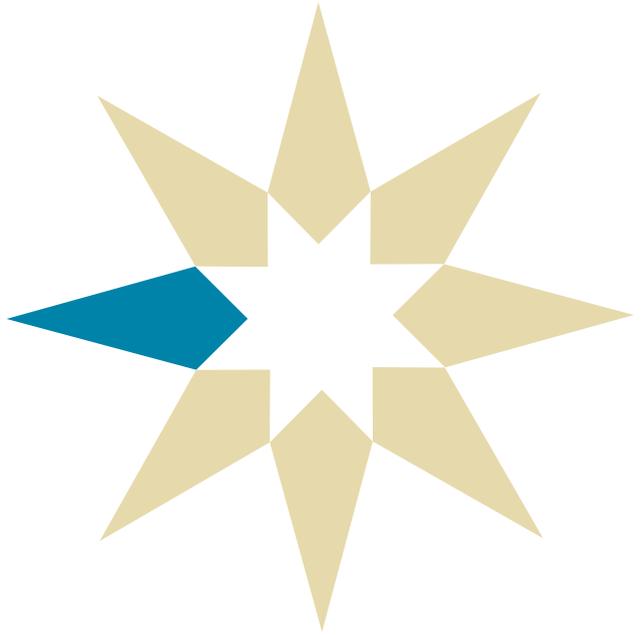


Directrices de P&I

Notas Prácticas para el Personal Embarcado





Índice

Introducción	01
La importancia de la evidencia	02
Inspectores, expertos y abogados	06
Conocimientos de embarque	08
Carga	13
Daños causados por estibadores	20
Daños por abordaje y daños materiales	22
Lesiones corporales	26
Contaminación marítima	30
Seguridad de naves	34
Disputas sobre combustibles	43
Información de contacto	48

Introducción

El West of England es uno de los principales Clubes de Protección e Indemnización. Este Club entrega cobertura de seguro a armadores y fletadores por responsabilidad legal a terceros.

El Club existe con el único propósito de beneficiar a sus Miembros y entregar protección y asistencia para proteger sus intereses. Este servicio cuenta con el apoyo de una red de corresponsales, abogados y expertos técnicos en todo el mundo.

En caso de un accidente o incidente que pueda generar reclamos, es necesario contar con información adecuada y buenos registros para obtener resultados favorables. El propósito de esta publicación es recordarle que el Club requiere de cierta información para brindarle mejor protección a usted y a la Compañía que opera la nave.

Si ocurre un accidente o incidente que requiera asistencia urgente, usted puede obtener ayuda de uno de los corresponsales locales del Club. Si no puede contactar al corresponsal, contacte directamente al Club.

Descargue información detallada de todos los corresponsales de la “Lista de Corresponsales Comerciales y Legales” junto con el Reglamento del Club en www.westpandi.com.

En estos documentos y en el sitio web también se incluyen los detalles de contacto de los Equipos de Reclamos del Club y de miembros del personal de las oficinas del Club en Londres, El Pireo y Hong Kong. También se encuentra siempre disponible un oficial de guardia en el teléfono +44 (0)7795 116602.

La importancia de la evidencia

Los accidentes o incidentes que ocurren a bordo de la nave o que están relacionados con la nave o sus oficiales y su tripulación suelen derivar en reclamos contra la nave o la Compañía. Para gestionar estos reclamos de la mejor forma es necesario contar con evidencia relacionada con el accidente o incidente. Los oficiales y tripulación de la nave tienen la importante responsabilidad de recopilar y preservar dicha evidencia.

Las listas de verificación de este resumen destacan el tipo de evidencia que se necesitará en diversas situaciones. Siempre que sea posible, se deberá reunir esta evidencia y, en primera instancia, deberá ser enviada a las oficinas de la Compañía o al Club conforme a las instrucciones de la Compañía. Debido a que la resolución de algunos reclamos puede tomar años, es probable que posteriormente se necesite más evidencia. En el período intermedio puede que haya cambios considerables en el personal embarcado, muchos de los cuales no estarán familiarizados con el caso. Por lo tanto, es esencial que se mantengan y preserven minuciosos registros técnicos y operacionales.

De manera habitual se deberá conservar los siguientes registros:

Cuadernos de bitácora:

Registro oficial, de cubierta, máquinas, trabajos con carga, registro de hidrocarburos, movimientos (*bell book*), desviación magnética, órdenes nocturnas, radio, médicos, horas laborales/de descanso, desechos.

Diarios de navegación/cuadernillos:

Estos pueden ser particularmente importantes para la defensa en caso de reclamo y siempre se deben conservar.

Registros técnicos:

Inspecciones, índices, reparaciones y mantenimiento de casco, motor principal, motores auxiliares, maquinaria de cubierta, espacios de carga, equipo de carga, equipo de seguridad, recubrimientos, registros del plan de mantenimiento, informes del estado de inspección de clase.

Registros operacionales:

Cálculos de estabilidad y esfuerzo, inspecciones de calado, estiba, amarres/trincas, lastrado, suministro de combustible, sondeos, temperaturas de la carga, ventilación, limpieza de bodegas, registros de bombeo de lastre de las bodegas de carga, lavado de tanques, programas de travesía, clima, reuniones de seguridad, instrucciones de viaje, recomendaciones sobre el trayecto, mensajes, boletas por la eliminación de desechos líquidos en tierra.

Información del Registrador de Datos de la Travesía y ECDIS:

Registros del Registrador de Datos de la Travesía (VDR), del Registrador Simplificado de Datos de la Travesía (S-VDR) y del Sistema de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (ECDIS).

En el caso de un incidente en el cual sean fundamentales los datos de VDR o ECDIS (por ejemplo, abordaje, varamiento, daño material), es crucial que esta información se guarde oportunamente para evitar sobrescribirlos. Posteriormente se deben respaldar rápidamente.

Copias impresas:

Ecosondas, registrador de curso, GPS, Navtex, receptor meteorológico, mensajes EGC y registrador telegráfico de datos de máquinas, todos con la fecha y hora correspondientes.

La importancia de la evidencia (continuado)

Informes oficiales:

Informes de la Compañía, del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) y sobre accidentes e incidentes exigidos por la ley.

Notas de Protesta / Cartas de Protesta:

La relevancia de éstas varía en todo el mundo, aunque siempre es mejor emitir una protesta que no hacerlo, reservándose el derecho a expandirla o manifestar otra. En algunas jurisdicciones es posible que se requiera formalizar las Notas de Protesta ante notario y el Corresponsal del Club podrá hacer recomendaciones al Capitán sobre los requisitos locales. Si se recibe una protesta que requiera acuse de recibo, se debe usar el texto “recibida sin perjuicio y sin reconocimiento de responsabilidad alguna” o “recibida sin perjuicio y solo en comprobante”.

Testigos:

Se debe registrar los datos de cada persona que presenció el accidente o incidente, incluyendo las personas involucradas o afectadas, agregando cómo y cuándo se les puede contactar después de dejar la nave. No se deben tomar acciones disciplinarias contra un testigo sin consultar primero a la Compañía. Tampoco se debe dar una recompensa a ningún testigo a cambio de su evidencia sin la autorización previa de la Compañía o el Club.

Declaraciones:

Éstas pueden ser notas tomadas en el momento o declaraciones formales tomadas, por ejemplo, por el abogado nombrado por el Club. Siempre consulte primero al Corresponsal del Club en su región.

No se deberá hacer declaraciones a terceros querellantes o a sus representantes sin la autorización de la Compañía.

Pruebas electrónicas:

Cada nave deberá contar con una cámara digital o un aparato similar que se encuentre en todo momento accesible y totalmente cargada. Todas las fotos deberán tener la mejor resolución. Los videos también pueden ser útiles. Además de tomar fotos de daños u otro evento importante, la cámara se puede usar para registrar pruebas de buenas prácticas (por ejemplo, carga debidamente trincada, portalón/escala real correctamente aparejados), ya que dichas fotografías podrían ayudar al Club a defenderse contra un reclamo. Si la nave posee Cámaras de Televigilancia (CCTV), se deberán conservar y respaldar las grabaciones que pudieran ayudar a determinar las circunstancias de un caso. Del mismo modo, podrán ser útiles los datos de key passes y, en el caso de naves de pasajeros, sistemas de pago electrónicos para determinar el movimiento de la tripulación o de los pasajeros antes de un incidente y se deberán guardar oportunamente para un análisis posterior.

Otras pruebas:

Se debe conservar, marcar y almacenar adecuadamente los equipos dañados, piezas o muestras de carga defectuosa o contaminada para protegerlos de la degradación, corrosión o extravío.

