

Cuaderno Profesional Marítimo

no. 503

contenidos

02

Recordatorio del mes

Aspectos clave de los procedimientos de trabajos en caliente. Planificación de los trabajos en caliente. Precauciones contra incendios y explosiones. Construir una cultura de seguridad: lo que se debe y no se debe hacer en los trabajos en caliente. Adecuación de los EPI para mujeres embarcadas.

07

La 34ª Asamblea de la OMI concluye con compromisos renovados

Código sobre alertas e indicadores. Procedimientos para el control por el Estado rector del puerto. Directrices de reconocimiento del Sistema armonizado de reconocimientos y certificación. Transición energética y protección de los océanos. Participación de España en la Asamblea.

10

La UE y el G7 negocian prohibir los servicios marítimos a las exportaciones rusas de petróleo

La UE pondrá fin de forma permanente a las importaciones de gas ruso y avanzará en la eliminación progresiva del petróleo ruso. Herramientas para prevenir la evasión de las medidas y mecanismos de control.

12

Accidente a bordo del petrolero "NISYROS" durante las Operaciones de amarre en el puerto de Gibraltar

Descripción del suceso. Respuesta al accidente. Condiciones medioambientales. Gestión de la seguridad a bordo. Amarre seguro. Cuestiones de seguridad que contribuyeron directamente al accidente y dieron lugar a recomendaciones.

La 34ª Asamblea de la OMI concluye con compromisos renovados

Según Arsenio Domínguez, secretario general de la OMI, a lo largo de las dos últimas semanas la Asamblea ha demostrado la solidez de su propósito colectivo y la dedicación que caracteriza a la comunidad marítima internacional.

En la apertura del periodo de sesiones se compartieron reflexiones sobre la importancia de la colaboración y de una visión a largo plazo para avanzar en el trabajo de la OMI. Durante las declaraciones generales, numerosas delegaciones expresaron firmes compromisos y su apoyo a la OMI.

Entre las cuestiones destacadas figuraron los efectos negativos de los desafíos de seguridad internacionales sobre el transporte marítimo, las cuatro nuevas adhesiones a los Protocolos sobre Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (*Hazardous and Noxious Substances, HNS*), así como la necesidad de la ratificación del Acuerdo de Ciudad del Cabo y de las enmiendas de 2021 al Convenio de la OMI.

El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, intervino en la 34ª Asamblea General de la OMI para defender el papel fundamental del multilateralismo, la cooperación internacional y la transición energética en el sector marítimo.

El ministro apuntó a "la descarbonización y la necesidad de transitar hacia fuentes de energía más limpias" como un doble desafío que afronta el sector. En este sentido, hizo balance del papel de España en la OMI en los últimos años apostando por un "régimen global de reducción de emisiones".



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

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



**BUREAU
VERITAS**

Aspectos clave de los procedimientos de trabajos en caliente

El Club de P&I *Britannia* ha publicado orientaciones detalladas sobre los procedimientos aplicables a los trabajos en caliente a bordo de los buques, que se centran específicamente en la planificación, ejecución y supervisión seguras de este tipo de actividades.



Se consideran trabajos en caliente todas aquellas actividades que puedan provocar la ignición de gases, vapores o líquidos inflamables en las proximidades de la zona de trabajo.

Las reparaciones, modificaciones, la instalación de puntos adicionales de trincaje o sujeción, así como determinadas labores de mantenimiento, son algunas de las razones por las que puede ser necesario realizar trabajos en caliente. *Britannia* subraya que, siempre que se considere esta opción como una posible solución a una necesidad operativa, debe llevarse a cabo una evaluación general con el fin de determinar cómo puede reducirse el riesgo de que se produzca un incidente.

Entre las consideraciones generales que deben tenerse en cuenta se incluyen las siguientes:

1. ¿Pueden ejecutarse las reparaciones mediante trabajos en frío en su lugar?
2. ¿Puede realizarse una reparación temporal adecuada o implantarse un procedimiento que resulte suficiente hasta que el buque se encuentre en un lugar o condición más apropiados, por ejemplo, en la siguiente varada programada?
3. ¿Pueden llevarse a cabo los trabajos en caliente por la tripulación del buque con los equipos disponibles a bordo, o se requieren competencias e instalaciones especializadas?
4. ¿Es necesario realizar los trabajos en caliente en un elemento o zona sujetos a la supervisión de la sociedad de clasificación del buque?
5. ¿Será necesario que el buque se desvíe de su viaje actual?
6. ¿Pueden realizarse trabajos en caliente con carga a bordo?
7. Si los trabajos en caliente afectan a un equipo o accesorio, ¿es viable trasladarlo a la zona designada para trabajos en caliente, habitualmente el

taller del espacio de máquinas, o a un área menos peligrosa?

8. ¿Es necesario realizar trabajos en caliente en una zona peligrosa, por ejemplo, en un espacio confinado o cerrado, o que impliquen trabajos en altura?

La realización de una evaluación preliminar permitirá determinar la opción más adecuada y clarificar las opciones disponibles.

PLANIFICACIÓN DE LOS TRABAJOS EN CALIENTE

Cuando los trabajos en caliente deban realizarse como única opción razonable, estos deberán planificarse adecuadamente con el fin de reducir el riesgo hasta un nivel tan bajo como sea razonablemente factible, de acuerdo con el sistema de evaluación de riesgos detallada de la propia compañía.

El punto de partida para la planificación de los trabajos en caliente debe ser siempre la revisión y el cumplimiento de los procedimientos incluidos en el Sistema de Gestión de la Seguridad (*Safety Management System, SMS*) de la compañía. Debe tenerse en cuenta que, si la situación a la que se enfrenta el buque no está contemplada en el SMS, ello implica que la operación está prohibida o que requiere un procedimiento específico independiente, que debe coordinarse con la oficina de la compañía.

Muchos buques disponen de un espacio designado para trabajos en caliente, a menudo situado en el taller de la cámara de máquinas, donde las condiciones se consideran generalmente seguras tras la correspondiente evaluación de riesgos. Los trabajos en caliente en estos espacios están sujetos a controles estrictos y, aun así, pueden estar prohibidos en determinadas circunstancias, por ejemplo, durante las operaciones de suministro de combustible o mientras el buque se encuentra en puerto. Debe disponerse de señalización específica de seguridad, ventilación adecuada y cortinas ignífugas de protección, con el fin de evitar exposiciones innecesarias del personal que se encuentre en las proximidades. Los trabajos en caliente en estas zonas no suelen requerir la emisión de un permiso de trabajo en caliente, si bien cada compañía puede tener su propia política al respecto.

PERMISO DE TRABAJO

Todo trabajo en caliente que se realice fuera de una zona designada debe controlarse mediante un sistema de permisos de trabajo. El permiso de trabajo en caliente constituye el paso final para autorizar la realización de este tipo de trabajos a bordo del buque. Antes de su emisión será necesaria una prepa-

PATROCINADO POR:



ración adecuada, que incluye la realización de una evaluación completa de riesgos para identificar los peligros y determinar los riesgos asociados a la operación prevista.

Debe considerarse el peligro derivado del tipo de trabajo en caliente planificado. Por ejemplo, el uso de un soplete oxiacetilénico presenta una elevada probabilidad de inflamar materiales sólidos o una atmósfera combustible durante su funcionamiento normal, por lo que requiere una planificación y preparación exhaustivas para llevar a cabo este trabajo de forma segura. Por el contrario, la probabilidad de que una chispa procedente de un equipo que no sea intrínsecamente seguro tenga energía suficiente para crear una situación peligrosa es menor, por lo que, por lo general, se requieren controles menos estrictos.

El nivel de riesgo también dependerá del tipo de buque y de su situación operativa en el momento previsto para la realización de los trabajos en caliente. En términos generales, un buque cargado presenta mayores riesgos que un buque en lastre. Existen riesgos evidentes, como el de incendio o explosión cuando se transportan mercancías inflamables, por ejemplo, en los buques petroleros, así como riesgos asociados a posibles daños a la carga transportada, como puede ocurrir en el tráfico de carga general no contenerizada (*break bulk*).

Si es necesario realizar trabajos en caliente con el buque cargado y existe cualquier posible riesgo de daño sobre la carga, deberá informarse al Club de P&I. En estas circunstancias puede ser necesario contratar un seguro adicional, ya que dicha situación puede no estar cubierta por las cláusulas del Club. Este criterio será igualmente aplicable si el buque necesita desviarse de su viaje actual.

Al analizar el alcance de los trabajos en caliente necesarios, puede ser preciso notificar a otras partes, entre ellas:

- Asegurador de casco y máquinas: deberá notificársele cualquier reparación significativa, especialmente si se realiza en un astillero, cuando pueda ser necesario un seguro de responsabilidad civil de los astilleros y talleres de reparación.
- Armador del buque: deberá informársele de cualquier daño en el recubrimiento de pintura que deba subsanarse antes de la entrega del buque.

