

# RISK WATCH

AGOSTO 2019

**NOTICIAS DEL CLUB** BRITANNIA SE INCORPORA AL MACN

**HONG KONG** PRESENTACIÓN DE LA OFICINA DEL BRITANNIA

**ABORDAJE** ANÁLISIS DE UN INCIDENTE RECIENTE

**B SAFE** PÓSTER SOBRE ESPACIOS CERRADOS

**ACTUALIZACIÓN LEGAL** ALGUNAS SENTENCIAS RECIENTES



**BRITANNIA P&I**  
TRUSTED SINCE 1855

## MENSAJE DE LA EDITORA

LA MISIÓN DE BRITANNIA ES LA DE SER **EL CLUB DE P&I MÁS EXCLUSIVO DEL MUNDO.**

Ha sido otra primavera laboriosa para el Britannia.

Estamos muy orgullosos de ser el primer Club de P&I que ha sido aceptado como miembro de la Organización Marítima Anticorrupción (MACN en sus siglas en inglés). Esta organización tiene como objetivo la eliminación de cualquier tipo de corrupción marítima mediante la cooperación de muchos participantes interesados en crear una cultura de integridad dentro de la comunidad marítima. Varios de nuestros colegas en Britannia ya están involucrados en el asunto y en la siguiente página encontrarán un informe de Wing Wai de Hong Kong acerca de la reciente reunión del MACN en Shanghai.

Hong Kong también es el objeto de nuestra sección "Conoce a nuestro Equipo". Como continuación a la introducción a nuestra oficina de Singapur en la última edición de esta publicación introducimos ahora a nuestro equipo en Hong Kong donde el Director Ejecutivo Tim Fuller lleva el timón en esta ciudad excitante y vibrante.

En Junio tuvimos nuestra Training Week anual que venimos celebrando desde hace más de 20 años . Una vez más recibimos a unos 40 representantes de 12 países diferentes y contamos con la presencia de personal de nuestros centros fuera de Londres tanto como asistentes como ponentes. Pese a tener que soportar uno de los meses de Junio más lluviosos que se han registrado, los asistentes y el personal del Britannia disfrutaron de un interesante programa de conferencias y actos sociales.

Nuestra oficina en Grecia también ha celebrado en Junio un seminario sobre Prevención de Riesgos dirigido por el Jefe del Departamento, Neale Rodrigues, acompañado de Shajed Khan , Ella Hagell y Constantinos Samaritis. El Capitán Kai de nuestra oficina en Hong Kong también estuvo presente para contestar a cuestiones surgidas en China.

La Prevención de Riesgos continúa siendo el objeto principal de Risk Watch y continuamos con nuestra campaña de pósters BSafe – adjuntamos un póster recordando a todos acerca de los peligros de introducirse en espacios cerrados sin haber tomado las medidas apropiadas. Pese a los muchos artículos y recordatorios publicados regularmente, continúan produciéndose accidentes y muertes. Urgimos a nuestros Asociados para que hagan todo lo posible para continuar concienciando a su personal acerca de este asunto de seguridad tan relevante.

En lo que se refiere a los próximos meses, el departamento de Prevención de Riesgos está actualmente en proceso de completar un análisis de su estrategia de futuro. La intención es adoptar una actitud más proactiva con respecto a los servicios facilitados con un mayor énfasis en actividades analíticas y basadas en la investigación. Les mantendremos informados de los avances en este tema.



**CLAIRE MYATT**  
Editora



Esperamos que hayan disfrutado de esta edición de Risk Watch. Buscamos la fórmula para potenciar la utilidad, relevancia e interés general de su contenido. Por favor háganos llegar sus sugerencias o comentarios a: [publications@tindallriley.com](mailto:publications@tindallriley.com)

## EL BRITANNIA SE INCORPORA AL MARITIME ANTI- CORRUPTION NETWORK

La Organización Marítima Anticorrupción (MACN, en sus siglas en inglés) se estableció en 2011 por un grupo de compañías marítimas que estaban trabajando en la idea de conseguir una industria marítima libre de corrupción que permitiera un tráfico justo a beneficio de la sociedad en su totalidad. El MACN ha crecido ahora hacia una organización global de más de 100 asociados trabajando todos ellos para conseguir esta meta.

El Britannia está orgulloso de ser el primer Club de P&I que ha sido aceptado como miembro del MACN. El Britannia reconoce la importancia de combatir la corrupción para asegurar que las compañías en el sector marítimo puedan proteger a su tripulación y personal, reducir el riesgo operacional y hacer negocios de una manera imparcial y equitativa. De hecho, a menudo se solicita del Club su apoyo cuando uno de nuestros Asociados se enfrenta a peticiones ilegales y cuando se ve amenazada la libertad del buque o su tripulación. Mediante la incorporación al MACN el Club espera poder colaborar con la organización desde el punto de vista asegurador.

