



DINÁMICA 2 – THE SUPERINTENDENT’S WALK

48 horas antes del Vetting | Caso para participantes

CONTEXTO

Ustedes forman parte del equipo de gestión responsable de decidir si el MT BLUE HERON está realmente preparado para recibir una inspección de vetting dentro de 48 horas. El caso contiene condiciones claramente deficientes, situaciones que requieren verificación adicional y otras que pueden parecer observaciones pero no lo son.

RECORRIDO DEL SUPERINTENDENTE

1) Certificados, planes y documentación • 2) Navegación y comunicaciones • 3) Alrededor de la acomodación • 4) Cubierta de popa / generador de emergencia / sala de CO₂ • 5) Cubierta principal / manifold / pañol de muestras / operación de carga / castillo y cubierta de proa • 6) Sala de bombas • 7) Cargo Control Room • 8) Cocina • 9) Máquinas y servomotor

1. Certificados, planes y documentación

El MT BLUE HERON es un oil/product tanker de 6.100 DWT dedicado casi exclusivamente a operaciones de bunkering de VLSFO y MGO. Faltan 48 horas para una inspección de vetting y usted como Superintendente embarca a primera hora. El Capitán lo recibe en el portalón y le comenta, con tranquilidad: “Chief, creo que estamos bastante bien. Hay algunas cosas pequeñas, pero nada serio”. Usted sabe que esa frase puede significar muchas cosas.

En el despacho del Capitán comienza por los certificados estatutarios, de Clase y de tripulación. La carpeta física está ordenada y los certificados del buque están vigentes. Al revisar los certificados de la tripulación descubre que el CoC del Segundo Oficial vence exactamente el día previsto para la inspección. El Capitán le muestra un correo de la Administración en el que se confirma que la renovación ha sido aprobada y que el nuevo certificado electrónico ya fue emitido, aunque el original en papel todavía no ha llegado a bordo.

El Class Status Report no contiene Conditions of Class abiertas. Sin embargo, en el repositorio electrónico corporativo figura todavía una versión antigua del Safety Management Certificate, ya vencida, mientras que el certificado vigente se encuentra disponible a bordo.

Al preguntar por defectos abiertos, el Chief Engineer muestra cinco defect reports registrados. El Chief Officer añade, casi de pasada, que el radar del tanque 3 babor tiene un comportamiento intermitente: en ocasiones sube durante unos segundos a 98–99 % y luego vuelve al valor real. Como “no es un fallo permanente”, no se ha incluido en la defect list.

Antes de cerrar esta parte, Usted revisa las horas de trabajo y descanso. Observa que el Oiler figuraba en el Bunkering Operation Plan del día anterior con duties específicos: asistir al Chief Engineer y al Duty Engineer en la preparación de transfer pumps, vigilancia de líneas de bunker, chequeo de fugas en engine-room/bunker station y respuesta inicial ante una parada de emergencia. Sin embargo, sus registros de descanso muestran descanso continuo durante toda la franja de la operación. Al preguntarle directamente, el Oiler explica que el Chief Engineer



lo envió a descansar antes de comenzar y que no participó en absoluto en el bunkering; las mencionadas tareas no fueron atendidas, aunque el plan no fue actualizado.

En contraste, revisa un fire drill del domingo a las 18:00: todos los tripulantes que participaron lo registraron correctamente como tiempo de trabajo.

2. Navegación y comunicaciones

En el puente, el Segundo Oficial presenta el último passage plan. Está preparado berth-to-berth y contiene waypoints, courses and distances, UKC, squat, no-go areas, abort points, wheel-over positions, parallel indexes, reporting points, pilotage y contingency anchorage. El safety contour parece conservador, pero el oficial demuestra que está calculado para el calado actual considerando la política de la compañía, la cual incluye tener en consideración la política de UKC y la calidad de la cartografía electrónica.

El compás magnético tiene una pequeña burbuja, de unos 8 mm. Antes de sacar conclusiones, usted junto con el 2º Oficial consulta el manual del fabricante y verifica que la burbuja está dentro del límite aceptable y no afecta la lectura.