ELEMENTOS QUE DEBEN CONSIDERARSE EN LA EVALUACIÓN DE RIESGOS

La evaluación de riesgos debe tener en cuenta, entre otros, los siguientes aspectos:

- La proximidad de la fuente de ignición más cercana, incluidos los respiraderos de los tanques de combustible, las líneas de aceite hidráulico, el contenido de la carga en contenedores y las mercancías peligrosas conforme al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).
- El modo en que se comprobará que la atmósfera es segura para los trabajos en caliente, incluida la disponibilidad a bordo de detectores de gases calibrados.
- El tipo de aislamiento y limpieza necesarios; por ejemplo, en los buques petroleros se requieren trabajos exhaustivos de limpieza y desgasificación (*gas free*) si se han de realizar trabajos en caliente.

- La necesidad de protección provisional contra incendios, por ejemplo, mantas ignífugas para proteger otros equipos o la carga transportada.
- La retirada de cualquier material combustible.
- La existencia de aislamiento en el mamparo del espacio de trabajo en caliente o en compartimentos adyacentes y si su retirada supone un incumplimiento reglamentario.
- El número de puestos de vigilancia contra incendios necesarios, teniendo en cuenta que el calor generado por los trabajos en caliente puede transmitirse en múltiples direcciones y a distancias considerables, especialmente cuando se trabaja con estructuras de acero.
- El nivel de equipos de lucha contra incendios requerido, la posible necesidad de medios adicionales y los requisitos para cumplir los Programas de Emergencia (*Emergency Schedules*, EmS) correspondientes a la carga IMDG a bordo.
- La adecuación de la ventilación en la zona de trabajo y la posible necesidad de dispositivos complementarios.
- La competencia y formación del personal que realizará los trabajos, así como la necesidad de equipos de protección individual (EPI) adicionales.
- Si los trabajos se realizan en puerto o fondeadero, la necesidad de autorización por parte de las autoridades locales, operadores o armadores, y de un certificado de gas free emitido por un inspector independiente.
- Si los trabajos serán ejecutados por contratistas externos o en un astillero de reparación, la compatibilidad de sus normas y procedimientos de seguridad con los del buque, y si se requiere un documento de coordinación y de una familiarización previa con la seguridad del buque.
- Si la detección de incendios se verá fuera de servicio o aislada y el modo en que se sustituirá su función durante la ejecución de los trabajos.
- La existencia de riesgos adicionales, como la entrada en espacios cerrados o trabajos en altura con accesos provisionales.

Una vez completada la evaluación de riesgos y considerado aceptable el nivel de riesgo, deberá elaborarse un plan escrito para la ejecución de los trabajos, que cubra todas las preparaciones necesarias, los procedimientos de seguridad exigidos para cada fase del trabajo y el correspondiente plan de trabajo detallado (*method statement*). Las responsabilidades de cada persona implicada deberán quedar claramente definidas, y antes del inicio de los trabajos deberá celebrarse una charla de seguridad o una reunión específica con todas las partes implicadas, dirigida por el oficial de seguridad responsable.

El permiso de trabajo en caliente debe emitirse lo más próximo posible al inicio de los trabajos. Si se producen retrasos significativos antes de comenzar, todas las medidas de seguridad deberán volver a compararse y registrarse antes de iniciar los trabajos.

FINALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS EN CALIENTE

Todos los trabajos en caliente deben ejecutarse de acuerdo con el plan y el procedimiento de ejecución, respetando las restricciones incluidas en el permiso de trabajo en caliente. Si las condiciones cambian o

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

resulta necesario desviarse del plan, el permiso de trabajo debe anularse y los trabajos detenerse hasta que se acuerde el modo de proceder.

El permiso de trabajo en caliente debe tener un período de validez limitado, normalmente no superior a 12 horas. *Britannia* recomienda suspender o cancelar el permiso durante cualquier pausa prolongada o cambio de turno, antes de volver a confirmar todas las medidas de seguridad y reemitirlo con carácter previo a la reanudación de los trabajos.

Deben documentarse las medidas de supervisión de la seguridad que se mantengan durante los trabajos, como la vigilancia contra incendios o las pruebas de atmósfera que procedan. Lo idóneo es que el personal encargado de la vigilancia contra incendios disponga de comunicaciones por radio y de extintores, y que se realicen comprobaciones periódicas de la situación, estableciéndose rotaciones regulares del personal.

La vigilancia contra incendios y los equipos de lucha contra incendios, como las mangueras o los extintores, deben mantenerse en el lugar durante un periodo previamente establecido tras la finalización de los trabajos. Siempre que la situación lo permita, las mangueras deben mantenerse presurizadas durante la duración de los trabajos y listas para su uso en caso de emergencia. El sistema de detección de incendios debe reactivarse tan pronto como sea posible una vez concluidos los trabajos.

La finalización del permiso de trabajo en caliente supone una fase crítica, en la que la persona que lo autoriza debe confirmar que todas las medidas de protección provisionales han sido restablecidas a su estado normal una vez completados los trabajos.

CONSTRUIR UNA CULTURA DE SEGURIDAD: LO QUE SE DEBE Y NO SE DEBE HACER EN LOS TRABAJOS EN CALIENTE

En el sector marítimo, la seguridad de los marinos es una prioridad fundamental, especialmente en lo que respecta a la gestión de los riesgos asociados a los trabajos en caliente.

Se consideran trabajos en caliente todas aquellas actividades que puedan provocar la ignición de gases, vapores o líquidos inflamables en las proximidades de la zona de trabajo. A estos efectos, se incluyen la soldadura y el oxiacorte, así como cualquier otro trabajo que pueda generar chispas, entre ellos los trabajos eléctricos y el uso de equipos eléctricos que no sean intrínsecamente seguros, la perforación o el amolado de estructuras en las proximidades de tanques y tuberías que hayan contenido, o puedan haber contenido, líquidos o gases de hidrocarburos.

Para una ejecución segura de los trabajos en caliente, deben tenerse en cuenta las siguientes pautas:

SIEMPRE:

- Asegurarse de que se han retirado todos los materiales inflamables del espacio de trabajo y de los espacios adyacentes.
- Disponer de equipos de lucha contra incendios disponibles y listos para su uso.
- Mantener vigilancia sobre los espacios adyacentes.
- Comprobar la presencia de gases inflamables.
- Realizar una evaluación de riesgos específica para los trabajos en caliente.

- Analizar métodos o equipos de trabajo alternativos, o el aplazamiento de los trabajos hasta una varada de reparación o varada.

NUNCA:

- Iniciar los trabajos sin el permiso correspondiente.
- Desviarse de lo establecido en la evaluación de riesgos o en el permiso de trabajo.
- Realizar trabajos en caliente de forma individual.
- Trabajar en un espacio sin una compresión completa de los peligros existentes.

PERMISOS DE TRABAJO EN CALIENTE Y EN FRÍO: ASPECTOS A VIGILAR

Las operaciones de soldadura y corte se encuentran entre las actividades con mayor probabilidad de provocar incendios a bordo. Numerosos incidentes se producen como consecuencia de la ignición de materiales combustibles o de estructuras y residuos situados en las proximidades de la zona donde se realizan trabajos en caliente. No obstante, estas actividades pueden llevarse a cabo de forma segura si se adoptan las precauciones adecuadas, tanto antes como durante su ejecución.

Una precaución básica es que no debe iniciarse ningún trabajo que implique soldadura, corte u otra actividad generadora de chispas sin la autorización previa del capitán.

AUTORIZACIÓN

La autorización es el elemento clave antes de iniciar cualquier trabajo en caliente. A este respecto, debe emitirse un permiso de trabajo para las operaciones de soldadura y corte que se realicen fuera del taller. Debe tenerse en cuenta que el taller a bordo es el lugar específicamente designado para este tipo de trabajos, mientras que cualquier otro emplazamiento requiere un permiso específico con una validez limitada en el tiempo.

La autorización debe ser concedida por el capitán únicamente después de que él mismo, el jefe de máquinas o una persona responsable delegada por ellos haya inspeccionado personalmente la zona donde se van a realizar los trabajos; haya determinado que es seguro continuar y se haya asegurado de que existe una comprensión completa de los trabajos a ejecutar y de las condiciones operativas.

Al solicitar la autorización para llevar a cabo trabajos en caliente, deben tenerse en cuenta los siguientes aspectos

1. Cada trabajo debe ser objeto de una solicitud independiente.
2. Cada solicitud debe:
 - proporcionar información suficiente sobre el alcance concreto de los trabajos para permitir una evaluación adecuada.
 - confirmar que se han cumplido las precauciones exigidas.
 - indicar las horas previstas de inicio y finalización de los trabajos.