El primer acto en el que ha participado el Britannia como miembro del MACN fue su reunión la pasada primavera en Shanghai en Marzo del 2019 con la presencia de Wing Wai de la oficina del Club en Hong Kong. Asistieron delegados de más de 70 miembros del MACN a una reunión de dos días durante los que se celebraron una combinación de sesiones para todo el grupo con actividades en grupos de trabajo más pequeños. Se incluyó una sesión de trabajo sobre las mejores prácticas mediante la que los miembros del MACN compartieron sus puntos de vista y experiencias en los retos y éxitos que han experimentado al combatir la corrupción. También se celebraron sesiones con grupos más pequeños donde los participantes tuvieron la oportunidad de intercambiar puntos de vista y experiencias sobre asuntos prácticos relacionados con la corrupción así como grupos de trabajo específicos para cada industria y para cada área.

[maritime-acn.org](http://maritime-acn.org)



**MACN**

Maritime Anti-Corruption Network

## BRITANNIA P&I TRAINING WEEK 2019

El Britannia ha estado celebrando durante más de 20 años su Training Week con seminarios y grupos de trabajo en nuestra oficina en Londres. Este acto ha crecido en popularidad con los años y en Junio tuvimos la oportunidad de dar la bienvenida a otros 40 delegados. La semana está dirigida a todos nuestros Asociados alrededor del mundo y el objetivo es introducirles en todos los asuntos de P&I y FDD así como acerca del trabajo que realizan nuestras diferentes oficinas y centros regionales. Algunos de los asistentes son relativamente nuevos en el mundo del P&I mientras que otros han estado en el sector durante muchos años y utilizan este curso para "refrescar" su memoria acerca de todos los asuntos relativos al P&I.

Durante la semana los asistentes pudieron conocer y socializar con todo el personal del Britannia con el que trabajan a diario. El hecho de celebrar este acto en nuestra propia oficina permite que los asistentes y nuestro personal se relacionen durante los almuerzos y pausas para el café.



También se incluyó un activo programa social incluyendo una noche en el teatro. Este año hemos sido afortunados de poder presenciar "Aladino" en el corazón del West End londinense. La cena de despedida también se celebró en un lugar especial – un restaurante con vistas al Tower Bridge.

Por primera vez este año trasladamos el evento de Septiembre a Junio. Siempre hemos estado orgullosos de recibir a nuestros visitantes con días soleados pero este año los paraguas con publicidad del Britannia han sido realmente de gran utilidad puesto que Londres ha experimentado el mes de Junio más lluvioso de su reciente historia. Afortunadamente, el sol se asomó durante el último día y durante la visita al Lloyd's lo cual nos permitió realizar fotografías en una terraza con vistas a la City.

Si estás interesado en tomar parte en el Training Week del próximo año, por favor, contáctanos y te enviaremos más detalles.

[scarvalho@tindallriley.com](mailto:scarvalho@tindallriley.com)

# BRITANNIA Y TINDALL RILEY EN HONG KONG

## PENSAMIENTO GLOBAL, ACTUACIÓN LOCAL...

### LA OFICINA DEL BRITANNIA EN HONG KONG

EN DICIEMBRE 2018 EL BRITANNIA OBTUVO DE LA AUTORIDAD DE SEGUROS DE HONG KONG SU CERTIFICADO DE AUTORIZACIÓN PARA SUSCRIBIR NEGOCIO DESDE SU OFICINA EN HONG KONG. ESTO PERMITIÓ RENOVAR EL TONELAJE DEL CLUB EN HONG KONG A TRAVÉS DE ESTA OFICINA EN FEBRERO DEL 2019. TIM FULLER ENCABEZA LA OFICINA DESDE LA QUE SE REALIZA LA GESTIÓN DIARIA INCLUYENDO LA CONTRATACIÓN Y LA TRAMITACIÓN DE SINIESTROS ESTANDO DISPONIBLE TAMBIÉN EL TOTAL APOYO DEL SENIOR MANAGEMENT DE LA OFICINA CENTRAL EN LONDRES ASÍ COMO DE SU PERSONAL DE APOYO. ESTO REFUERZA EL PROPÓSITO DE LOS CENTROS REGIONALES DEL BRITANNIA, COMO PROVEEDOR DE UN SEGURO GLOBAL DE P&I Y FDD PERO TAMBIÉN FACILITANDO UN SERVICIO LOCAL DE MAYOR NIVEL.



