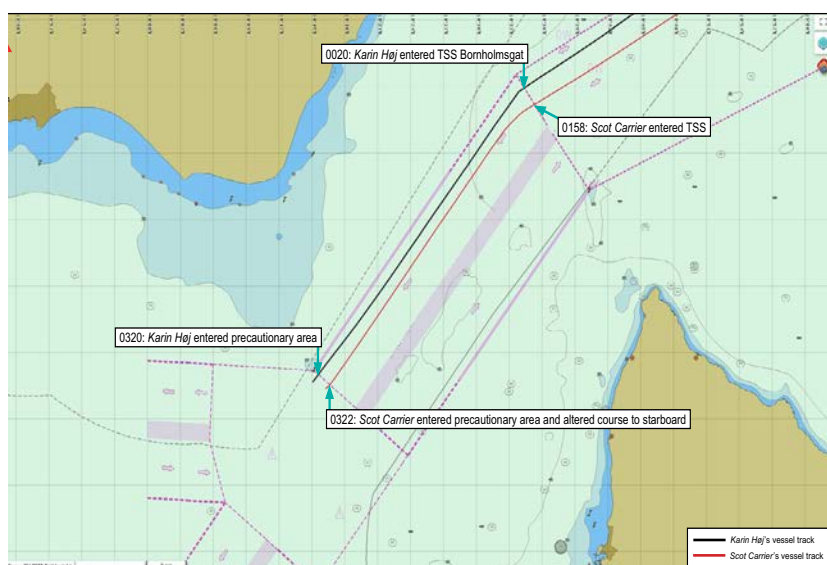
PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

Abordaje entre el buque de carga general *Scot Carrier* y la gabarra *Karin Høj* en el DST de Bornholmsgat (Suecia)

La navegación prudente exigía tomar medidas tempranas y contundentes para dejar claras las intenciones. El cambio de rumbo del *Scot Carrier* cerca de la *Karin Høj* dejó apenas tres minutos para que el patrón se percatara del riesgo de abordaje y tomara medidas, en el supuesto de que estuviera supervisando activamente la situación.



Dispositivo de Separación de Tráfico de Bornholmsgat y posiciones del *Scot Carrier* y *Karin Høj*.

A las 03:27 horas del 13 de diciembre de 2021, el buque de carga general *Scot Carrier*, abanderado en el Reino Unido, y la gabarra con tolva dividida *Karin Høj*, abanderada en Dinamarca, se abordaron en la zona de precaución adyacente al Dispositivo de Separación de Tráfico (DST) de *Bornholmsgat*, Suecia. Como resultado del accidente, la *Karin Høj* volcó y sus dos tripulantes perdieron la vida.

Los buques colisionaron después de que el 2º oficial de guardia a bordo del *Scot Carrier* cambiara de rumbo en un 'punto de paso' (waypoint) planificado sin comprobar el tráfico de buques que navegaba en la zona ni tampoco si era seguro ejecutar la maniobra.

Tras el abordaje, el 2º oficial del *Scot Carrier* no avisó inmediatamente al capitán ni dio la voz de alarma, sino que restableció el rumbo y velocidad originales del buque.

EL ABORDAJE

Karin Høj

Cuando *Scot Carrier* se incorporó al DST a las 02:09 horas, la *Karin Høj* se encontraba 7,7 millas por su proa y, dado que entre ambos buques la diferencia de velocidad era muy pequeña, la situación de aproximación tardó en desarrollarse.

Cuando la *Karin Høj* se acercaba a la zona de precaución en el extremo sur de la vía de circulación del DST, la boya *Svartgrund* se encontraba cerca de su amura de estribor, con el *Scot Carrier* a 8 cables cerca de su través de babor.