La autorización para trabajos en caliente tendrá normalmente una validez no superior a 24 horas. Transcurrido este plazo, deberá solicitarse una ampliación de la autorización, confirmando el estado de los trabajos iniciados y las precauciones adoptadas. Los trabajos no deben comenzar hasta que se haya

PATROCINADO POR:



recibido la autorización correspondiente. Asimismo, antes de realizar cualquier tarea de este tipo, deberá celebrarse siempre una charla de seguridad (*toolbox meeting*).

La tripulación deberá ser competente en el proceso, estar familiarizada con los equipos que se vayan a utilizar y haber recibido la formación adecuada cuando deban adoptarse precauciones especiales. Debe extremarse la precaución al realizar soldadura u oxicorte en espacios peligrosos, garantizando una ventilación adecuada, ya que el oxígeno puede verse reducido por humos nocivos y gases tóxicos. En espacios confinados, puede ser necesario el uso de equipos de respiración autónoma.

VIGILANCIA CONTRA INCENDIOS

Las operaciones de oxicorte o soldadura no deben realizarse en solitario. El primer oficial, en coordinación con el jefe de máquinas, deberá designar a tantas personas como sea necesario para actuar como vigilantes contra incendios, con instrucciones específicas para observar la proyección de chispas y la caída de escoria incandescente, con el fin de detectar y prevenir posibles riesgos de incendio. Las personas asignadas a la vigilancia contra incendios no deberán desempeñar otras funciones mientras realicen esta tarea.

La persona responsable de la operación deberá prestar especial atención a la designación de un vigilante adicional en el lado opuesto de cualquier mamparo, cubierta o techo que esté siendo sometido a trabajos de oxicorte o soldadura. Los vigilantes deberán estar equipados con un extintor y, cuando sea posible, con una manguera de agua en funcionamiento. Asimismo, deberá establecerse un medio de señalización previamente acordado para que los trabajos se detengan de inmediato en caso de que surja una situación peligrosa. Pueden disponerse extintores adicionales de polvo seco en el lugar de trabajo.

ROPA Y EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL

El personal que realice los trabajos deberá utilizar ropa de protección adecuada para evitar lesiones provocadas por partículas metálicas incandescentes, de quemaduras accidentales y para proteger los ojos y la piel frente a la radiación ultravioleta y el calor.

Con carácter general, el personal que realice los trabajos deberá utilizar:

1. Careta de soldadura con visor transparente de tonalidad adecuada. En determinadas circunstancias, pueden utilizarse como alternativas gafas de protección ocular o pantallas de mano.
2. Guantes de trabajo de cuero.
3. Delantal de cuero.
4. Mono de trabajo de fibra natural de manga larga u otra ropa de protección homologada.
5. La ropa deberá encontrarse limpia de grasa, aceite u otras sustancias inflamables.

PRECAUCIONES CONTRA INCENDIOS Y EXPLOSIONES

Antes de iniciar la soldadura o el oxicorte, deberá realizarse una comprobación, especialmente por parte del primer oficial, para asegurarse de que no hay sólidos, líquidos o gases inflamables en la zona de tra-

bajo, por debajo de ella o en áreas adyacentes, que puedan inflamarse por efecto del calor o de las chispas generadas.

Nunca deben realizarse trabajos de soldadura u otros trabajos en caliente sobre superficies cubiertas de grasa, aceite u otras sustancias inflamables o combustibles. Todos los lodos, incrustaciones y sedimentos deberán retirarse en un área de al menos 10 m alrededor de la zona de trabajo en caliente. Asimismo, deberán limpiarse otras áreas que puedan verse afectadas, como la zona situada inmediatamente por debajo del lugar donde se estén realizando los trabajos. No deben utilizarse disolventes de ningún tipo para la limpieza local de las zonas de trabajo.

Cuando los trabajos se realicen en proximidad a mamparos, cubiertas o techos, deberán comprobarse las caras opuestas de dichas divisiones para detectar materiales o sustancias que puedan inflamarse, así como cables, tuberías u otros servicios que puedan verse afectados por el calor. Los trabajos en caliente en tuberías solo deben permitirse cuando el tramo correspondiente haya sido separado del sistema mediante trabajos en frío y los extremos abiertos del sistema restante hayan sido debidamente sellados.

Los tanques de combustible, bodegas de carga y otros tanques o espacios que hayan contenido sustancias inflamables deberán estar certificados como libres de gases inflamables antes de iniciar cualquier trabajo de reparación. La zona deberá mantenerse bien ventilada durante todo el periodo de trabajo y se realizarán comprobaciones periódicas para asegurar que no se desarrollen concentraciones de gases inflamables o tóxicos. Las operaciones de soldadura u oxicorte deberán realizarse bajo supervisión continua.

REGISTRO Y DOCUMENTACIÓN

Debe considerarse siempre el uso del formulario correspondiente de permiso de trabajo en caliente. Una vez finalizados los trabajos, la lista de comprobación específica deberá archivar conforme a los requisitos establecidos.

Los trabajos en caliente y en frío conllevan riesgos inherentes, pero estos pueden gestionarse adecuadamente. Con una formación apropiada, el uso de las herramientas correctas y equipos fiables, las probabilidades de que se produzca un incidente o accidente grave pueden reducirse de forma significativa. La aplicación de un sistema adecuado de permisos de trabajo y de una documentación rigurosa incrementa la protección de todas las personas implicadas a bordo y contribuye a la mitigación de los riesgos asociados.

EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL: UN FACTOR CRÍTICO PARA LA SEGURIDAD DE LOS MARINOS A BORDO

Los marinos se enfrentan a algunos de los niveles de riesgo más elevados de lesiones o fallecimiento en el lugar de trabajo, y los Equipos de Protección Individual (EPI) se consideran la primera línea de defensa para garantizar la seguridad del personal marítimo durante el servicio. No obstante, no basta con que los marinos inicien su jornada utilizando el EPI

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.

adecuado; las empresas navieras deben, además, fomentar una cultura de trabajo que promueva el uso sistemático de los EPI en todo momento.

El armador debe garantizar, en la medida de lo razonablemente posible, que los EPI se utilicen conforme a las instrucciones, es decir, que se empleen únicamente para el fin para el que han sido diseñados y que se coloquen y utilicen correctamente. Los marinos y demás trabajadores deben recibir una formación adecuada y suficiente que les permita conocer los riesgos frente a los que el EPI está diseñado para protegerles, así como la forma y el momento correctos de utilizarlo y de conservarlo en buen estado. Asimismo, están obligados a llevar y utilizar los EPI que se les hayan asignado cuando proceda y a cumplir las instrucciones facilitadas al respecto.

Por su parte, el armador y el empleador deben asegurar que los EPI suministrados sean fácilmente accesibles, estén correctamente almacenados y mantenidos y, cuando proceda, que existan instrucciones disponibles para los marinos y otros trabajadores encargados de realizar su mantenimiento. Además, los equipos deben revisarse periódicamente de acuerdo con las instrucciones del fabricante y comprobarse su correcto funcionamiento. Los equipos de protección respiratoria deben verificarse siempre antes y después de su uso.

PROMOCIÓN DE UNA CULTURA EFICAZ DE USO DE LOS EPI EN EL ENTORNO DE TRABAJO

Para fomentar una cultura de seguridad eficaz en relación con los EPI, es conveniente:

- Mantener un suministro adecuado de EPI apropiados y eficaces a bordo.
- Revisar periódicamente los EPI necesarios para cada tarea (tipo, talla y calidad).
- Impartir formación sobre el uso correcto de los EPI a todas las personas a bordo.
- Mejorar la concienciación sobre los riesgos mediante la difusión de información sobre lesiones habituales.
- Utilizar señalización de advertencia en zonas con riesgos potenciales para la seguridad marítima.
- Promover campañas de seguridad que fomenten el uso permanente de los EPI.

El Código de Prácticas de Trabajo Seguro dedica un capítulo completo a los EPI, en el que se establece que un equipo de trabajo adecuado debe cumplir, entre otros, los siguientes requisitos:

- Ser apropiado para los riesgos existentes y para la tarea que se va a realizar, sin generar por sí mismo un riesgo adicional significativo.
- Ajustarse correctamente al marino tras realizar los ajustes necesarios.
- Tener en cuenta los requisitos ergonómicos y el estado de salud del marino.
- Ser compatible con cualquier otro equipo que el marino deba utilizar simultáneamente, de modo que mantenga su eficacia frente al riesgo.

ADECUACIÓN DE LOS EPI PARA MUJERES EMBARCADAS

El aumento del número de mujeres embarcadas y los esfuerzos del sector por incrementar su participación hacen necesario plantearse si los requisitos actuales en materia de EPI resultan adecuados para las mujeres que trabajan a bordo. En este contexto, *CHIRP Maritime* ha abordado recientemente esta cuestión mediante la realización de una encuesta dirigida a mujeres marinas, con el fin de conocer la opinión de las personas directamente afectadas.