Cuando sea posible, se deben enviar los registros necesarios por email. Sin embargo, si el tamaño de los archivos es demasiado grande, se deben transferir a un disco o memoria extraíble y enviar a la Compañía lo antes posible.

Inspectores, expertos y abogados

Después de notificar un incidente que pudiera dar lugar a un reclamo, el Club o su Corresponsal en la región pueden solicitar que un inspector, experto o abogado independiente hable con los oficiales y la tripulación y visite la nave para realizar una investigación.

Es posible que otras partes, en particular potenciales reclamantes contra la Compañía, la nave y/o los oficiales y la tripulación, intenten hacer lo mismo. Para evitar que información confidencial caiga en las manos equivocadas, se deben tomar las siguientes precauciones:

- Siempre revise la identidad de todas las personas que suben a bordo de la nave.
- Averigüe las razones de su visita.
- Compruebe quién los designó y los intereses de quién representan.
- Si el inspector, corresponsal, experto o abogado fue nombrado por el Club (o trabaja en representación de éste):
 - Brinde toda la ayuda posible.
 - Entregue todos los documentos e información requerida.
 - Permita que se tomen declaraciones.
 - Permita el uso de cámaras.
 - Siga todas las recomendaciones respecto de la divulgación de información a terceros.
- Si el inspector, experto o abogado no actúa en representación del Club, no permita el acceso hasta recibir la aprobación de la Compañía o del Corresponsal regional del Club. Si se da aprobación:
 - Procure la visita simultánea de un experto nombrado por el Club.
 - Asegúrese de que un oficial acompañe al representante de la contraparte en todo momento.
 - Advierta a todo el personal que no dé detalles acerca del incidente.

- Restrinja los movimientos a lugares de interés legítimo.
- Limite todas las fotos a elementos o áreas de importancia directa.
- No permita el acceso a las bitácoras, documentos o registros a menos que la empresa o el Corresponsal del Club se lo indiquen.

Si no está seguro de que un inspector, experto o abogado actúa en nombre del Club, o si necesita orientación o respaldo profesional, contacte inmediatamente al Corresponsal del Club en su región.

Sin importar las circunstancias, el Capitán solo debe admitir responsabilidad cuando la Compañía o el Club se lo indiquen.

Conocimientos de embarque

El conocimiento de embarque es uno de los documentos más importantes en la industria naviera porque no solo es un recibo de la carga embarcada o recibida para envío a bordo de una nave, sino también suele ser evidencia de un contrato de transporte entre la Compañía y el dueño de la carga. Más importante aún, es generalmente el documento que comprueba quién es el propietario de la carga.

Los siguientes puntos resumen los aspectos principales que capitanes y oficiales deben tener en cuenta cuando soliciten la emisión o firmen recibos de embarque o conocimientos de embarque o cuando autoricen a un tercero para que emita conocimientos de embarque a nombre de la nave. También incluye situaciones cuando se solicita una entrega de carga sin emitir un conocimiento de embarque o se tiene un conocimiento de embarque a bordo de la nave.

Contenidos del conocimiento de embarque

Para proteger los intereses de la compañía al igual que los propios, el capitán o el primer oficial debe asegurarse de que tanto los recibos de embarque como los conocimientos de embarque hayan sido redactados correctamente antes de firmarlos. Si un tercero (el agente o el representante del fletador) ha sido autorizado para firmar los conocimientos de embarque conforme a los recibos de Embarque, el capitán debe prestar particular atención y asegurarse de que la información contenida en los recibos de Embarque sea precisa.

Fecha del conocimiento de embarque y del recibo de embarque

Ambos documentos deberían declarar que la carga fue embarcada en una fecha en particular o que fue “recibida para envío” en dicha fecha. “*Recibida para envío*” se refiere a que la nave tiene el control efectivo de la carga. En ambos casos la fecha que aparece en el conocimiento

de embarque debe ser la fecha en que la carga efectivamente se embarcó a bordo de la nave o quedó bajo su control, según sea el caso. Si aparece otra fecha en los conocimientos de embarque o los recibos de embarque, contacte directamente a la Compañía para recibir más instrucciones. Fechas incorrectas en los conocimientos de embarque o recibos de embarque pueden exponer a la Compañía a responsabilidades legales que podrían alcanzar el valor total de la carga y dichas responsabilidades podrían incluso no estar cubiertas.

Peso y cantidad de carga

El capitán u otro oficial responsable de la nave deben asegurarse de que la cantidad de carga declarada en los recibos de embarque y conocimientos de embarque (con respecto al peso y número de paquetes o unidades) corresponda a las cifras con las que cuenta la nave, las cuales se pueden encontrar en documentos tales como listados de tarja, notas de mercancía entregada, cálculos de peso por calado y cálculos de espacio vacío y registros similares. Si hay alguna diferencia entre las cifras de la nave y las mencionadas en el recibo de embarque y los conocimientos de embarque, se deberá informar inmediatamente a la Compañía. Mientras se espera la respuesta de la Compañía, no se deben firmar los documentos ni autorizar su firma.

En algunos casos, se podría insertar en los recibos de Embarque y en los conocimientos de embarque las cláusulas “dice contener....., peso y cantidad desconocidos” o “*dice pesar..., peso y cantidad desconocidos*”, particularmente en el caso de cargas a granel. Sin embargo, esto no se debe realizar sin antes obtener la aprobación de la Compañía.

Descripción de la carga

La carga debe corresponder a la descripción que aparece en los recibos de embarque y conocimientos de embarque. Si hay alguna

Conocimientos de embarque (continuado)

duda, no se deben firmar los documentos ni autorizar su firma y se debe contactar inmediatamente a la Compañía.

Condición de la carga

Los recibos de embarque y conocimientos de embarque por lo general declaran que la carga se embarca o recibe para embarcarla en “*aparente buen estado y condición*”. Esto significa que, según el capitán, la condición externa de la carga sugiere que ésta por fuera se encuentra en buenas condiciones o pareciera no presentar daños. Si la carga parece no encontrarse en buenas condiciones externamente o parece estar dañada, no se deben firmar los recibos de embarque o conocimientos de embarque ni autorizar su firma y se debe contactar inmediatamente a la Compañía. Si no se puede contactar a la Compañía y si el capitán o el primer oficial piensan que la carga no está en aparente buen estado y condición, deben asegurarse de que tanto los recibos de embarque como los conocimientos de embarque contengan una descripción precisa de la condición externa. No basta con solo describir la condición externa de la carga en los recibos de embarque.

Otros términos en los conocimientos de embarque y recibos de embarque

Es importante asegurarse de que los conocimientos de embarque que se van a emitir cumplan los términos del contrato de fletamento, especialmente si los conocimientos de embarque se emitirán de una manera particular o según el formulario estándar del fletador. Si hay alguna duda, se debe contactar inmediatamente a la Compañía antes de firmar los documentos o de autorizar su firma.

Autorización a los agentes para que firmen conocimientos de embarque

En caso de que un contrato de fletamento permita a los agentes firmar los conocimientos de embarque en nombre del capitán, éste debe indicar a los agentes que firmen los conocimientos de acuerdo con la información declarada en los recibos de embarque. Se debe conservar a bordo una copia de esta orden. El Club puede entregar un texto estándar para dicho propósito a solicitud de la Compañía.

Cartas de indemnización

A veces se solicita a los capitanes u otros oficiales responsables que firmen o autoricen la firma de los recibos del embarque o conocimientos de embarque que indiquen que la carga está en aparente buen estado y condición cuando no es el caso, o que muestren una cantidad embarcada o recibida para embarcarla de manera incorrecta o que muestre una fecha distinta. A cambio de ello, es posible que alguien ofrezca una carta de indemnización al capitán. En la mayoría de los casos dichas indemnizaciones son inútiles y aceptarlas probablemente significa que el capitán u otro oficial responsable están cometiendo fraude. Si le ofrecen una carta de indemnización, no debe aceptarla, sino contactar inmediatamente a la Compañía.

Conocimiento de embarque original retenido por el capitán

A veces, la Compañía y el fletador o el dueño de la carga pueden acordar que el Capitán debe conservar a bordo un conocimiento de embarque original contra el cual se debe entregar la carga. En dicho caso, los conocimientos de embarque tienen que registrar este acuerdo. El capitán debe contactar a la Compañía para pedir

Conocimientos de embarque (continuado)

instrucciones con respecto a qué información necesita registrar en los conocimientos de embarque antes de firmarlos o de autorizar su firma.

No emisión de un conocimiento de embarque original

Entregar la carga sin emitir un conocimiento de embarque original puede exponer a la Compañía a cuantiosos reclamos por responsabilidad legal no cubierta a causa de una entrega indebida. Si la entrega se solicita en tales circunstancias, debe rehusarse y contactar inmediatamente a la Compañía.