Al preguntar cuándo se realizó la última tablilla de desvíos la oficial duda y luego encuentra que fue realizada hace tres años. No hay procedimientos de la compañía que establezca una frecuencia. No se encuentran cálculos recientes de desvío ni errores de giro. Un cálculo breve permite percatarse que el desvío, para un rumbo de giro de 270º es de 6º. El Oficial le dice que con la dinámica de operaciones y estando permanentemente suministrando combustible, en realidad navegan visualmente en el área apoyados con el radar, por lo que el compás magnético pasa a un segundo plano.

Un VHF portátil tiene batería reciente, carga completa y prueba funcional satisfactoria.

3. Alrededor de la acomodación

Alrededor de la acomodación encuentra dos bidones de aceite cerrados, correctamente identificados y sobre pallets de madera. Presentan óxido superficial, pero sin pitting, deformación ni fuga. Un junior officer comenta: “Eso seguro lo levanta el inspector”. Usted no responde.

Las rutas de escape están despejadas. En el paint locker encuentra SDS disponibles, gafas, guantes, delantal químico y lavaojos dentro de fecha. Sin embargo, al probar una fire door descubre una pequeña cuerda utilizada habitualmente para mantenerla abierta durante el trabajo diario.

4. Cubierta de popa – Emergency Generator y sala de CO₂

El emergency generator arranca al primer intento, estabiliza frecuencia y voltaje y acepta carga. Usted pide revisar la evidencia del último automatic start / black-out test; el registro existe, es reciente y está firmado. El Chief Engineer prefiere no repetir un black-out test completo ese día porque el buque tiene una operación de bunkering programada, aunque ofrece realizar las comprobaciones permitidas por el procedimiento.

En la sala de CO₂ las botellas están aseguradas y señalizadas. Una caja de repuestos y un rollo de manguera, colocados “temporalmente”, reducen parcialmente el acceso al release cabinet.

5. Cubierta principal – Manifold – Pañol de muestras – Operación – Proa

En cubierta principal, las líneas VLSFO, MGO y FO están correctamente identificadas. Los drip trays están secos. Una conexión exterior de manifold está cegada y completamente emperrada, pero el manómetro aguas arriba de la brida ciega marca 1,8 bar. El Chief Officer dice: “Es presión residual; esa línea no se usa ahora”.



Una carga hose presenta óxido superficial en un collar; tiene pressure/conductivity test vigente, hose register actualizado y no muestra pitting ni deformación. Otra manguera, en cambio, presenta pitting visible en el flange, collar y outer spring.

En el pañol de muestras, la mayor parte de las botellas están bien cerradas e identificadas. Dos retained samples de operaciones anteriores tienen etiquetas parcialmente despegadas, aunque el número de seal asociado permiten todavía su trazabilidad.

Durante la operación de carga previa al siguiente bunkering, el Chief Officer explica correctamente el máximo rate acordado y el emergency signal. Un marinero de cubierta contesta lo mismo cuando se le pregunta por separado. En proa, los cabos tienen buen aspecto, los certificados están disponibles y el Line Management Plan (LMP) contempla wear-zone management. Al revisar el PMS, Usted observa que sólo existe la tarea end-for-end de los cabos, aunque el LMP establece también rotación periódica de las líneas. Un pedestal roller gira con mucha dificultad. Los winches tienen BHC marcado y registros de brake test dentro de fecha.

6. Sala de bombas

La pump room está limpia, con bilges secas, ventilación operativa y fixed gas detection sin alarmas. Hay una pequeña mancha de aceite debajo de una bomba; el Chief Engineer muestra un maintenance job abierto por una intervención realizada esa mañana y evidencia de que la limpieza está pendiente de finalizar. Un manómetro, en cambio, tiene el cristal fracturado y la aguja se traba ocasionalmente.

Antes de salir, Usted pregunta por la última entrada a un ballast tank para inspección. El Chief Officer responde que el permiso está archivado en el Cargo Control Room.

7. Cargo Control Room (CCR) – Cargo Plan, SSSCL y Enclosed Space Entry

En la CCR revisan el Cargo Plan de la operación actual. El documento incluye producto y cantidad por tanque, secuencia de carga, initial rate, maximum rate, topping-off, límites de llenado, estabilidad y esfuerzos, segregaciones, line-up, tanques simultáneos, secuencia de ballast/deballast, responsables y emergency shutdown arrangements.