Tal como explica CHIRP, la encuesta partió del reconocimiento de que una mujer que no dispone de EPI correctamente ajustados y cómodos es más propensa a exponerse a un mayor riesgo de lesión. En comparación con las tallas de EPI diseñadas tradicionalmente para hombres, se identificaron los siguientes aspectos:

- El pie de las mujeres suele ser más corto y estrecho que el de los hombres, por lo que incluso la talla más pequeña de una bota masculina puede resultar demasiado ancha.
- El rostro de las mujeres es, por lo general, más pequeño y fino, lo que puede provocar holguras en la protección ocular.
- De media, las mujeres tienen dedos más cortos y estrechos y un perímetro de palma menor, por lo que incluso los guantes de talla pequeña pueden quedar holgados y aumentar el riesgo de enganches y atrapamientos.
- La protección frente a resbalones y caídas puede verse comprometida por el uso de un arnés de seguridad de talla inadecuada, que dificulta el movimiento y la realización segura del trabajo.
- El uso de un casco de seguridad puede llegar a obstaculizar la visión si se desliza hacia los ojos.

CHIRP elaboró una serie de preguntas dirigidas a todas las participantes con el objetivo de recopilar información sobre tendencias comunes.

A la vista de los resultados de esta encuesta y de la constatación de que, actualmente, no existen fabricantes que suministren EPI diseñados específicamente para mujeres, *CHIRP Maritime* hace un llamamiento a los distintos agentes del sector para que se aborde esta cuestión y se actualicen las normas de seguridad relativas a los EPI, a fin de tener debidamente en cuenta a las mujeres que trabajan en la mar.



PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

Pueden consultar este artículo en su versión en inglés a través de los enlaces:
<https://safety4sea.com/britannia-club-key-considerations-for-hot-work-procedures/>
<https://safety4sea.com/cm-building-safety-culture-dos-and-donts-for-hotwork/>
<https://safety4sea.com/cm-hot-work-and-cold-work-permits-what-to-watch-out/>
<https://safety4sea.com/cm-ppe-a-critical-factor-to-seafarers-safety-onboard/>

La 34ª Asamblea de la OMI concluye con compromisos renovados

La Asamblea de la OMI se reunió del 24 de noviembre al 3 de diciembre de 2025 en su 34º periodo ordinario de sesiones, poniendo de relieve la colaboración y la visión compartida para impulsar la labor de la Organización.

Según Arsenio Domínguez, secretario general de la OMI, a lo largo de las dos últimas semanas la Asamblea ha demostrado la solidez de su propósito colectivo y la dedicación que caracteriza a la comunidad marítima internacional.

En la apertura del periodo de sesiones se compartieron reflexiones sobre la importancia de la colaboración y de una visión a largo plazo para avanzar en el trabajo de la OMI. Durante las declaraciones generales, numerosas delegaciones expresaron firmes compromisos y su apoyo a la OMI y al multilateralismo.

Entre las cuestiones destacadas figuraron los efectos negativos de los desafíos de seguridad internacionales sobre el transporte marítimo, las cuatro nuevas adhesiones a los Protocolos sobre Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (*Hazardous and Noxious Substances, HNS*), así como la necesidad de la ratificación del Acuerdo de Ciudad del Cabo y de las enmiendas de 2021 al Convenio de la OMI.

Las delegaciones reafirmaron asimismo su apoyo a la continuación de los trabajos sobre el Marco de Cero Emisiones Netas.

«En el centro de todos estos esfuerzos siguen estando los marinos del mundo. Su competencia profesional, resiliencia y dedicación sostienen el comercio mundial y el funcionamiento de la economía internacional. Las decisiones adoptadas por esta Asamblea contribuirán a reforzar su seguridad, su bienestar y sus condiciones de trabajo, por lo que deseo expresar mi agradecimiento», señaló Arsenio Domínguez.

CÓDIGO SOBRE ALERTAS E INDICADORES, 2025 (A.1204(34))

Desde la adopción del *Código sobre alertas e indicadores de 2009* (A.1021(26)), varios instrumentos de la OMI a los que este hacía referencia han sido objeto de modificaciones. En consecuencia, se ha adoptado un Código revisado, con actualizaciones destinadas a eliminar contradicciones, ambigüedades y redundancias innecesarias.

El Código revisado incorpora, entre otras, las siguientes enmiendas de especial relevancia:

- Inclusión de las *Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape (SLGE)* (MEPC.340(77)) en el Código y, en particular, una referencia en la tabla 10.1.4 (Ubicación: en el equipo o en el punto objeto de supervisión), dado que dichas Directrices abordan sistemas de supervisión que pueden considerarse indicadores.
- Inclusión del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP, ISPS Code) en el Código y, en



particular, una referencia en las tablas 10.1.1 (Ubicación: puente de navegación) y 10.1.6 (Ubicación: miscelánea), con el fin de incorporar la sección 9.43 del Código PBIP (Supervisión de la protección del buque), que se refiere a una alarma acústica y/o visual activada por dispositivos automáticos de detección de intrusiones.

- Inclusión del Código para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (Código BWM) en el Código y, en particular, de las referencias pertinentes en la tabla 10.1.8 (Ubicación: no indicada por los instrumentos de la OMI), así como la supresión de las referencias a las resoluciones sobre supervisión de sedimentos y auto-supervisión relacionadas con el Convenio BWM.
- Reubicación de los requisitos relativos a la campana de buceo y a los botes de supervivencia hiperbáricos (HBSC), así como de los monitores de niveles de O₂ y CO₂ del Código de Buceo de 2023, que pasan de la tabla 10.1.6 (Ubicación: miscelánea) a la tabla 10.1.4 (Ubicación: en el equipo o en el punto objeto de supervisión).

La fecha de entrada en vigor es el 3 de diciembre de 2025.

PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, 2025 (A.1206(34))

Se adoptaron los *Procedimientos para el control por el Estado rector del puerto, 2025*, que derogan la Resolución A.1185(33). Si bien estos procedimientos no tienen carácter obligatorio, son ampliamente aplica-

Las delegaciones reafirmaron asimismo su apoyo a la continuación de los trabajos sobre el Marco de Cero Emisiones Netas.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

dos por los regímenes regionales de control por el Estado rector del puerto (por ejemplo, el MoU de París y el MoU de Tokio) y se consideran una buena práctica a escala internacional. Los procedimientos se actualizan con periodicidad bienal para garantizar su adecuación y vigencia.

Los nuevos procedimientos incluyen, entre otros aspectos, los siguientes:

- Incorporación de las Directrices para los inspectores de control por el Estado rector del puerto (PSCO) sobre aspectos de protección, como nuevo apéndice 20 de los procedimientos de PSC. Estas directrices se centran exclusivamente en el papel del PSCO y excluyen los elementos específicos de los oficiales debidamente autorizados (*Duly Authorised Officers*, DAO). Asimismo, incorporan las partes pertinentes de las *Directrices provisionales sobre medidas de control y cumplimiento para reforzar la protección marítima* (MSC.159(78)), aclarando los procedimientos que deben seguirse cuando se detectan deficiencias en materia de protección.
- Actualización del apéndice 21 – Lista de instrumentos pertinentes para los procedimientos de control por el Estado rector del puerto, que incluye nuevos requisitos relevantes, como las *Directrices de 2024 para la elaboración del Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)* (MEPC.395(82)) y la implantación voluntaria anticipada de las enmiendas a los párrafos 4.2.2 y 8.4.1 a 8.4.3 del *Código IGF* (MSC.551(108)).

Los Procedimientos para el control por el Estado rector del puerto, 2025 se aplicarán a partir del 1 de enero de 2026.

DIRECTRICES DE RECONOCIMIENTO EN EL MARCO DEL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (HSSC, 2025 (A.1207(34)))

Si bien estas Directrices no tienen carácter obligatorio por decisión de la OMI, sí son de obligado cumplimiento para todas las Organizaciones Reconocidas de la Unión Europea (la mayoría de los miembros de la IACS), de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 391/2009. La versión más reciente incorpora enmiendas a los requisitos de reconocimiento de los instrumentos obligatorios cuya entrada en vigor se produce hasta el 31 de diciembre de 2025 inclusive.

Entre las principales actualizaciones incluidas en las nuevas Directrices figuran las siguientes:

- Tras un análisis de las lagunas/incongruencias entre las Directrices de reconocimiento y los requisitos obligatorios, se han introducido enmiendas para reflejar los elementos de reconocimiento exigidos en los convenios y códigos de obligado cumplimiento.
- Se han incorporado en las Directrices los elementos de reconocimiento relativos al *Código internacional de seguridad para los buques que transportan personal industrial* (Código IP).
- Se han incluido elementos de reconocimiento relacionados con el examen de certificados y registros derivados de convenios no armonizados y se han suprimido los elementos relativos al Certificado del sistema antiincrustante. Dado que el Convenio AFS de 2001 no establece un

sistema armonizado de reconocimiento y certificación de los Certificados de sistemas antiincrustantes, dichos elementos se han eliminado de las Directrices.