Corresponsales del Club

Los Corresponsales locales del Club están familiarizados con los problemas asociados a la emisión de recibos de embarque y conocimientos de embarque. Si no es posible contactar a la Compañía, se puede contactar al Corresponsal local para recibir ayuda.

Carga

Evidencia de la condición de la carga, pérdidas y daños

La nave tiene la obligación de cuidar la carga y de hacer todo lo posible por entregarla en la misma condición en que fue recibida. Esto significa que se puede responsabilizar a la nave por daños o pérdidas si la carga no fue embarcada, estibada y descargada de manera satisfactoria, si no se controlaron debidamente las operaciones de carga o si la carga no fue custodiada durante el viaje. Es esencial que todas las operaciones de manipulación, trinca y monitoreo de carga se documenten completamente, teniendo en cuenta que puede ser imposible defenderse en contra de reclamos si no se conservan los registros correspondientes. Considerando que los demandantes suelen adjudicar a la nave la responsabilidad por daños o pérdida de carga que en realidad ocurrieron en tierra, es claramente muy importante mantener registros precisos.

Del mismo modo, los demandantes con frecuencia alegan que la nave presenta fallas. Aunque las afirmaciones de que una nave no está en “condiciones de navegabilidad” o que no está en “condiciones de transportar carga” podrían no tener fundamentos o ser exageradas, será necesario demostrar que antes de zarpar se realizaron todas las gestiones necesarias para que la nave estuviera en óptimas condiciones de navegabilidad o de transportar carga. Esta obligación no podría ser más importante. El personal a bordo desempeña un papel crucial en asegurar de que exista evidencia de que la nave se encontraba en buenas condiciones para realizar el viaje y era idónea para transportar la carga de manera segura.

Contar con registros técnicos y operacionales detallados es un aspecto vital de dicha evidencia. Entre ellas se pueden incluir pruebas, chequeos, inspecciones, reparaciones y mantenimiento realizados para mantener la nave en buenas condiciones (por ejemplo, casco, maquinaria y equipo, espacios y equipo de carga) e información que demuestre que la nave contaba con suficiente tripulación y era aprovisionada y operada de según la práctica estándar de la industria.

Carga (continuado)

En todos los casos en que se dañe o pierda carga se requerirá lo siguiente:

- Información de la carga dañada o perdida (por ejemplo, producto, volumen, cantidad, marcas, números de serie, embarcadores, receptores, puerto de carga, puerto de descarga).
- Copia de la declaración de carga emitida por el embarcador, certificados de pruebas, registros de hojas de datos de seguridad (MSDS) y cualquier otra información de la carga entregada por los embarcadores/fletadores.
- Descripción de cómo ocurrió el daño o pérdida (incluyendo informe de daños causados por estibadores, si corresponde).
- Una descripción completa y detallada de cualquier factor contribuyente (por ejemplo, mal embalaje/amarre, piratería, condiciones meteorológicas adversas). En caso de condiciones meteorológicas:
 - Momentos de mal tiempo, inclemencia y condiciones inusuales.
 - Detalles de cualquier daño a la estructura, maquinaria o equipo de la nave.
- Copias de la bitácora de cubierta que describan el mal tiempo, las cuales, si lo requiere la jurisdicción correspondiente, deberían ser autenticadas por las autoridades portuarias locales y adjuntadas a la carta de protesta. Se debería consultar al Corresponsal regional o al Club si dicha autenticación es necesaria.
- Pasos tomados para minimizar el daño o pérdida con anticipación y/o apenas se les reconozca.
- Fotos o videos pertinentes que muestren la condición de la nave (por ejemplo, espacios de carga, tapas y brazolas de escotilla, equipo de carga, estanques de carga), operaciones de carga, condiciones de puerto, estiba, trinca, carga dañada, condiciones meteorológicas.

- Planes e instrucciones de estiba y trinca junto con detalles de los aparejos, fijaciones y materiales de trinca.
- Registros de inspección, reparación y mantenimiento planificado de los elementos que supuestamente causaron el daño (por ejemplo, tapas de escotillas, válvulas, cañerías, medios de carga y descarga, amarras).
- Copias de cualquier Nota de Protestas que se haya hecho, entregado y/o recibido.
- Los correspondientes registros de comunicaciones (por ejemplo, de los armadores, fletadores, embarcadores, estibadores).
- Detalles de cualquier muestra guardada a bordo y/o enviada a tierra.
- Detalles de cualquier aparejo de trinca, aparato o equipo de levantamiento, amarre de carga, dispositivo de amarre, disposición de bultos o enrejado defectuoso o descompuesto guardado a bordo o enviado tierra.

Puede que se solicite más evidencia dependiendo del tipo de nave y la manera en que se dañó o perdió la carga. La siguiente lista no está completa, aunque se puede usar como guía general. Es probable que gran parte de la información venga en forma de anotaciones en la bitácora y se deben entregar copias de las correspondientes páginas. Es probable que, como requisito a nivel local, las autoridades portuarias soliciten la acreditación de las copias de las correspondientes anotaciones en la bitácora. Se debe consultar al Corresponsal regional o al Club si dicha acreditación es necesaria.

Registros previos a la carga

- Preparación de los espacios de carga (por ejemplo, limpieza de bodegas, lavado de tanques, descarga de cañerías, liberación de gases, fumigación, enfriamiento previo de contenedores refrigerados).

Carga (continuado)

- Pruebas de rutina (por ejemplo, líneas de succión de aguas de sentina, detectores de ingreso de agua, estanqueidad de las tapas de cubierta, escotillas de camarotes y cierres de respiraderos, presurización de los tanques de lastre que rodean los espacios de carga, pruebas de funcionamiento de válvulas, detección de humo, refrigeración, extintores de fuego, gas inerte y sistemas de ventilación).
- Chequeos de equipos (por ejemplo, iluminación de bodegas, escaleras, material de trinca, dispositivos de amarre).
- Inspecciones realizadas por la tripulación (por ejemplo, sellos de tapas de escotillas y orden de las sujeciones, enchapado del espacio de carga, cuadernas, mamparos, techos de tanques, revestimientos del espacio de carga, aislamiento y cielos de largueros).
- Inspecciones conjuntas e inspecciones de terceros (por ejemplo, fletadores, el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA), el Servicio de Inspección y Cuarentena de Australia (AQIS)).
- Notas y fotos de cualquier daño a la carga antes de embarcarla y copias de cualquier inspección previa (véase “Acero” al final de esta sección).
- Copias de cualquier instrucción sobre la carga de parte de los embarcadores/fletadores.

Registros de supervisión de la carga

- Entradas en la bitácora de cubierta.
- Entradas en el diario de navegación.
- Sondajes de sentinas, incluyendo registros del agua sacada por bombeo.

- Sondajes de lastre, incluyendo registros de tanques llenados o vaciados durante la navegación.
- Sondajes de combustible, incluyendo registros de transferencias.
- Registros de temperatura (bodega, carga, agua de mar, aire) y humedad.
- Temperatura en espacios refrigerados y registros de descongelamiento.
- Registros de temperatura para contenedores refrigerados, incluyendo tarjetas de temperatura y registros electrónicos/descarga de datos.
- Temperatura de los combustibles almacenados en tanques cercanos a carga sensible al calor.
- Concentraciones de gas para cada espacio de carga.
- Registros de ventilación para cada espacio de carga.
- Registros de gas inerte y respiraderos de tanques.
- Rondas de inspección a la carga y revisiones de trincas/sujeciones y sellos.
- Copias de informes meteorológicos/avisos de mal tiempo e información para la planificación de rutas en base al clima.

Registros de carga y descarga

- Plan de estiba y cálculos de estabilidad.
- Información sobre el cumplimiento de requisitos estatutarios (tales como el Código IMSBC y el Código IMDG).
- Manifiesto de carga.
- En el caso de cargas secas a granel, fotografías que muestren los resultados de cualquier "can test" realizada.

Carga (continuado)

- Programa preliminar de operaciones de carga y plan de lastrado/deslastrado.
- Periodos de trabajo de cada espacio de carga (incluyendo horas de apertura/cierre de escotillas, velocidades de bombeo, cifras de medición de margen de llenado, según corresponda).
- Condiciones climáticas del momento, incluyendo todas las paradas y cierres de escotillas debido a precipitaciones.
- Precauciones tomadas ante precipitaciones (por ejemplo, vigilancia de radar ante acercamiento de lluvias y medidas para hacer más rápido el cierre de las tapas de cubiertas).
- Detalles de las operaciones de lastre, incluyendo la hora de inicio/parada de cada tanque.
- Detalles de las precauciones de seguridad observadas, particularmente respecto de cargas peligrosas.
- Trabajo de trinca, amarre y estiba de abarrotos realizado por estibadores y/o la tripulación.
- Detalles sobre el cumplimiento de los requisitos del Manual de Amarre de Carga de la nave.
- Copias de los certificados de Carga de Fijación Máxima (MSL) de las trincas y Pruebas No Destructivas (NDT) a la soldadura.
- Instrucciones y requisitos de superintendentes de cargas.
- Copias de los recibos de embarque y del conocimiento de embarque, incluyendo cualquier cláusula aplicada y, cuando corresponda, detalles de la parte autorizada para emitirlos.
- Copias del Aviso de Disponibilidad, Relaciones de Hechos, fichas de control horario de los estibadores.
- Copias de cualquier inspección de calados realizada.
- Listado de tarjetas, incluyendo apuntes sobre cualquier desacuerdo.