Usted detecta que el Cargo Plan fija un maximum loading rate de 900 m³/h, mientras que la Ship/Shore Safety Checklist (SSSCL) acordada con terminal establece 750 m³/h. El topping-off aparece descrito como “reduce rate as necessary”, sin un valor acordado concreto. El plan no identifica expresamente un spill tank, aunque el Chief Officer explica que el procedimiento de la compañía no exige designar uno si todos los tanques previstos mantienen margen suficiente y el stop sequence permite detener la operación sin rebose (derrame).

La SSSCL está firmada, la sección 6 (tanker and terminal agreement) contiene acuerdos escritos, la sección 8 (tanker – repetitive re-checks) muestra horas de rechequeos cada 4 horas, el emergency signal está definido y los canales de comunicación y ESD arrangements están acordados. No se aprecia defecto documental en la checklist.

Luego revisan el último Enclosed Space Entry Permit utilizado para entrar en un ballast tank. Incluye identificación del espacio, propósito, risk assessment, aislamiento, ventilación, iluminación, comunicación, attendant, rescue arrangements, PPE y initial atmosphere test. Los valores iniciales fueron O₂ 20,9 %, LEL 0 %, H₂S 0 ppm y CO 0 ppm. El permiso permaneció abierto seis horas, pero sólo consta esa medición inicial; no hay evidencia de repeated/periodic atmosphere monitoring. El attendant cambió durante la entrada y el relevo no quedó documentado. En “rescue arrangements” sólo figura “rescue equipment available”, sin identificar el equipo ni el método de rescate. En una hoja auxiliar aparece una lectura posterior de O₂ de 20,8 %. El Muster nList no contempla un Dedicated Enclosed Space Rescue Team y el último drill contempló solo “Entry into the Enclosed Space”.



8. Cocina

La cocina está limpia y ordenada. La alarma personal de la cámara frigorífica funciona. La fire door está cerrada durante la visita. El cocinero comenta espontáneamente: “Normalmente la dejamos abierta cuando cocinamos porque hace mucho calor, pero hoy la cerramos porque venía usted”.

9. Máquinas y servomotor

La sala de máquinas está limpia y sin fugas significativas. Un auxiliary engine tiene una pequeña fuga en una conexión; existe defect report y job de mantenimiento programado para la siguiente parada. En otro auxiliary engine hay una alarma deshabilitada con una etiqueta manuscrita “Sensor faulty – spare ordered”. No existe defect report asociado.

El OWS tiene registros recientes y la alarma de 15 ppm fue probada satisfactoriamente. En el servomotor, ambos steering systems están disponibles, los low-level alarms y power failure alarm tienen pruebas registradas, la comunicación con el puente funciona y el gyro repeater coincide con el heading del puente.

Al revisar el Oil Record Book Part I, observa que una transferencia de agua de sentina de la sala de máquinas hacia el Bilge Holding Tank había sido registrada bajo un código correspondiente a residuos oleosos/sludge, en lugar del código aplicable a operaciones con aguas de sentina. Además, la cantidad anotada como transferida no coincidía con la variación reflejada en los sounding records de los tanques.

El Jefe de Máquinas explica que la operación sí se realizó correctamente y que el error fue únicamente de registro. Sin embargo, la entrada permanece sin corregir y no existe ninguna anotación posterior que aclare la discrepancia.

Usted revisa otra entrada del ORB en la que una cifra había sido corregida tachando el dato original con una sola línea, manteniéndolo legible, escribiendo el valor correcto junto a éste y firmando la corrección.

Que se le pide:

1. Identifiquen las condiciones que consideran observaciones reales.
2. Identifiquen las condiciones que parecen observaciones pero, con la información disponible, no deberían levantarse como tales.
3. Señalen los casos en los que necesitarían información adicional antes de decidir.
4. Clasifiquen las acciones en: corregir inmediatamente a bordo / verificar evidencia / requerir apoyo de tierra / posible NO-GO.
5. Seleccionen las cinco prioridades que cerrarían antes de la llegada del inspector.
6. Terminen con una decisión: GO / GO SUBJECT TO CLOSE-OUT / NO-GO, y prepárense para defenderla en 3 minutos ante Gerente de Operaciones.



Hoja de trabajo

Hallazgo / condición	¿Observación?	Evidencia adicional	Acción / responsable	Prioridad



Hallazgo / condición	¿Observación?	Evidencia adicional	Acción / responsable	Prioridad

DECISIÓN FINAL

☐ GO ☐ GO SUBJECT TO CLOSE-OUT ☐ NO-GO

Justificación en una frase: _____