Las nuevas Directrices entrarán en vigor el 1 de enero de 2026 y derogan la Resolución A.1186(33).

LISTA NO EXHAUSTIVA DE OBLIGACIONES DE 2025 EN VIRTUD DE LOS INSTRUMENTOS PERTINENTES AL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (CÓDIGO III) (A.1208(34))

Se adoptó la *Lista no exhaustiva de obligaciones de 2025 en virtud de los instrumentos pertinentes al Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III)*, que deja sin efecto la resolución A.1187. El Código III está dirigido a los gobiernos y proporciona orientaciones sobre la implantación y el cumplimiento de los instrumentos de la OMI, en particular en lo que respecta a la identificación de ámbitos auditables en el marco del Sistema de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI.

La lista ha sido actualizada para incluir diversos requisitos cuya entrada en vigor se producirá antes del 1 de julio de 2026, incluidos, entre otros, los relativos al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), a las instalaciones portuarias receptoras de desechos a escala regional y a la auditoría de las empresas dedicadas a la medición de espesores de las estructuras del casco.

La fecha de entrada en vigor es el 3 de diciembre de 2025.

OTRAS RESOLUCIONES ADOPTADAS

Entre otras resoluciones de interés adoptadas por la Asamblea figuran:

- Tasas por las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad a través de servicios móviles por satélite reconocidos en el SMSSM (A.1202(34)), que revisa y derogan la Resolución A.707(17).
- Criterios para la provisión de sistemas móviles de comunicación por satélite en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) (A.1202(34)), que revisa y deja sin efecto la Resolución A.1001(25) y la Circular MSC.1/Circ.1414.

INSTRUMENTOS REVOCADOS

Se han derogado las siguientes Resoluciones:

- A.1050(27), *Recomendaciones revisadas para la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques*, con efectos a partir del 27 de junio de 2025, como consecuencia de la adopción de la resolución MSC.581(110).
- A.1045(27), *Disposiciones sobre el embarque y desembarque de prácticos*, y A.1108(29), *Recomendación sobre las disposiciones para el embarque y desembarque de prácticos*, que quedarán revocadas a partir del 1 de abril de 2030, teniendo en cuenta el calendario de implantación progresiva de las enmiendas al Reglamento V/23 del Convenio SOLAS, adoptadas mediante la resolución MSC.572(110).

Asimismo, la Asamblea reconoció otras medidas de alcance internacional, como la entrada en vigor del *Acuerdo sobre la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional (BBNJ)*.

PATROCINADO POR:



También se señalaron ejemplos de avances en materia de igualdad de género y diversidad, entre ellos la introducción, por parte de un Estado Miembro, de prestaciones por maternidad para las mujeres marino, lo que refleja los esfuerzos para promover una fuerza laboral marítima más inclusiva.

El secretario general expresó su agradecimiento por las decisiones adoptadas por la Asamblea para impulsar el multilingüismo, en particular la introducción del árabe como lengua de trabajo, subrayando el compromiso de la OMI con la inclusión y la participación equitativa de todos sus Miembros.

«*Cuando inauguré esta Asamblea, señalé que nuestra energía colectiva solo tendría valor si iba acompañada de una actuación decidida. Han cumplido con esa actuación*», destacó Domínguez.

PRINCIPALES ASPECTOS DE LA REUNIÓN DE LA ASAMBLEA DE LA OMI:

- La elección del Consejo se completó en un clima de compromiso y cooperación, y se felicitó a los nuevos Miembros elegidos del Consejo.
- Se adoptó el Plan Estratégico revisado para el periodo 2024–2029, que proporciona a la Organización una visión clara para los próximos años.
- Se aprobaron el presupuesto y el programa de trabajo para el bienio 2026–2027, garantizando que la OMI pueda cumplir su mandato con los recursos necesarios.
- Se adoptó la nueva Estrategia de Desarrollo de la Capacidad de la OMI, lo que constituye un hito histórico al establecer un marco coherente y moderno para apoyar a todos los Estados Miembros, en particular a aquellos con mayores necesidades.
- Se aprobaron el Marco y los Procedimientos para el segundo ciclo del Sistema de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI, reforzando la transparencia, la rendición de cuentas y una aplicación más eficaz de los instrumentos.
- Se adoptaron varios instrumentos y reformas de especial relevancia, entre ellos:
 - o La adopción de cuatro resoluciones:
 - Código sobre alertas e indicadores, 2025 (A.1204(34));
 - Procedimientos para el control por el Estado rector del puerto, 2025 (A.1206(34));
 - Directrices de reconocimiento en el marco del Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (HSSC), 2025 (A.1207(34)); y
 - Lista no exhaustiva de obligaciones de 2025 en virtud de los instrumentos pertinentes al Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III) (A.1208(34)).

PARTICIPACIÓN DE ESPAÑA EN LA ASAMBLEA

El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, intervino en la 34ª Asamblea General de la OMI para defender el papel fundamental del multilateralismo, la cooperación internacional y la transición energética en el sector marítimo.

Durante su discurso, el ministro señaló "el cam-

bio climático, los conflictos, las tensiones geopolíticas y las perturbaciones en rutas marítimas cruciales" como "algunos de los riesgos más importantes a los que hace frente el comercio marítimo mundial". Asimismo, recordó la existencia de otros desafíos crecientes para la gobernanza de los océanos, como "la matriculación y registros fraudulentos, los buques deficientes y las operaciones ilegales".

El ministro situó su intervención en un contexto global en el que "no faltan voces que promueven el fin del multilateralismo", recordando que el primer objetivo fundacional de la OMI es precisamente "deparar un sistema de cooperación entre los Gobiernos". "La cooperación intergubernamental- recordó- ha permitido que la OMI avance con éxito en la creación de un marco normativo para el sector marítimo a lo largo de sus más de 75 años de historia". Por ello, reafirmó el "más firme compromiso y apoyo al mantenimiento del multilateralismo y a los valores que representa" por parte del Gobierno de España.

TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y PROTECCIÓN DE LOS OCÉANOS

El ministro apuntó a "la descarbonización y la necesidad de transitar hacia fuentes de energía más limpias" como un doble desafío que afronta el sector. En este sentido, hizo balance del papel de España en la OMI durante los años en los que ha ostentado la presidencia del Consejo, en los que ha apostado por un "régimen global de reducción de emisiones". Prueba de ello es el Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo, recientemente aprobado en el Consejo de Ministros y que incluye ayudas de 250 millones a las navieras para usar combustibles renovables y renovar flotas.

Este plan, junto con la Estrategia Marítima 2025-2050, "vertebrará nuestra política marítima en las próximas décadas" ha adelantado el ministro, que ha querido ofrecer la experiencia española en la elaboración de estos instrumentos "para que sea compartida con los Estados Miembros en el marco del programa integrado de cooperación técnica de la OMI, como muestra de nuestro compromiso con el fortalecimiento de la creación de capacidades".



PATROCINADO POR:

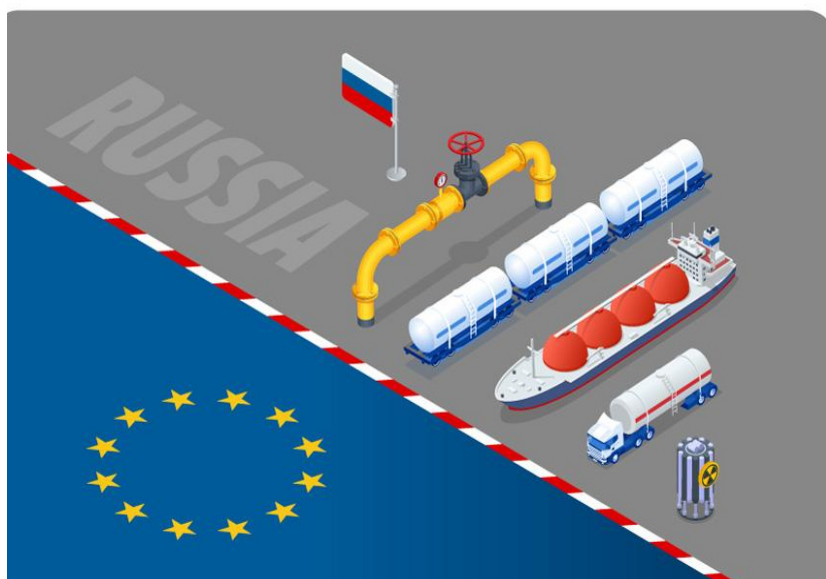


**BUREAU
VERITAS**

Pueden consultar este artículo en su versión en inglés a través del enlace:
<https://safety4sea.com/imo-assembly-concludes-with-renewed-commitments/>

La UE y el G7 negocian prohibir los servicios marítimos a las exportaciones rusas de petróleo

El G7 y la Unión Europea están considerando sustituir el actual tope de precios al petróleo ruso por una prohibición total de los servicios marítimos occidentales, con el objetivo de reducir los ingresos petroleros de Rusia, según informa *Reuters*.