Carga en cubierta

No se debe llevar carga en cubierta a menos que (a) los embarcadores hayan acordado expresamente y por escrito que la carga se transportará en cubierta a su propio riesgo y que ello quedará registrado en el conocimiento de embarque o (b) el conocimiento de embarque contenga una “cláusula de libertad” que autorice el transporte de carga en cubierta siempre y cuando (i) generalmente se transporte carga ahí, (ii) la práctica sea conocida por todas las partes involucradas y (iii) la carga sea idónea para dicho transporte. Si un capitán está preocupado por alguna carga en particular que esté en cubierta debe contactar a la Compañía o al Corresponsal del Club para recibir instrucciones.

Inspección de daños a la carga

Puede que en algunas jurisdicciones los tribunales deban aprobar al inspector que ha sido designado para realizar una inspección de cargas dañadas. El Corresponsal local del Club podrá dar al Capitán las debidas recomendaciones respecto de si es costumbre que asista un inspector autorizado por el tribunal.

Importante: Inspecciones previas a la carga de acero

El acero es un producto sensible y fuente de muchos reclamos. Para salvaguardar los intereses de la nave, el Club requiere que un inspector experimentado registre la condición aparente de los embarques de productos terminados de acero antes de embarcarlos, revise el orden de estiba y sujeciones y ayude al Capitán con las cláusulas de los recibos de embarque o conocimientos de embarque, según sea necesario. Si debe cargar acero, el Capitán debe contactar a la Compañía para confirmar si ha designado a un inspector para que realice una inspección del acero previa al embarque a nombre de la nave.

Daños causados por estibadores

Si los estibadores provocan daño a la nave será necesario tomar acciones inmediatas para asegurar que se registre y notifique debidamente el daño y que los responsables coordinen y/o paguen las reparaciones correspondientes. Muchos contratos de fletamento, y en particular los contratos de fletamento por tiempo, establecen que los fletadores y estibadores deben notificar la ocurrencia o descubrimiento de daños causados por estibadores en un plazo de 24 horas. Si no se cumple este requisito, es posible que la Compañía deba asumir los costos de reparación.

Si los estibadores dañan la nave, el capitán debe:

- Informar a los estibadores de inmediato, verbalmente y por escrito, y escribir la anotación correspondiente en la bitácora de cubierta.
- Preparar un informe escrito con los detalles del daño, haciendo responsables a los estibadores y fletadores. En lo posible, el informe debe incluir:
 - fecha, hora y puerto/ubicación del incidente.
 - circunstancias que causaron el incidente.
 - detalles del daño a la nave.
 - nombres e información de contacto de la(s) persona(s) que causaron el daño y los testigos.
 - condiciones meteorológicas reinantes en ese momento.
 - bocetos y fotografías del daño.
- Si el daño fue lo suficientemente grave para afectar la clase de la nave o su capacidad de continuar el viaje de manera segura, en el informe se debe indicar que el daño se debe reparar inmediatamente en el puerto o lugar en el que ocurrió, a satisfacción de la Compañía y sus inspectores.
- Asegurarse de que los estibadores, fletadores, agentes y la Compañía reciban una copia del informe en un plazo de 24 horas.

Si el daño es menor y no afecta la clase de la nave o su capacidad de continuar el viaje de manera segura, se debe llegar a un acuerdo con los fletadores para retrasar las reparaciones. En dichos casos, las reparaciones pendientes se deben registrar en el informe de inspección fuera de fletamento. Se deberá invitar a los fletadores a presenciar las reparaciones, si así lo desean.

Cuando no haya carga en la nave, el personal a bordo debe aprovechar la oportunidad para inspeccionar la nave en caso de que los estibadores hayan ocultado daños o de daños no observados previamente. En caso de encontrar algo, se debe informar inmediatamente a los estibadores, los fletadores y la Compañía, sea verbalmente o por escrito.

Se debe utilizar una cámara digital o un aparato similar para tomar la mayor cantidad posible de fotografías del daño y adjuntarlas al informe de inspección fuera de fletamento o a cualquier otro registro escrito del daño. En caso de haber dificultades, la Compañía debe ser asesorada, para lo cual se podrá contactar a los corresponsales del Club en la región.

Daños por abordaje y daños materiales

Presentación de informes, recopilación y conservación de evidencia

Las primeras etapas de un incidente que involucre daños por abordaje o daños materiales son cruciales, por lo que es necesario preparar un informe preliminar que incluya toda la información mencionada a continuación y enviarlo de manera urgente a la Compañía y al corresponsal regional del Club. Luego de recibir el informe, el Club evaluará la situación para realizar la correspondiente investigación y tomar las medidas de protección necesarias.

Este capítulo, “daños por abordaje” se refiere al contacto entre naves, independientemente de que en ese momento las naves se encuentren amarradas o a la gira. “Daños materiales” se refiere al contacto con Objetos Fijos Flotantes (FFO) como muelles, grúas, boyas, oleoductos, cables, puentes e instalaciones flotantes de almacenamiento. El daño ocasionado a naves o bienes materiales arrastrados por la estela de otra embarcación también se incluye en este concepto.

Los abordajes y el contacto con FFO que causan lesiones corporales, daño material o contaminación marítima siempre deben considerarse como potencialmente graves. A menos que se nombre a un inspector de P&I para que investigue y determine la causa y el alcance del daño de manera inmediata, será difícil rebatir aquellos reclamos que sean exagerados o completamente injustificados.

- Datos VDR y ECDIS. Estos registros son realmente importantes. Cuando se almacenen, es necesario respaldarlos.
- Fecha, hora, ubicación y tipo de incidente.
- Identidad de otra(s) nave(s) y/o detalles del bien material dañado.
- Detalles de cualquier lesión corporal o fallecimiento.
- Aparente magnitud y gravedad del daño a la nave o bien material.

- Detalles de cualquier daño a la carga.
- Detalles de contaminación causada por el incidente.
- Resumen de los eventos que causaron el incidente.
- Detalles de los rumbos, posiciones, maniobras, movimientos del motor, velocidades, señales, comunicaciones y composición de los equipos presentes en el puente y la sala de máquinas antes del incidente.
- En caso de abordaje, ángulo aproximado del golpe.
- Copia de la planificación de la travesía de la nave.
- Causa conocida o presunta del incidente, junto con cualquier factor que haya influido, incluyendo diagramas.
- Condiciones meteorológicas y de mar reinantes.
- Si corresponde, detalles de los prácticos involucrados, remolcadores, barqueros, contratistas encargados de realizar operaciones de limpieza de contaminación, cualquier tercero y testigos independientes.
- Copia del formulario de informe de incidentes completado según los requisitos del Sistema de Gestión de Seguridad de la nave.
- Copias de cualquier informe de incidentes entregado a las autoridades locales o nacionales o a la administración de la bandera de la nave.
- Copias de cualquier nota o carta de protesta emitidas o recibidas.
Si se recibiera una protesta que requiere aceptación, es necesario incluir las palabras "recibida sin prejuicio y sin reconocimiento de responsabilidad".
- Copias de las bitácoras del puente y sala de máquinas de la nave, incluyendo apuntes y los diarios de trabajo.

Daños por abordaje y daños materiales (continuado)

- Fotografías, videos o grabaciones de televigilancia que hayan sido capturadas inmediatamente antes, durante o inmediatamente después del incidente.

Luego de un incidente grave, el capitán, todo el personal del puente y la sala de máquinas y cualquier testigo a bordo deberán tomar notas personales tan pronto sea posible, considerando que más adelante se necesitarán entrevistas formales y tomas de declaración. Se deberá conservar todas las notas generales, cálculos, bosquejos y cartas náuticas, ya que podrían ser de vital importancia.

A excepción de las investigaciones de la policía, las autoridades marítimas locales o la administración de la bandera de la nave, ningún miembro del personal a bordo de la nave debe responder preguntas relacionadas con el incidente hasta que la Compañía, el Club o sus Corresponsales locales hayan evaluado los informes iniciales.