El *Scot Carrier* era el buque 'que alcanza' y debía mantenerse apartado de la derrota de la *Karin Høj* de acuerdo con la regla 13 del RIPa. Además, y en aplicación de la regla 10 (b) (i) del RIPa (que se refiere a la obligación de los buques que navegan en un DST de utilizar la vía de circulación apropiada, siguiendo la dirección general de la corriente del tráfico indicada) era razonable que el patrón de la *Karin Høj* pensara que el *Scot Carrier* estaba siguiendo un rumbo adecuado, ya que el buque ya se encontraba navegando en la vía de circulación de tráfico.

No cabía esperar que el *Scot Carrier* cambiara de rumbo hacia la *Karin Høj* a una distancia tan corta en mar abierto. Las dos luces de tope y la luz lateral de estribor del *Scot Carrier* se deberían haber visto desde el puente de la *Karin Høj*, (ver las figuras de la página siguiente).

La ubicación en el puente del equipo de navegación de la *Karin Høj* obstruía parcialmente la visión hacia proa y las ventanas de estribor más a popa estaban parcialmente obstruidas por una estantería. El espacio para moverse en el puente era limitado, pero era posible mantener una visión panorámica de la mar si el oficial de guardia modificaba su posición corporal desde la butaca del puente.

Las ventanas de popa estaban equipadas con láminas solares para proteger del sol el puente, pero no fue posible determinar el grado de tintado, ya que los cristales de las ventanas habían desaparecido tras el rescate de la gabarra.

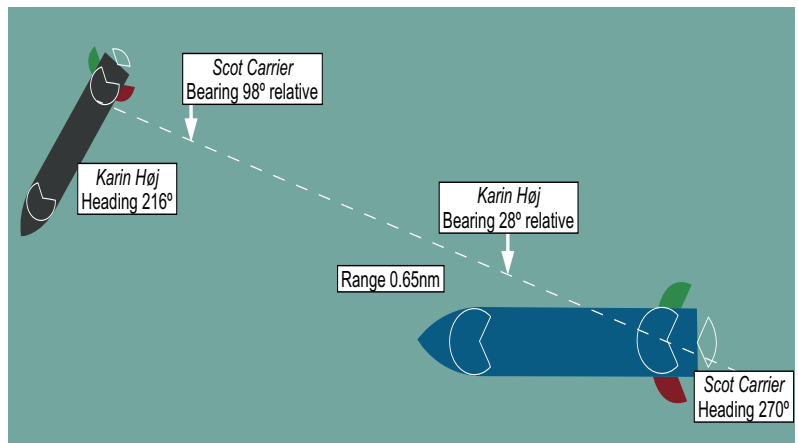
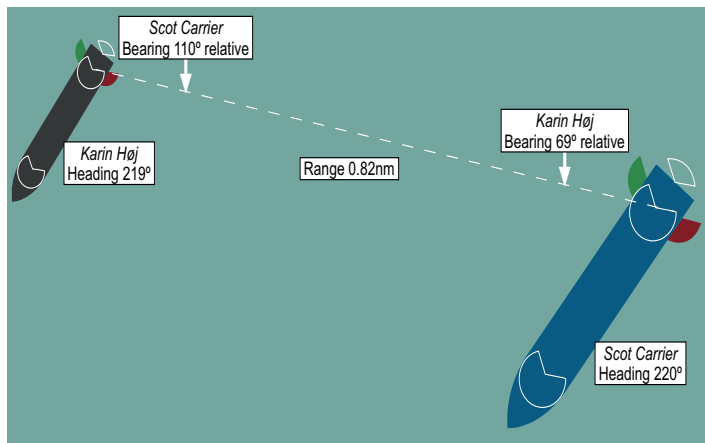
Sin embargo, las láminas solares habrían reducido la visibilidad para la tripulación de las luces de navegación de los buques que adelantaban durante la noche y podrían haber contribuido al abordaje con el *Scot Carrier*.

La navegación prudente exigía tomar medidas tempranas y contundentes para dejar claras las intenciones.