La Unión Europea cesará de forma efectiva y permanente las importaciones de gas ruso y avanzará hacia la eliminación progresiva del petróleo ruso, en virtud del acuerdo político provisional alcanzado por el Parlamento Europeo y el Consejo el pasado 3 de diciembre.

En la actualidad, los países del G7 y la Unión Europea aplican un límite máximo al precio del petróleo ruso. Esto permite que terceros países sigan comprando crudo ruso, siempre que lo hagan por debajo de ese precio máximo. En la práctica, Rusia continúa exportando grandes volúmenes de petróleo, en su mayoría utilizando buques occidentales (petroleros controlados por países como Grecia, Chipre o Malta).

La nueva propuesta va un paso más allá: en lugar de limitar el precio, se plantea prohibir que buques y servicios occidentales transporten petróleo ruso.

Esta medida dificultaría considerablemente las exportaciones rusas, al obligar al país a depender casi exclusivamente de su denominada "flota en la sombra".

La iniciativa podría incluirse en el próximo paquete de sanciones de la UE, previsto para comienzos de 2026, en coordinación con un acuerdo más amplio en el seno del G7.

Responsables británicos y estadounidenses están impulsando la idea en reuniones técnicas, aunque la decisión final de Estados Unidos podría depender de estrategias de presión vinculadas a las actuales conversaciones de paz entre Ucrania y Rusia.

Cabe recordar que la UE pondrá fin de forma efectiva y permanente a las importaciones de gas ruso y avanzará hacia la eliminación progresiva del petróleo ruso, en virtud del acuerdo político provisional alcanzado por el Parlamento Europeo y el Consejo el 3 de diciembre.

Los debates en torno a una prohibición completa de los servicios marítimos al petróleo ruso podrían reconfigurar los mercados de buques petroleros, con efectos que dependerán del calendario de aplicación, del comportamiento de los compradores y de la capacidad de la flota en la sombra, según destaca *Gibson Shipbrokers* en su último informe sobre el mercado de petroleros.

Si se implanta una prohibición completa de los servicios marítimos, el impacto potencial sería significativo. Dado que la medida obligaría a los armadores convencionales a abandonar por completo el comercio de petróleo ruso, podría argumentarse que las tarifas de referencia de los petroleros se verían presionadas a la baja, al aumentar teóricamente el número de buques disponibles para el tráfico convencional.

No obstante, gran parte del efecto dependerá de la reacción de los compradores de petróleo ruso. En general, no se considera una infracción de las sanciones que un comprador utilice buques no sancionados y servicios no pertenecientes al G7 (financiación, intermediación de seguros, etc.) para transportar petróleo ruso, con independencia del precio pagado. Si Rusia logra acceder a suficiente tonelaje no sancionado y si India y China continúan siendo grandes compradores de crudo ruso, el impacto podría verse atenuado.

El calendario de aplicación también es un factor clave. Se considera que las medidas podrían formar parte del vigésimo paquete de sanciones de la UE, previsto para comienzos de 2026, aunque algunos informes apuntan a que podrían aprobarse incluso la próxima semana. No está claro, sin embargo, cuál sería el periodo de transición. Cuando el tope de precios se redujo en septiembre, el Reino Unido concedió un plazo de adaptación de seis semanas.

LA UE PONDRÁ FIN DE FORMA PERMANENTE A LAS IMPORTACIONES DE GAS RUSO Y AVANZARÁ EN LA ELIMINACIÓN PROGRESIVA DEL PETRÓLEO RUSO

La Unión Europea cesará de forma efectiva y permanente las importaciones de gas ruso y avanzará hacia la eliminación progresiva del petróleo ruso, en virtud del acuerdo político provisional alcanzado por el Parlamento Europeo y el Consejo el pasado 3 de diciembre.

Según la Unión, esta decisión pondrá fin a la dependencia de un proveedor poco fiable que ha desestabilizado reiteradamente los mercados energéticos europeos, ha puesto en riesgo la seguri-

PATROCINADO POR:



dad del suministro mediante el uso del chantaje energético y ha perjudicado a la economía europea. Tal y como se recoge en la Hoja de Ruta REPowerEU, la eliminación total de los combustibles fósiles rusos constituye un paso esencial para garantizar la independencia energética de Europa, su competitividad, su resiliencia y la estabilidad de los mercados.

Prohibición permanente de las importaciones de gas ruso

El acuerdo garantiza una finalización gradual, pero permanente, de las importaciones de gas ruso, con la eliminación del gas natural licuado (GNL) antes del 31 de diciembre de 2026 y del gas por gasoducto antes del 30 de septiembre de 2027. Con carácter excepcional, los Estados miembros podrán ampliar este plazo hasta el 31 de octubre de 2027 en caso de que sus niveles de almacenamiento se sitúen por debajo de los niveles mínimos exigidos. En particular:

- Para los contratos de suministro a corto plazo celebrados antes del 17 de junio de 2025, la prohibición de importar gas ruso se aplicará a partir del 25 de abril de 2026 en el caso del GNL y del 17 de junio de 2026 en el caso del gas por gasoducto.
- Para los contratos de suministro de GNL a largo plazo celebrados antes del 17 de junio de 2025, la prohibición se aplicará a partir del 1 de enero de 2027, en línea con el decimonoveno paquete de sanciones.
- Las importaciones de gas por gasoducto en virtud de contratos a largo plazo solo se permitirán hasta el 30 de septiembre de 2027. En caso de que los Estados miembros enfrenten dificultades para alcanzar los niveles de almacenamiento exigidos, la prohibición para el gas por gasoducto se aplicará únicamente a partir del 1 de noviembre de 2027.
- Las modificaciones de los contratos existentes solo se permitirán para fines operativos estrictamente definidos y no podrán dar lugar a un aumento de los volúmenes ni de los precios.

En consecuencia, a más tardar en noviembre de 2027, la UE habrá eliminado de forma definitiva las importaciones de gas ruso.

"Hoy entramos en la era de la plena independencia energética de Europa respecto de Rusia. REPowerEU ha cumplido su cometido. Nos protegió de la peor crisis energética en décadas y nos ayudó a abandonar los combustibles fósiles rusos a una velocidad sin precedentes. Hoy ponemos fin de manera permanente a estas importaciones. Al reducir los recursos financieros de guerra de Putin, mostramos nuestra solidaridad con Ucrania y orientamos nuestros esfuerzos hacia nuevas alianzas energéticas y nuevas oportunidades para el sector", declaró la presidenta de la Comisión, Ursula von der Leyen.

Herramientas para prevenir la evasión de las medidas y mecanismos de control

En virtud del acuerdo político, se incorporan sólidas

salvaguardias contra posibles prácticas de evasión de las medidas adoptadas, que se añaden al marco de control y vigilancia aduanera ya existente.

Las disposiciones destinadas a reforzar la transparencia, el seguimiento y la trazabilidad del gas ruso en los mercados de la UE respaldarán la aplicación efectiva de la prohibición de importación.

Durante el periodo transitorio, la importación de gas ruso estará sujeta a autorización previa, acompañada de la presentación de información muy detallada para garantizar que los volúmenes importados se limitan estrictamente a los previstos en los contratos históricos existentes.

En lo que respecta a las importaciones de gas no ruso, los importadores deberán facilitar información sobre el país de producción. Quedarán exentos aquellos países exportadores que suministraron 5 bcm a la UE en 2024 y que cuenten con sanciones en vigor o carezcan de infraestructuras para la importación de gas.

Eliminación progresiva y coordinada de los combustibles fósiles rusos

Conforme al acuerdo, los Estados miembros deberán presentar planes nacionales de diversificación, en los que se detallen las medidas para diversificar sus suministros de gas y petróleo, antes del 1 de marzo de 2026. Asimismo, deberán notificar a la Comisión, en el plazo de un mes desde la entrada en vigor del Reglamento, si disponen de contratos de suministro de gas ruso o de prohibiciones legales nacionales en vigor.

Para evitar la evasión de la prohibición del gas, el nuevo Reglamento establece mecanismos de seguimiento y la obligación de que las autoridades cooperen e intercambien información sobre las importaciones de gas natural.

La Comisión apoyará a los Estados miembros y supervisará estrechamente, junto con la Agencia de la UE para la Cooperación de los Reguladores de la Energía (ACER), la Fiscalía Europea (EPPO) y la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), los avances y los efectos de la eliminación progresiva de las importaciones de gas y petróleo rusos. Las medidas previstas en el Reglamento se desplegarán de forma cuidadosamente calendarizada y coordinada con los Estados miembros, con el fin de minimizar posibles efectos sobre los precios, estabilizar los mercados mediante suministros alternativos seguros y previsibles, y proporcionar seguridad jurídica.