Está prohibido intentar cubrir o alterar la evidencia, ya que las personas encargadas de investigar el incidente deben tener claros los hechos, incluso si demuestran que la nave cometió un error. Además, en muchas jurisdicciones se considera que la alteración de evidencia es un crimen.

Dependiendo de la dimensión y complejidad del incidente, es posible que se deba incluir más información:

- Declaraciones de los tripulantes, prácticos y otros, según corresponda. (Estarán a cargo del abogado designado para actuar en nombre de la nave).
- Resultados de pruebas de alcohol y/o drogas realizadas luego del incidente.
- Dibujos, diagramas, fotos y/o grabaciones de video que ilustren el daño y cómo ocurrió el incidente.

- Carta náutica original que se utilizó al momento del incidente; debe estar completa, con todas las posiciones marcadas, notas y registros de corrección. **No se debe agregar ni borrar nada.**
- Lista de todas las publicaciones de navegación a bordo, junto con las fechas de edición y registros de corrección.
- Bitácoras originales (como la bitácora oficial, de cubierta y sala de máquinas, diario de trabajo). Se deben rellenar todas las secciones de manera precisa y acabada.
- Registros originales (el libro de movimientos de máquinas [*Bell Book*] y apuntes). No se debe agregar ni borrar nada.
- Impresiones originales (registros de curso, ecosonda, diagrama de las marcas del radar, el registrador de datos del telégrafo de máquinas).
- Registros de comunicación, incluyendo notas relacionadas con las horas y contenido de los mensajes transmitidos por radio VHF y los canales utilizados.

Lesiones corporales

Presentación de informes, recopilación y conservación de evidencia

El cumplimiento de las prácticas laborales seguras en todo momento y la inmediata identificación y rectificación de posibles peligros que pudieran terminar en lesiones beneficiará a todo el personal a bordo.

Los resbalones, tropezones y caídas son algunos de los accidentes más comunes a bordo de una nave, los cuales suelen ocurrir debido a superficies aceitosas, escalerillas mal aseguradas, iluminación insuficiente, peligros mal señalados, orificios destapados o cubiertas generalmente abarrotadas. Para minimizar dichos accidentes es necesario mantener una vigilancia continua y buen orden.

Todo accidente tiene algún tipo de impacto. Es posible que los tripulantes lesionados no lleven a cabo sus labores de manera efectiva, lo cual afectará la operación segura de la nave. Si resultan lesionados pasajeros, estibadores, visitas o contratistas, es posible que se entablen cuantiosas demandas. Por lo tanto, se deben tomar precauciones para asegurarse de que no se culpe injustificadamente a la nave.

En TODOS los casos de lesiones corporales, particularmente aquellas que pudieran involucrar a los Estados Unidos, se debe contactar inmediatamente al Corresponsal local del Club en cualquier situación que afecte a tripulantes, pasajeros, estibadores, visitas o terceros. Se debe informar al Corresponsal todos los detalles del accidente y seguir cuidadosamente sus recomendaciones.

Siempre se deben informar e investigar los accidentes que provoquen lesiones según la normativa del Sistema de Gestión de Seguridad de la nave.

Si el accidente ocurrió debido a una deficiencia de funcionamiento de maquinaria o equipo, la nave debe conservar las piezas defectuosas

durante un período indefinido, ya que es posible que un experto las tenga que examinar y probar posteriormente.

Se debe reunir la siguiente información y enviarla a la Compañía, el Corresponsal local o el Club, según se requiera:

- Detalles de la persona lesionada.
- Fecha, hora y lugar del accidente.
- Detalles del trabajo o actividad que llevaba a cabo la persona lesionada al momento del accidente.
- Detalles de cualquier recomendación profesional médica.
- Naturaleza y extensión de la lesión.
- Detalles de los familiares cercanos de la persona lesionada.
- Detalles de los primeros auxilios o tratamiento médico entregados.
- Circunstancias del accidente y, si es posible, el origen de la causa.
- Condiciones reinantes al momento del accidente (por ejemplo, condiciones meteorológicas, iluminación).
- Planos, fotografías y/o videos o grabaciones de televigilancia del área donde ocurrió el accidente, incluyendo equipos, cuando corresponda.
- Copias de cualquier informe de accidentes enviado a las autoridades regionales o nacionales o a la administración del estado rector de la bandera.
- Detalles de cómo y cuándo la persona lesionada fue trasladada de la escena del accidente y quién lo hizo.
- Detalles de cualquier factor que pudo haber contribuido al accidente por parte de la persona lesionada y/o una posible negligencia de terceros.

Lesiones corporales (continuado)

- Declaración de la persona lesionada (si corresponde).
- Copias de los permisos de trabajo emitidos y válidos en relación con el accidente (si corresponde).
- Detalles del equipo de protección personal que usaba la persona lesionada al momento del accidente.
- Detalles de las horas de trabajo y descanso de la persona lesionada durante los días anteriores al accidente.
- Resultados de cualquier test de alcohol o drogas realizado con posterioridad al accidente.
- Detalles de cualquier condición médica preexistente que afectaba a la persona lesionada.
- Detalles de cualquier medicamento que tomaba la persona lesionada.
- Detalles de cualquier accidente previo en el que haya estado involucrada la persona lesionada.
- Declaraciones de testigos capaces de dar una versión precisa del accidente. Es importante mostrar discreción al tomar declaraciones de testigos, particularmente de aquellos cuyos recuerdos o motivos sean cuestionables. Se debe evitar la entrega de declaraciones redactadas de manera similar de un número de diferentes testigos, ya que pueden carecer de credibilidad.
- Los nombres y, en lo posible, los detalles de contacto de todos los testigos.
- Copias de toda anotación en bitácoras oficiales, de cubierta, sala de máquinas y de trabajo (según corresponda) y de toda anotación general. **Se deben completar todas las secciones de manera precisa.**

- Detalles de cualquier parte que diga representar a la persona lesionada.
- Copias de cualquier informe de inspección relacionado con el accidente.

Se debe informar, investigar y documentar toda lesión, incluso aquellas que parecieran no haber causado un daño permanente, según las estipulaciones del Sistema de Gestión de Seguridad de la nave, ya que por lo general se reciben reclamos por lesiones sufridas mucho tiempo antes. Generalmente, si los informes no son detallados ni precisos es difícil asegurar si dichos reclamos son válidos o no.

Contaminación marítima

Presentación de informes, recopilación y conservación de pruebas

La protección del medio ambiente es un asunto de preocupación global y la política de muchos gobiernos es que “el que contamina pague”. Por consiguiente, las consecuencias económicas de un incidente por contaminación cada día son más graves y las multas, costos de limpieza y demandas de terceros pueden alcanzar increíbles proporciones. Es esencial tener sumo cuidado al evaluar la gravedad de cualquier contaminación, sin importar cuán leve pueda parecer. Dependiendo del tipo de sustancia contaminante y el lugar en el que ocurrió, no es extraño que surjan demandas sustanciales y dificultosas que no sean consecuentes con la aparente gravedad del incidente. Por lo tanto, es vital que antes de realizar cualquier operación donde exista riesgo de contaminación los involucrados estén plenamente conscientes de las correspondientes regulaciones, procedimientos y de sus propias responsabilidades.

Los grandes incidentes de contaminación por hidrocarburos suelen deberse a abordajes y varamientos. Sin embargo, la mayor parte de las demandas por contaminación involucran derrames que ocurren durante el suministro de combustible o durante transferencias de carga de hidrocarburos y durante operaciones de eliminación (por ejemplo, aguas de sentinas oleosas, residuos carburantes, aceite sucio, desechos líquidos o aguas sucias de tanques). Se deben usar listas de verificación de transferencia de hidrocarburos o un permiso de trabajo equivalente durante dichas transferencias, las cuales deberían formar parte del Sistema de Gestión de Seguridad de la nave.

La contaminación marítima ocurre de muchas formas y está regulada por los distintos anexos del Convenio MARPOL y sus enmiendas, los cuales cubren hidrocarburos, sustancias líquidas nocivas a granel o empaquetadas, aguas servidas, basura, residuos de la carga y contaminación atmosférica. Documentos tales como partes 1 y 2 del

libro de registro de hidrocarburos, libro de registro de carga, libro de registro de basura, bitácora de carga, bitácora de cubierta y bitácora de máquinas cobran particular importancia al defenderse de demandas por contaminación y siempre se deben completar con precisión y mantener actualizados.

Además de la posibilidad de que se impongan severas multas después de un incidente de contaminación, se puede someter a juicio a los marineros que hayan violado intencionalmente las regulaciones del MARPOL.

