

# M2216

*Posted on 14.05.2024 by Adam Parnell*

**Category:** [General maritime](#)

**Report Title** Presión inapropiada sobre el capitán

## Initial Report

El capitán de un buque de grandes dimensiones recibió instrucciones inusuales de los fletadores sobre la información que se envía a las autoridades previo al arribo del buque.

El barco navegaba con las dos anclas dañadas, una de ellas más que la otra. Se le concedió una dispensa para navegar y se le impuso al buque una "condición de clase". Se le proveería de nuevas anclas en el siguiente puerto.

Al capitán se le aconsejó no mencionar a las autoridades portuarias el documento de dispensa, ya que revelar el mal estado de las anclas requeriría el acompañamiento de un remolcador hasta el atraque.

## Comment

La dispensa es un documento que permite la navegación hasta el siguiente puerto en el que se puedan reparar problemas técnicos y cambiar piezas de respeto. Las autoridades que lo emiten, normalmente la sociedad de clasificación, lo hacen basándose en una evaluación de riesgos. Como tal, se debe transmitir al siguiente puerto de escala. Es un recurso de urgencia que permite una prórroga de la autorización para navegar, por problemas técnicos.

El capitán debe ejercer su autoridad última para mitigar los riesgos. Es una obligación legal y presionar para que se actúe de otra forma que no sea segura debe rechazarse. CHIRP aboga por que, cuando se reciban ese tipo de peticiones, se consulten por escrito a la Persona Designada en Tierra (DPA).

Dada la pérdida completa de la capacidad de fondear de una de las anclas, utilizar un remolcador de acompañamiento es la medida de control del riesgo correcta en una zona portuaria de alto riesgo para garantizar el paso seguro hasta el atraque.

Además, no seguir los requisitos de la dispensa podría invalidar la cobertura del seguro del buque en caso de accidente. Tomar atajos tiene consecuencias graves: un paso en falso puede dar al traste con la cobertura del seguro, exponiendo al buque a problemas legales.

En última instancia, en caso de un incidente en el que las anclas son necesarias y no están operativas, y el puerto no ha sido informado, la compañía puede ser perseguida legalmente por la falta de notificación.

Cuando tenga dudas, elévelo a sus superiores. El deber del capitán no sólo es la navegación del barco, es navegar por un laberinto de normativas garantizando que cada decisión es un compromiso con la seguridad. El coste del remolcador de escolta nunca debe interferir con la seguridad del buque.

No hay concesiones en las operaciones marítimas: la seguridad debe ser siempre lo primero.

## Key Issues

**Presión-** Presionar en exceso para asegurar que los costes comerciales confluyen con los plazos operacionales es un factor humano que crea dudas innecesarias y puede nublar el juicio de aquellos que toman las decisiones críticas de seguridad.

**Cultura-** La implicación del equipo del fletador con la seguridad era escasa y el equipo de la dirección del buque no apoyó la disposición del capitán para informar de la dispensa y comunicar los riesgos expresados en el documento.

**Trabajo en equipo-** En la organización va cada uno por su lado, comprometiendo la seguridad. Leyendo este reporte ¿le parece que algo así le pasa alguna vez?

**Prácticas locales-** Siga los requisitos legales como capitán y ponga por escrito sus inquietudes. Contacte con la Persona Designada en Tierra (DPA). Las consecuencias económicas de usar un ancla que no está operativa y, después, que se descubra que esa situación no figuraba en la información transmitida al puerto de escala, serán mucho más gravosas que el coste del remolcador de escolta. El daño reputacional a la compañía puede ser incluso peor.