La Comisión mantiene su compromiso de garantizar la eliminación de todas las importaciones restantes de petróleo procedente de Rusia antes de finales de 2027, en consonancia con la Declaración de Versalles. A tal efecto, se presentará a comienzos del próximo año una propuesta legislativa para prohibir las importaciones de petróleo ruso. Tras este acuerdo político, el texto deberá traducirse a todas las lenguas oficiales de la Unión Europea y ser aprobado formalmente por el Parlamento Europeo y el Consejo.

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**

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

<https://safety4sea.com/full-maritime-services-ban-for-russian-oil-will-reshape-tanker-markets/>

<https://safety4sea.com/eu-and-g7-in-talks-for-ban-on-maritime-services-for-russian-oil-exports/>

<https://safety4sea.com/the-eu-to-permanently-stop-importing-russian-gas-and-phase-out-russian-oil/>

Accidente a bordo del petrolero "NISYROS" durante las Operaciones de amarre en el puerto de Gibraltar

En la tarde del 20 de mayo de 2025, el bombero del petrolero 'MT Nisyros', de pabellón de Gibraltar, sufrió lesiones mortales mientras operaba la maquinilla de amarre de proa a babor durante una maniobra de virado. El seno de la estacha quedó atrapado alrededor de la maquinilla y el tripulante falleció posteriormente como consecuencia de múltiples lesiones.



'MT Nisyros' atracado en Gibraltar. Este informe formula recomendaciones de seguridad destinadas a aumentar la concienciación de la tripulación sobre las directrices aplicables a las operaciones de amarre.

PATROCINADO POR:



En el momento del accidente, el bombero se encontraba solo en el castillo de proa, ya que el marinero de cubierta (*Able Seaman Deck, AB*) se había desplazado hacia una posición más a popa, en la banda de babor de la cubierta principal, para prepararse para recibir una guía que posteriormente se haría firme al spring de proa.

Dado que nadie presenció directamente el accidente, resulta difícil establecer con certeza qué ocurrió exactamente. No obstante, el Manual de Gestión del Sistema de Amarre establece que debe haber siempre un mínimo de dos personas experimentadas en cada maniobra de amarre durante toda la operación, además del oficial responsable, cuya función es supervisar y mantener una visión general de la misma.

En esta ocasión, no había ningún oficial desempeñando dicha función. En la práctica, la única persona presente en el castillo de proa era el bombero, que estaba operando la maquinilla de proa a babor al mismo tiempo que, posiblemente, intentaba asegurar que la estacha fuera guiada y se estibara correctamente en el tambor de la maquinilla.

La investigación concluyó que:

- La composición del equipo de amarre de proa no cumplía los requisitos establecidos en el manual de amarre.

- En la evaluación preliminar del incidente realizada por el armador se indica que no se asignó ningún oficial a la maniobra de amarre de proa con el fin de cumplir las normas sobre horas de trabajo y descanso.
- El bombero estaba operando la maquinilla al mismo tiempo que intentaba asegurar que la estacha fuera guiada y se estibara correctamente en el tambor.
- Debido al carácter repetitivo del trabajo, la tripulación pudo haber desarrollado una actitud de complacencia.
- Es posible que la palanca de accionamiento de la maquinilla hubiera quedado incorrectamente asegurada en posición de funcionamiento mediante el pasador de seguridad u otro dispositivo externo.
- En ese momento, el tripulante pudo quedar atrapado en el seno de la estacha, probablemente por situarse demasiado cerca del tambor de la maquinilla, lo que dio lugar a que fuera arrastrado con los pies por delante bajo el tambor girando.

La empresa gestora del 'MT Nisyros', *MM Marine Inc.*, llevó a cabo su propia investigación interna y adoptó medidas consistentes en la revisión del SMS y del Plan de Gestión del Sistema de Amarre, así como la emisión de boletines y avisos de seguridad (*safety flashes*) a toda la flota. Asimismo, se impartió formación adicional al personal sobre evaluación de riesgos en operaciones de amarre, gestión de dichas operaciones y prácticas seguras de amarre.

Las prácticas de amarre seguro serán auditadas en toda la flota para garantizar su cumplimiento.

Además, se revisaron los niveles de dotación teniendo en cuenta la capacidad de alojamiento disponible en cada buque, lo que dio lugar al aumento de la tripulación mediante la asignación de un oficial adicional y un OS adicional en los buques de las notaciones 'Qingdao' y 'Fujian'.

Este informe formula recomendaciones de seguridad destinadas a aumentar la concienciación de la tripulación sobre las directrices aplicables a las operaciones de amarre, tal como se recogen en la sección 26.3 del Código de Prácticas de Trabajo Seguro (COSWP) y en la publicación OCIMF 'Effective Mooring', y subraya la importancia de cumplir estrictamente los procedimientos operativos del buque.

DESCRIPCIÓN DEL SUCESO

Aproximadamente a las 12:30 hora local, el 'MV Kingfisher D' fondeó en el fondeadero de poniente de Gibraltar. Alrededor de las 14:30 h, el 'MT Nisyros' se dirigió hacia el 'MV Kingfisher D' para llevar a cabo una operación de suministro de combustible.

El plan de amarre se preparó y completó a las 14:54 h, siendo firmado por los miembros del equipo de amarre y refrendado por el primer oficial y el capitán.

Se asignaron dos tripulantes tanto a la maniobra de amarre de proa como a la de popa.

Hacia las 15:00 h, el 'MT Nisyros' ya se encontraba al costado del 'MV Kingfisher D', habiéndose arriado previamente un largo a proa y popa.

Poco después de hacer firmes los primeros cabos, comenzaron los preparativos para arriar los esprines.

El spring de proa debía salir por la parte superior del tambor de la maquinilla de proa a babor, dirigirse hacia proa y posteriormente redirigirse hacia popa a través del rodillo vertical correspondiente y del escobén, orientado a popa, antes de descender hasta la cubierta principal de babor.

Durante estos preparativos, el marinero asignado a la maniobra de amarre de proa se desplazó a la cubierta principal para asegurar la guía al cabo de amarre para su largado al buque receptor. Como consecuencia, los dos miembros del equipo de amarre de proa se encontraban en ubicaciones distintas, quedando uno de ellos en los controles de la maquinilla de babor.

Mientras se llevaban a cabo estas tareas, aproximadamente a las 15:06 h, el primer oficial del 'MV Kingfisher D' observó un incidente en el castillo de proa del 'MT Nisyros' que involucraba a un tripulante. Al mismo tiempo, el marinero situado en cubierta, que se encontraba preparado para recibir la guía, escuchó gritos y fue alertado por el conmaestre del 'Kingfisher D'. Se dirigió inmediatamente al lugar de los hechos. Al llegar al castillo de proa, descubrió que

el bombero había quedado atrapado bajo el tambor de la maquinilla. Informó de inmediato al puente por VHF y paró el motor hidráulico de la maquinilla. Poco después llegaron al lugar el primer oficial y otro tripulante.

RESPUESTA TRAS EL ACCIDENTE

A las 15:07 h, el incidente fue comunicado a las Autoridades Portuarias de Gibraltar y se solicitó asistencia médica y de rescate urgente. En ese mismo momento, se abortó la maniobra de amarre.

A las 15:12 h, el 'MT Nisyros' se separó del costado del 'MV Kingfisher D' y se dirigió al muelle nº 3 Este del puerto de Gibraltar para facilitar el embarque de los servicios de emergencia.

Aproximadamente a las 15:54 h, se pasó el primer cabo a tierra y hacia las 16:06 h el buque quedó completamente atracado en el muelle nº 3 Este. Los servicios de emergencia locales se encontraban ya en el lugar.

A las 16:12 h, una vez finalizada la maniobra y con la pasarela colocada, embarcaron la policía, las autoridades portuarias, los servicios de emergencia locales y el perito del Club de P&I, iniciándose las inspecciones e investigaciones correspondientes.

A las 19:00 h, el tripulante falleció. Su cuerpo fue retirado por el Servicio de Bomberos y Rescate de Gibraltar aproximadamente a las 19:15 h y trasladado al Hospital St. Bernard.

La Administración Marítima de Gibraltar acudió al buque los días 20 y 21 de mayo para recabar información sobre las circunstancias del accidente y los factores contribuyentes, elaborándose posteriormente un informe preliminar que fue distribuido a los armadores y a otras partes interesadas.

CONDICIONES MEDIOAMBIENTALES

El incidente tuvo lugar en el fondeadero de la zona oeste de Gibraltar. Las condiciones meteorológicas eran buenas, con tiempo despejado, mar en calma y vientos muy débiles.



PATROCINADO POR:



'MT NISYROS'

El 'MT Nisyros' es un petrolero de 4.599 GT, registrado en Gibraltar, propiedad de 'Benmore Services S.A.' y operado por 'MM Marine Inc.' El buque presta servicio como petrolero de suministro de combustible en el puerto de Gibraltar.