Si se observa hidrocarburo proveniente de otras fuentes cerca de la nave, se debe informar inmediatamente a las autoridades locales y a los agentes portuarios de la nave. Si se mueve hacia la nave, se debe solicitar la presencia de las autoridades para que presencien y registren el hecho de que la contaminación se originó en otra parte. La bitácora de cubierta es el instrumento en el que se deben registrar todos los detalles, incluyendo el personal que primero avistó el derrame, las condiciones de viento y marea, detalles de otras naves en el área y la aparente fuente de contaminación. Además, dentro de lo posible, se deberían tomar y conservar muestras del hidrocarburo para futuros análisis comparativos junto con fotos y/o videos del agente contaminante y las circunstancias y condiciones reinantes.

En caso de un incidente de contaminación, ya sea real o una amenaza, los procedimientos del Plan de Emergencia de a Bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos (SOPEP) o el Plan de Emergencia de a Bordo en caso de Contaminación Marítima (SMPEP) y/o el Plan de Respuesta de la Nave (VRP) describen los pasos que la nave debe seguir. Se deberá informar inmediatamente al Corresponsal local del Club para que pueda proteger los intereses de la nave lo antes posible. El Corresponsal hará de vínculo con el Club, contactará a las autoridades locales y nombrará inspectores, contratistas, abogados y/o expertos técnicos, según sea necesario.

No se hará ninguna declaración sobre la causa o fuente de un

Contaminación marítima (continuado)

agente contaminante sin dirigirse a la compañía o el Club.

La siguiente información se deberá facilitar inmediatamente a la Compañía, al Corresponsal local o al Club para que evalúen la gravedad del incidente y las medidas de respuesta adecuadas:

- Fecha, hora y lugar del incidente.
- La causa del incidente, incluso si aún no está clara.
- Un resumen de la secuencia de eventos que llevaron al incidente.
- Detalles precisos del tipo de sustancia contaminante, su especificación y un cálculo detallado de la cantidad involucrada.
- Condiciones meteorológicas y de mar reinantes.
- Detalles de todas las medidas adoptadas por la nave y/o el personal de tierra para minimizar la cantidad derramada y limpiar el agente contaminante.
- La extensión de la contaminación, incluyendo detalles de las áreas afectadas y la propiedad dañada, incluyendo otras naves.
- Una copia del formulario de informe de incidentes completada conforme al Sistema de Gestión de Seguridad de la nave.
- Copias de cualquier informe de incidentes enviada a las autoridades del lugar o nacionales o a la administración de la bandera de la nave.
- Información de todas las partes involucradas.

Dependiendo de la magnitud del incidente y del tipo de sustancia contaminante puede que posteriormente se requiera más información, como por ejemplo:

- Declaraciones de todos los tripulantes involucrados en el incidente (éstas generalmente las tomará el abogado designado).

- Planos, diagramas, fotografías y/o videos que ilustren cómo sucedió el incidente.
- Copias de todas las anotaciones oficiales o de la bitácora de cubierta, máquinas o trabajo (según corresponda) y cualquier anotación general. **Se deben completar todas las secciones de manera precisa.**
- Copias de las correspondientes páginas del (los) libro(s) de registro de petróleo, libro de registro de desechos, libro de registro de carga, procedimientos de cambio de combustible y registros similares (según corresponda).
- Copias de los recibos de combustibles y/o lubricantes recibidos
- Copias de los recibos de sedimento, aceite de residuo, aguas oleosas, residuos de carga y basura descargados en instalaciones receptoras en tierra.
- Copias de la documentación de carga del embarcador, Hojas de Datos de Seguridad (MSDS) y cualquier otro papel que indique si la carga se considera o no Dañina para el Medio Ambiente Marino (HME), una sustancia Peligrosa para el Medio Ambiente (EHS) o un Contaminante Marino.
- Copias de todos los registros de comunicaciones.
- Muestras representativas de la sustancia contaminante.

Seguridad de naves

Según las estipulaciones del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (ISPS), se debe mantener la seguridad de la nave en todo momento, lo cual incluye el monitoreo de las disposiciones sobre la subida a bordo, negar acceso a personas no autorizadas y asegurarse de que sólo se transporten mercancías legales. Debido a que los incidentes que involucran polizontes, piratería o drogas también pueden generar onerosas demandas, es esencial intensificar la vigilancia al operar en áreas de mayor riesgo.

Si alguno de los siguientes puntos está en conflicto con aspectos del Plan de Seguridad de la nave, se debe dar prioridad a este último.

Polizontes

La repatriación de polizontes puede resultar cara. Se puede incurrir en multas y altos costos y, por lo general, es difícil encontrar países que los dejen desembarcar, en especial si no tienen documentos. Es crucial llevar a cabo una búsqueda exhaustiva en la nave antes de zarpar, ya que es mucho más fácil devolver polizontes a tierra en el puerto donde abordaron. También se recomienda registrar la nave poco después de zarpar, ya que, en muchos casos, los polizontes emergen de sus escondites una vez que la nave está navegando en busca de comida y agua o de un lugar más cómodo donde esconderse. También se debe tener en cuenta que si se encuentra un polizonte a bordo, es probable que haya más.

Con el fin de mitigar cualquier castigo en caso de que un polizonte logre esconderse, es importante registrar por escrito los detalles de las búsquedas de polizontes a bordo antes y después del zarpe, las áreas revisadas y todas las otras precauciones tomadas por la nave. Entre ellas se puede incluir precauciones como guardias de vigilancia de la pasarela, el uso de

personal adicional de seguridad, chequeos de identidad, rondas de seguridad, restricciones de acceso a los camarotes, disposición de las luces y cerrar camarotes, pañoles y bodegas de carga.

Si se encuentran polizontes después de zarpar:

- Trátelos con firmeza pero humanamente.
- Regístrelos en busca de papeles de identificación, armas y drogas.
- Registre el área de escondite en busca de papeles de identificación, armas y drogas escondidos.
- Si encuentra documentos de identidad, póngalos en la caja fuerte de la nave para evitar su destrucción.
- Confine a los polizontes en un área segura y protegida cuando no estén bajo supervisión cercana.
- Ofrezca alimento y agua.
- No los obligue a trabajar contra su voluntad.
- No los registre en los artículos de la nave.
- Entreviste uno por uno a cada polizonte para saber su:
 - nombre.
 - fecha y lugar de nacimiento.
 - nacionalidad.
 - dirección.
 - detalles de familiares más cercanos.
 - puerto, fecha y hora en que subió a bordo.
 - Cómo obtuvieron acceso a la nave.
 - ubicación de su escondite.
 - destino planeado.

Seguridad de naves (continuado)

La información anterior, junto con fotografías de los polizontes y copias de cualquier documento de identificación encontrado se deben enviar rápidamente a la Compañía, el Club o su Corresponsal local (siguiendo los procedimientos de la Compañía) para poder comenzar el proceso de repatriación.

Piratería

Obtenga gratis la última información sobre las áreas de mayor riesgo en el Centro de Notificación de Ataques de Piratas IMB, Kuala Lumpur, Teléfono: + 60 3 2078 5763, Fax: + 60 3 2078 5769, Email: imbkl@icc-ccs.org o piracy@icc-ccs.org, Sitio Web: www.iccccs.com. El Centro de Notificación de Ataques de Piratas IMB también transmite informes diarios y mensajes de alerta a través del servicio SafetyNet de Inmarsat C y mantiene un Fonoayuda Antipiratería las 24 horas del día: Teléfono: +60 3 2031 0014.

Antes de transitar por un área donde otras naves hayan sufrido ataques, el Oficial de Seguridad de la Compañía (CSO) y el Oficial de Seguridad de la Nave (SSO) deberán realizar una evaluación de riesgos según la última información disponible. También deberán asegurarse de mantener debidamente informada a la tripulación y de realizar previamente un zafarrancho antipiratería. En regiones de alto riesgo cubiertas por la publicación de la Industria “Best Management Practices to Deter Piracy (Las mejores prácticas de gestión para prevenir la piratería) (BMP)”, es esencial seguir estrictamente y en todo momento las precauciones establecidas en la última versión de este importante documento.

En regiones donde operen fuerzas navales antipiratería, las naves deben enviar información sobre dónde desean transitar al correspondiente centro de coordinación antes de ingresar al área. Las naves deben, dentro de lo posible, formar parte de convoyes escoltados y seguir las recomendaciones oficiales sobre informes de posición, corredores y sincronizaciones de tránsito y velocidad.