El cambio de rumbo del *Scot Carrier* cerca de la *Karin Høj* dejó apenas tres minutos para que el patrón se percatara del riesgo de abordaje y tomara medidas, en el supuesto de que estuviera supervisando activamente la situación.

PATROCINADO POR:





Scot Carrier

El 2º oficial del *Scot Carrier* estaba distraído utilizando una 'tablet' personal y no se dio cuenta de la presencia de la *Karin Høj*. El dispositivo había estado en funcionamiento casi constantemente durante más de 2 horas, tiempo durante el cual no se registró en el VDR ninguna interacción con el equipo de navegación, como la adquisición de objetivos en el radar o la interrogación de objetivos en el ECDIS.

El uso de la 'tablet' por el 2º oficial limitó sus funciones de vigilancia para cambiar el rumbo en los waypoints previstos en el plan de viaje. Los equipos del puente no estaban configurados de forma óptima y las alarmas destinadas a advertir de situaciones peligrosas estaban desactivadas, silenciadas o desconectadas. El 2º oficial debería haber podido ver la luz de popa de la *Karin Høj* hasta justo antes de cambiar de rumbo a las 03:21 horas, cuando la *Karin Høj* se encontraba a 8,2 cables de distancia del través de estribor del *Scot Carrier*. Una vez que el *Scot Carrier* se estabilizó en su nuevo rumbo, el 2º oficial podría haber visto las luces de tope y la lateral de babor de la *Karin Høj*, suponiendo que hubiera buena visibilidad en los 3 minutos previos al abordaje, cuando los buques se encontraban en un rumbo convergente.

El 2º oficial no aplicó el principio fundamental de la buena práctica de la navegación y no realizó las comprobaciones adecuadas al cambiar de rumbo.

La investigación reveló que ninguno de los dos buques había designado un serviola/vigía durante la noche. Además, se determinó que el 2º oficial del *Scot Carrier* estuvo distraído durante toda su guardia por el uso continuo de una tableta y que también había consumido alcohol antes de asumir la guardia. No fue posible determinar qué medidas tomó la tripulación del *Karin Høj*, ya que el buque no estaba equipado con un registrador de datos de viaje y no hubo supervivientes.

CUESTIONES DE SEGURIDAD

- El oficial de guardia del *Scot Carrier* cambió de rumbo sin comprobar que fuera seguro hacerlo.
- Ninguno de los oficiales de guardia de ambos buques reaccionó ante la situación que se estaba desarrollando ni tomó medidas a tiempo para evitar el abordaje.

- No había serviolas designados en ninguno de los buques.
- El oficial de guardia del *Scot Carrier* estaba distraído usando una tablet personal.
- El oficial de guardia del *Scot Carrier* podría haber estado influenciado por el alcohol.

RECOMENDACIONES

Tras el accidente, las compañías de ambos buques tomaron medidas para evitar que el accidente se repita. La MAIB ha emitido recomendaciones dirigidas:

- A la empresa que operaba el *Scot Carrier*, para que revise en su flota los resultados de sus auditorías de navegación e identifique las necesidades adicionales de formación e instrucción.
- Al armador de la *Karin Høj*, para que introduzca en sus sistemas de gestión una supervisión más estricta de los niveles de la dotación a bordo de sus buques, con el fin de que cuenten con las tripulaciones adecuadas en todo momento.
- A la Agencia Marítima y de Guardacostas (*Maritime and Coastguard Agency, MCA*), para que aclare el requisito de contar con un serviola/vigía asignado además del oficial de guardia en el puente durante las horas nocturnas y en caso de visibilidad restringida, tanto para los buques registrados en el Reino Unido como para los buques que naveguen en aguas británicas.



Scot Carrier



Karin Høj

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

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

<https://www.gov.uk/maib-reports/collision-between-cargo-vessel-scot-carrier-and-split-hopper-barge-karin-hoej-with-loss-of-2-lives#accident-investigation-report-52023>