La empresa gestora, 'MM Marine Inc.', con sede en Atenas (Grecia), es responsable de garantizar el cumplimiento del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM).

GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

El Sistema de Gestión de la Seguridad (SMS) del 'MT Nisyros' fue emitido por 'MM Marine Inc.' e incluía los siguientes elementos relacionados con las operaciones de amarre:

- Procedimientos de fondeo, amarre y remolque de emergencia, recogidos en el Manual de Cuidado del SMS.
- Plan de amarre previo.
- Lista de comprobación previa al amarre.
- Evaluaciones de riesgos asociadas al amarre.
- Registros de mantenimiento e inspección de los equipos de amarre, con periodicidad cuatrimestral.
- Como complemento del SMS, el buque dispone de un Plan de Gestión del Sistema de Amarre (*Mooring System Management Plan*, MSMP) específico del buque, elaborado de conformidad con la OCIMF MEG 4, sección 1.9, y SIRE VIQ 7.

Los procedimientos del SMS de la compañía y el MSMP del buque establecen expresamente que debe haber siempre un mínimo de dos personas experimentadas en cada estación de amarre durante toda la operación, además del oficial responsable de la estación.

AMARRE SEGURO

El buque dispone igualmente de un Plan de Gestión del Sistema de Amarre (MSMP) específico, elaborado conforme a la OCIMF MEG 4, sección 1.9, y SIRE VIQ 7. No obstante, la publicación de 'OCIMF Effective Mooring' no se encontraba referenciada en dicho plan.

La sección cuarta de esta publicación proporciona directrices específicas sobre las maquinillas de amarre, en particular la sección 4.7 (*Winch safety reminders*), cuyas recomendaciones relevantes para este incidente incluyen:

- No usar estachas ni otros elementos para mantener la palanca de la maquinilla en posición.
- No dejar las maquinillas funcionando sin supervisión.
- No manipular un cabo en el tambor sin la presencia de una segunda persona encargada de recoger o guiar el seno de la estacha, así como de otra persona preparada para detener inmediata• Mantener distancia respecto a elementos mecánicos y otras partes móviles.

ACCIDENTES PREVIOS DE AMARRE Y DEFICIENCIAS RELACIONADAS

Aproximadamente a las 23:55 h del 2 de julio de 2020, el VTS de Gibraltar recibió una llamada por VHF del buque informando de que un tripulante (bombero) había colapsado en cubierta durante operaciones de amarre junto a un buque atendido ('MV Navios Hyperion') en el fondeadero de poniente de

Gibraltar, solicitándose asistencia médica urgente. Tras la intervención de los servicios sanitarios a bordo, el tripulante fue desembarcado y trasladado al hospital, donde posteriormente falleció.

Desde 2020, la Autoridad Sanitaria de Gibraltar dejó de desplegar personal sanitario a buques fondeados.

El 2 de febrero de 2021, durante una maniobra de amarre, se partió el segundo spring debido a la tensión, provocando lesiones en la parte inferior del pie derecho de un marinero, que fue trasladado al hospital.

Durante una inspección del Estado de abanderamiento realizada el 3 de junio de 2014, se detectó una deficiencia consistente en la fijación de la palanca de accionamiento del molinete a la palanca de control.

La compañía mantiene una cultura abierta de mejora continua y aprendizaje a partir de incidentes y cuasi-accidentes. Este fue el primer accidente mortal ocurrido en casi 30 años de operaciones de suministro de combustible.

CONCLUSIONES**Cuestiones de seguridad que contribuyeron directamente al accidente y dieron lugar a recomendaciones**

No se asignó ningún oficial a la maniobra de amarre de proa para mantener el cumplimiento de las normas sobre horas de trabajo y descanso.

La composición del equipo de amarre de proa no cumplía los requisitos del manual de amarre, lo que supuso una falta de supervisión en la maniobra.

No existía una evaluación de riesgos específica que abordara los riesgos asociados al trabajo con maquinillas de amarre, tal como recomiendan las directrices 'OCIMF Effective Mooring'.

Se constató que el capitán no informó a la compañía de que el equipo de amarre se había reducido a dos tripulantes en lugar de los tres exigidos por el MSMP. Aunque el ajuste se realizó para cumplir la normativa sobre horas de trabajo y descanso, la situación excepcional respecto a lo establecido no se comunicó por los canales establecidos.

Otras cuestiones de seguridad que contribuyeron al accidente

La inspección reveló que la distancia entre la palanca de accionamiento de la maquinilla y el tambor era de 1,90 m. En condiciones normales de proyecto, habría sido difícil que una persona situada junto al tambor pudiera accionar simultáneamente la palanca. Por ello, es posible que la palanca hubiera quedado retenida en posición de funcionamiento mediante el pasador de seguridad u otro dispositivo externo.

Teniendo en cuenta la deficiencia detectada en la inspección del Estado de abanderamiento, la investigación interna de la compañía y la posibilidad de que la maquinilla permaneciera engranado, podría haberse producido en ocasiones una práctica insegura consistente en mantener la maquinilla en funcionamiento, permitiendo al operador alejarse de la posición de control.

Es probable que la maquinilla estuviera en funcionamiento al mismo tiempo que el bombero intentaba controlar el seno de la estacha para asegurar su

PATROCINADO POR:



correcta estiba en el tambor, momento en el que pudo quedar atrapado en la estacha floja y ser arrastrado bajo el tambor girando.

El carácter repetitivo del trabajo pudo haber favorecido una actitud de complacencia por parte de la tripulación.

MEDIDAS ADOPTADAS

En respuesta a este accidente, 'MM Marine Inc.' adoptó las siguientes medidas preventivas:

- Revisión de los procedimientos del SMS y del Plan de Gestión de Amarre y Cabos, constatándose su idoneidad.
- Emisión inmediata de un *Safety Flash* (01/2025) a toda la flota y celebración de reuniones de seguridad a bordo para analizar su contenido con oficiales y tripulación.
- Emisión de un *Safety Alert* (01/2025) el 23 de mayo y análisis de las medidas preventivas con toda la tripulación.
- Refuerzo de la formación mediante ejercicios a bordo y auditorías de supervisión.
- Requerimiento a todo el personal de cubierta para completar en julio de 2025 la formación OLP 0370 – *Mooring Risk Assessment and Management*.
- Requerimiento a toda la tripulación para completar en julio de 2025 la formación OLP 0181 – *Ship-to-Ship Transfer Operations*.
- Formación de refuerzo al capitán y primer oficial del 'MT Nisytros' sobre prácticas seguras de amarre antes de su siguiente embarque.
- Refuerzo de los controles de cumplimiento durante las maniobras de amarre hasta finales del tercer trimestre de 2025.
- Implantación de auditorías de amarre sin previo aviso en toda la flota.
- Evaluación de salvaguardias adicionales para evitar el funcionamiento inseguro de las maquinillas.
- Revisión de los niveles de dotación, manteniéndose por encima de los mínimos exigidos, con los siguientes ajustes:

- Buques de notación/clase 'Qingdao': un segundo oficial y un OS adicionales.
- Buques de notación 'Fujian': un OS adicional.
- Actualización y redistribución de los informes de investigación del incidente.
- Incorporación del incidente en las reuniones HSSCM de la flota y en las revisiones de gestión.
- Incorporación del caso en el programa de familiarización de la compañía y en futuras sesiones formativas internas.
- La Oficina del *Marine Accident Investigation Compliance Officer* emitió en junio de 2025 un Boletín de Seguridad (nº 01) destacando los riesgos asociados a las operaciones de amarre.

RECOMENDACIONES

Se recomienda a 'MM Marine Inc.':

- Incluir en el SMS una evaluación de riesgos específica sobre los peligros asociados al trabajo con maquinillas de amarre, conforme a la publicación '*OCIMF Effective Mooring*' y COSWP.
- Revisar los niveles de dotación para garantizar la presencia mínima de dos personas experimentadas en cada estación de amarre, además del oficial responsable.
- Incluir sistemáticamente las operaciones de amarre seguro en las inspecciones y auditorías internas.
- Celebrar una charla de seguridad previa a cada maniobra de amarre.
- Difundir boletines de seguridad en toda la flota para reforzar las lecciones aprendidas.
- Analizar posibles modificaciones en los controles de los maquinillas y protecciones físicas en los tambores.
- Continuar ajustando los niveles de dotación conforme a las necesidades operativas y al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.
- Emitir una circular reforzando la obligación de comunicar incumplimientos de los procedimientos establecidos a través de los canales ISM establecidos.



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

<https://www.gibraltar.gov.gi/press-releases/accident-investigation-report-on-the-fatal-accident-during-mooring-operations-on-board-the-4599gt-motor-tanker-nisytros-9562025-11539>

PATROCINADO POR:



**BUREAU
VERITAS**