Con respecto a las medidas antipiratería, se deben considerar los siguientes puntos:

- Desplegar guardias y puestos de observación adicionales.
- Mantener una atenta vigilancia tanto visual con binoculares y de radar.
- Reducir la duración de los periodos de guardia y vigilancia para minimizar la fatiga.
- El uso de mangueras contra incendios, alambre de púas y mallas de seguridad como disuasión física junto con equipos de defensa pasiva, tales como aparatos de visión nocturna, aparatos acústicos, señales falsas de “alto voltaje” y puntos de observación falsos.
- Poner a andar la maquinaria adicional, como generadores extra y motores de tracción.
- Cerrar todas las entradas, asegurándose de poder usar todas las salidas de emergencia.
- Preparar un compartimiento de seguridad interno para que lo use la tripulación a modo de “fortaleza” si los atacantes logran subir a bordo de la nave.

Según SOLAS, queda a criterio del Capitán el dejar encendida o apagada la unidad AIS. Sin embargo, las luces de navegación deben permanecer encendidas durante la noche. Los Capitanes deben recordar que la seguridad del personal a bordo es fundamental y que no debe exponerlo a un riesgo innecesario.

Se deben tomar las siguientes medidas en caso de un ataque de piratas:

- Activar la alarma de ataque de piratas.
- Asegurarse de que los tripulantes con labores no esenciales se dirijan al punto seguro de reunión o fortaleza.

Seguridad de naves (continuado)

- Enviar mensajes preparados de antemano al centro de coordinación de las fuerzas navales en la región, a la Compañía y a la administración de la bandera.
- Activar el Sistema de Alerta de Seguridad de Naves (SSAS).
- Enviar un mensaje de socorro vía VHF, llamada selectiva digital (DSC) e Inmarsat C, según corresponda.
- En la medida de lo posible, aumentar la velocidad y alterar el curso un poco, tomando en cuenta que las grandes alteraciones de curso reducirán la velocidad de la nave.
- Activar medidas defensivas de la nave y reconfirmar que todas las puertas externas de la nave estén cerradas con llave.
- Hacer sonar continuamente la sirena de la nave para indicar a los atacantes que la nave está al tanto de su presencia y está reaccionando.
- Encender el transmisor AIS (si fue apagado previamente).

Si el ataque sucede de noche y hay fuerzas navales en el área, encender las luces de cubierta puede ayudarles a identificar la nave.

Si los atacantes logran subir a bordo de la nave y siempre y cuando haya tiempo suficiente, se deben enviar más mensajes a las fuerzas navales, la Compañía y la administración de la bandera. A menos que todos los tripulantes estén seguros en la fortaleza, no se recomienda oponer resistencia ni confrontarse para disminuir la posibilidad de que haya violencia. Permanecer en calma y cooperar en todas las demandas de los atacantes idealmente acortará su indeseada visita, lo cual permitirá recuperar el control de la nave lo antes posible. De ser posible, se debe alejar la nave de otros tráficos y detener el motor principal cuando sea seguro. Los tripulantes pueden ayudar pasivamente y recordar la mayor cantidad posible de detalles sobre los atacantes para posteriormente recopilar dicha información.

En caso de que un equipo de asalto militar suba a bordo de la nave, el personal debe tirarse sobre la cubierta, cubrir sus cabezas con ambas manos y mantenerlas a la vista y vacías. Es importante comprender que el equipo de asalto puede inmovilizar y retener a la tripulación hasta que se haya identificado a los atacantes y reconocer que es posible que el idioma operativo del equipo de asalto no sea el inglés. Nunca se deben tomar fotos con flash. La tripulación debe brindar total cooperación al equipo de asalto durante toda la operación.

Después de un ataque o si se avista una embarcación sospechosa, se debe enviar un mensaje al centro que coordina las fuerzas navales (si corresponde), la Compañía, la administración de la bandera, el Centro de Coordinación de Rescates Marítimos responsable, el Centro de Notificación de Ataques de Piratas IMB y el Club, en el cual se describa la siguiente información, según corresponda:

- Nombre de la nave, número OMI, bandera, señal de llamada y número de teléfono Inmarsat.
- Posición, fecha y hora del incidente (UTC).
- Tipo de nave, tonelaje grueso, toneladas muertas, velocidad y francobordo.
- Nombre e información de contacto de la Compañía.
- Numero de tripulantes a bordo y su nacionalidad.
- Último puerto, destino e información de la carga a bordo.
- Referencia a cualquier alerta de piratas transmitida inicialmente por la nave.
- Si la nave navegaba o se encontraba fondeada o abarloada al momento del ataque.
- Información sobre las condiciones meteorológicas (velocidad y dirección del viento, marejada y altura de ola).

Seguridad de naves (continuado)

- Detalles del incidente:
 - tipo de ataque y si fue solo un intento o si fue efectivo.
 - detalles de la aproximación y método de ataque.
 - descripción de la embarcación utilizada.
 - número y breve descripción de los atacantes (apariencia, idiomas hablados, armas utilizadas).
 - duración del ataque.
 - si los atacantes fueron agresivos o violentos.
 - acción tomada por la nave.
 - consecuencias del ataque (heridas, daños o artículos robados).
 - si se tomó alguna foto durante el incidente.
 - últimos movimientos observados de la embarcación involucrada (por ejemplo, fecha, hora, curso, posición, velocidad).
 - partes notificadas.
 - acciones tomadas por las autoridades locales.
 - si se requirió asistencia.
 - método preferido de comunicación (por ejemplo, VHF, HF, teléfono satelital, email).

Drogas

Sin importar que hayan sido puestas en la nave por terceros o internadas de contrabando por miembros de la tripulación, el descubrimiento de drogas por las autoridades en tierra puede terminar en severas sanciones, demoras y, en algunas jurisdicciones, en acciones penales. Para minimizar estos riesgos, el personal entrenado deberá registrar meticulosamente la nave a intervalos regulares en

busca de drogas. **Los detalles de todas las búsquedas de drogas y otras precauciones antinarcóticos se deben registrar en la bitácora de la nave.**

Si durante una búsqueda se encuentra un artículo sospechoso, la acción que deberá tomar la nave generalmente está especificada en el Sistema de Gestión de Seguridad y/o en el Plan de Seguridad de Naves. Es posible que existan otros requisitos si la Compañía ha firmado acuerdos de cooperación antinarcóticos con países específicos. Sin embargo, si no hay directrices concretas:

- Informe inmediatamente a la Compañía, las autoridades responsables en tierra y el Club o su Corresponsal en la región. **Si el descubrimiento ocurre durante la travesía, esto se debe realizar antes de ingresar a aguas territoriales del próximo puerto.**
- De ser posible, tome fotografías del artículo sospechoso y del lugar en que se encontraba antes de retirarlo.
- Asegúrese de tener testigos oculares al momento de retirar el artículo sospechoso.
- Trate de no manipular el material de embalaje, ya que puede ser una fuente de huellas dactilares.
- No toque la sustancia misma sin usar guantes, ya que algunas drogas se absorben por la piel.
- Use una mascarilla para evitar la inhalación y lávese las manos después.
- No deguste la sustancia sospechosa.
- Mantenga la sustancia sospechosa muy alejada de fuentes de calor extremo (por ejemplo, cigarrillos, ampollitas, cañerías calientes).

Seguridad de naves (continuado)

- Ponga la sustancia sospechosa y el material de embalaje en un lugar seguro y con llave. Mantenga el lugar bajo guardia si es necesario.
- Registre en la bitácora los detalles del descubrimiento y de las acciones tomadas con posterioridad (por ejemplo, fecha, hora, posición, ubicación de las drogas, descripción de la sustancia, cantidad estimada, nombre de quienes encontraron las drogas, testigos, partes notificadas). Haga un seguimiento y escriba un informe completo.
- Una vez atracados, todo el personal debe permanecer a bordo hasta que las autoridades hayan concluido sus investigaciones.

Puede que en algunos puertos se necesite realizar una inspección submarina debido al riesgo de que se hayan pegado drogas en los cascos o en el espacio vacío de la pala del timón. Puede encontrar información sobre dichos países en el sitio web del Club www.westpandi.com e ingresando la palabra “Drogas” en el campo de búsqueda o contactando directamente al Club.

Disputas sobre combustibles

Las disputas sobre combustibles suelen ocurrir por dos motivos: un desacuerdo en cuanto a la cantidad entregada o la entrega de un combustible inadecuado o que no cumple con las especificaciones. Es importante hacer lo posible para proteger los intereses de la nave en caso de que ocurran situaciones como ésta.

Cantidad

Al finalizar el abastecimiento de combustible, la cantidad cargada debe ser verificada de la manera más precisa posible con todos los medios disponibles. En caso de que haya un déficit con respecto a las cifras del proveedor:

- No firme el recibo de combustible con esos datos.
- Corrija la cantidad indicada en el recibo de combustible para indicar las cifras de la propia nave.
- Informe el déficit en cuestión a todas las partes involucradas lo más pronto posible (proveedores de combustible, la Compañía, fletadores, agentes).
- Si el recibo de combustible fue firmado antes de detectar el déficit, informe inmediatamente al proveedor y todas las partes involucradas por escrito. (Algunos contratos de abastecimiento de combustible permiten un máximo de 24 a 48 horas para notificar déficits).
- Envíe todos los documentos correspondientes a la Compañía o los fletadores (según corresponda).

En caso de que haya un déficit, la probabilidad de llegar a un acuerdo exitoso con el proveedor aumentará a medida que la nave permanezca más tiempo en el puerto posterior al abastecimiento de combustible. Sin embargo, si la nave está a punto de zarpar, el proveedor sabe que el capitán tiene la presión de hacerlo, por lo que es posible que intente aprovecharse de la situación.

Disputas sobre combustibles (continuado)

Calidad

Cuando el combustible está fuera de especificación es posible que exista un incumplimiento de los límites obligatorios de azufre, un consumo deficiente, pérdida de velocidad y, en algunos casos, daño al motor o equipo de la nave.

En algunos contratos de abastecimiento de combustible se permiten siete días para notificar problemas relacionados con el combustible, por lo que es necesario realizar controles de calidad lo antes posible.

Para tener mejores posibilidades de ganar una demanda por uso de combustible fuera de especificación:

- Antes de realizar el abastecimiento de combustible, verifique que las especificaciones indicadas en la nota de entrega de combustible sea la correcta y que cumpla con los límites del fabricante de motores.
- Realice una prueba de compatibilidad antes de que comience el abastecimiento de combustible.
- En la medida de lo posible, cargue el combustible en estanques vacíos y no lo mezcle con otro tipo de combustible que se encuentre a bordo.
- Realice pruebas al combustible para detectar agua y así cumplir con las especificaciones del fabricante de motores.
- Aparte de las muestras de MARPOL y las muestras tomadas para el proveedor y el fletador, tome al menos cuatro muestras en el múltiple durante la operación de abastecimiento, de preferencia utilizando el método de goteo continuo.
- Asegúrese de que todas las muestras se tomen en presencia de testigos y firmadas conjuntamente por el Jefe de Máquinas y el proveedor.

- Selle y marque todas las muestras con la fecha y hora en que se tomaron y el número del sello.
- Asegúrese de que nadie intercambie las botellas hasta sellarlas y firmarlas.
- Envíe al menos una muestra para someterla a un análisis independiente en tierra. Si es posible, la nave debe esperar a conocer los resultados antes de comenzar a consumir el combustible en cuestión.
- Conserve al menos dos muestras a bordo hasta que todo el combustible de ese lote haya sido consumido sin problemas.
- Siga las recomendaciones de la Compañía que llevó a cabo el análisis, particularmente con respecto al manejo y el uso de combustible.

Si luego de zarpar se detecta que el combustible no cumple con las especificaciones debe hacer lo siguiente:

- Notifique el problema a todas las partes involucradas inmediatamente (proveedores de combustible, la Compañía, fletadores, agentes).
- Evite en lo posible consumir el producto sospechoso.
- Envíe la siguiente información a la Compañía o el fletador (según corresponda):
 - Evidencia o muestras de que el combustible no cumple con las especificaciones.
 - Copia del informe de análisis del laboratorio independiente (si está disponible).
 - El(los) tanque(s) en el(los) cual(es) se almacenó el combustible al ser entregado.

Disputas sobre combustibles (continuado)

- El método utilizado para tomar las muestras y el punto en el cual se tomaron.
- La etapa en la cual se tomaron las muestras.
- Detalles de todos los combustibles transferidos entre los tanques.
- Detalles de cualquier combustible sospechoso que haya sido consumido.
- Registros de volumen libre.
- Copias de notas/recibos de entrega del combustible.
- Nombres de todo el personal a bordo involucrado en la operación de abastecimiento de combustible.
- Nombres de las personas que estuvieron presentes durante la toma de muestra de combustible.
- Copias de todas las comunicaciones relevantes.

En caso de que la maquinaria o el equipo de la nave resulten dañados debido a que el combustible no cumple con las especificaciones, notifique a las partes correspondientes y:

- Conserve todas las piezas dañadas a bordo para realizar futuras inspecciones.
- Tome fotografías del daño cuando recién se detectó.
- asegúrese de que haya registros disponibles que muestren lo siguiente:
 - fecha y hora en que los combustibles dudosos se usaron por primera vez.
 - tanque(s) desde el(los) cual(es) se extrajo el combustible.
 - si acaso el lote de combustible dudoso fue ocupado anteriormente.
 - síntomas iniciales y la persona que los detectó.

- las medidas que fueron tomadas para superar las dificultades y la persona a cargo.
- el rendimiento del motor antes, durante y después de haber utilizado el combustible sospechoso.
- magnitud del daño.
- detalles del momento en que se llevó a cabo la reparación y la persona que estuvo a cargo.
- extensión de las reparaciones y costo estimado y los detalles de las piezas cambiadas o arregladas.

Combustible no pagado

En algunas jurisdicciones, particularmente en los Estados Unidos, es posible que el proveedor de combustible imponga un gravamen a la nave en caso de que el fletador no realice el pago correspondiente por los combustibles entregados según el contrato de fletamento por tiempo, incluso si el armador no es parte del contrato de abastecimiento de combustible. En caso de que el contrato de fletamento incluya cláusulas que prohíben expresamente a los fletadores la imposición de un gravamen sobre la nave, es necesario notificar por escrito al proveedor de combustible antes del comienzo de la carga. El recibo de combustible también debe estar estipulado en la cláusula, indicando específicamente que los combustibles corren por cuenta del fletador y que no es posible imponer un gravamen en contra de la nave para recuperar el costo del combustible abastecido. Es posible solicitar al Club cláusulas tipo.

Información de Contacto

West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)

Londres (Gerentes)

West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.

Tower Bridge Court

226 Tower Bridge Road

London

SE1 2UP

United Kingdom

Teléfono: +(44)(0)20 7716 6000

Facsimile: +(44)(0)20 7716 6100

Email: mail@westpandi.com

Grecia (Oficina Asociada)

West of England (Hellas) Limited

Akti Miaouli 95 - 1st Floor

185 38 Piraeus

Greece

Teléfono: +(30)(210) 453 1969, +(30)(210) 451 1481

Facsimile: +(30)(210) 453 6685

Email: mail@westpandi.com (via London)

Hong Kong (Gerentes)

West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.

1302 China Evergrande Centre

38 Gloucester Road

Wanchai

Hong Kong

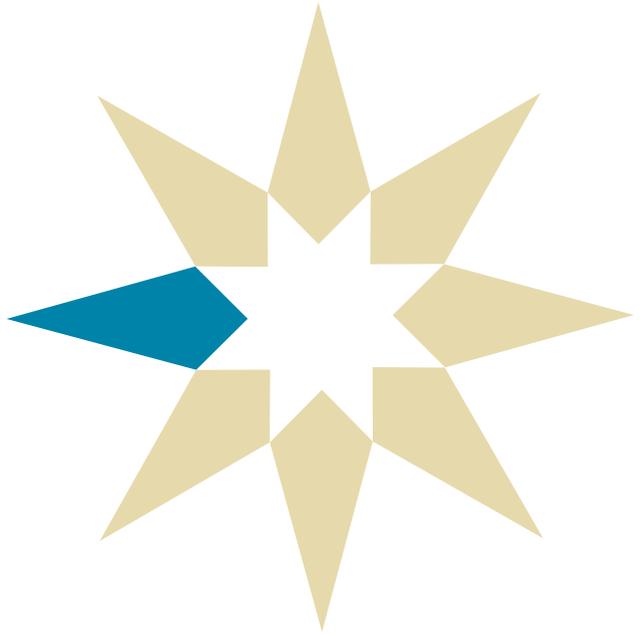
Teléfono: +(852) 2529 5724

Facsimile: +(852) 2529 9091/2865 0372

Email: mail@westpandi.com (via London)

Website: www.westpandi.com

Tenga presente que cada miembro del equipo tiene una dirección de email compuesta de la siguiente manera: nombre.apellido@westpandi.com





**The West of England Ship Owners
Mutual Insurance Association
(Luxembourg)**

Administradores

West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.

Oficina registrada

31 Grand-Rue
L-1661 Luxembourg
G.D. Luxembourg
Teléfono: +(352) 4700671
Fax: +(352) 225253
Email: mail@westpandi.com

Oficina en el Reino Unido

Tower Bridge Court
226 Tower Bridge Road
London SE1 2UP
Teléfono: +44 (0)207 716 6000
Fax: +44 (0)207 716 6100
Email: mail@westpandi.com