**TIM FULLER** es el **Chief Executive** de la oficina del Britannia en Hong Kong donde se encuentra residiendo desde el 1 de Enero del 2018. También es el responsable de la oficina del Hong Kong Hub. Anteriormente Tim era el Chief Operating Officer de Tindall Riley (Britannia) Limited en Londres habiéndose incorporado a Tindall Riley en 1987 como tramitador de siniestros; pero antes navegó durante unos años en buques de carga general y handy size bulkers hasta llegar al rango de 2º Oficial.



**GORDON MCGILVRAY** es un **Divisional Director y Jefe de Siniestros** en la oficina de Hong Kong y tiene más de 25 años de experiencia en la tramitación de siniestros del Britannia para sus Asociados en Asia. Habiendo adquirido su experiencia marítima como navegante se ha centrado en asuntos relacionados con accidentes. Además de haber trabajado en el departamento de operaciones de un armador establecido en Londres, Gordon también ha obtenido certificados académicos tanto en derecho como negocio marítimo.



**KAMAN WONG** es la **Directora Financiera** y está cualificada con los servicios de seguros de Hong Kong PwC habiéndose especializado en auditorías de seguros. Durante los últimos años Kaman ha adquirido una gran experiencia en asuntos financieros al haber trabajado para una serie de compañías. Kaman ha comenzado a involucrarse en proyectos IFRS 17 para aseguradores generalistas y de vida dando formación, asesorando y estableciendo reglas contables.



**RICHARD INMAN** es un **Director Asociado** y se trasladó a Hong Kong en Agosto 2018 desde nuestra oficina en Londres para convertirse en el Jefe de Suscripción de esta oficina. Da servicio diario a nuestros Asociados en Hong Kong, Taiwán y China. Se incorporó a Tindall Riley en Julio 2012. Nació y creció en Asia, estudió en el Universidad de Cambridge y ha obtenido el título de P&I establecido hace unos años por esta industria.

## TINDALL RILEY (BRITANNIA) HONG KONG (TR(B)HK)

TR(B)HK ES UN CENTRO REGIONAL DEL CLUB Y OPERA LA OFICINA DEL BRITANNIA EN HONG KONG PARA DAR SERVICIO A SUS ASOCIADOS EN CHINA, TAIWÁN Y COREA. ESTA OFICINA TIENE UN DEPARTAMENTO DE OCHO PERSONAS PARA LA TRAMITACIÓN DE SINIESTROS SIENDO GORDON MCGILVRAY EL JEFE RESPONSABLE DE P&I Y WING WAI LA DE FDD. RICHARD INMAN ES EL RESPONSABLE DE LA SUSCRIPCIÓN EN LA REGIÓN. TR(B)HK TAMBIÉN ACTÚA COMO CORRESPONSAL DE PUERTO DEL BRITANNIA EN HONG KONG CON ESE MISMO EQUIPO ENCABEZADO POR EL CAPITAN KAI, ASISTIENDO A TODOS LOS BUQUES DE LOS ASOCIADOS DEL BRITANNIA QUE NECESITEN AYUDA EN HONG KONG O DANDO APOYO A LOS CORRESPONSALES DEL CLUB EN CHINA.



**CAPTAIN CK KAI** es un **Director Asociado y Capitán de Marina Mercante**, que ha navegado en diferentes tipos de buques incluyendo carga general, madereros, graneleros y containeros. Trabajó como perito independiente para muchos Clubes del Grupo Internacional en China antes de incorporarse en 1999 a Sureness Marine Services Co. Ltd. que eran los Corresponsales Exclusivos del Britannia en Hong Kong. El Capitán Kai tramita gran variedad de asuntos de P&I pero con experiencia particular en salvamento y trabajos anti-polución en Hong Kong y China. También es un árbitro cualificado con CMAC.



**WING WAI** es una **Directora Asociada** y tiene doble cualificación como abogada en Hong Kong e Inglaterra. Estuvo siete años en un despacho maritimista internacional establecido en Hong Kong antes de incorporarse a Tindall Riley en el 2014. Ahora trabaja con los Asociados del Club en China, Hong Kong y Taiwán asistiéndoles en una gran variedad de asuntos de P&I y FDD.



**AMANDA CHEUNG** es **Directora de Flota**. Tiene doble cualificación como abogada en Inglaterra y Hong Kong y estuvo nueve años trabajando para un despacho maritimista internacional en Hong Kong antes de incorporarse a Tindall Riley en el 2017. Amanda asiste a los Asociados del Club en China, Hong Kong y Taiwán en asuntos de P&I y FDD.



**PHIL LEUNG** es **Gerente de Siniestros** y está doblemente cualificado en Inglaterra y Hong Kong como abogado. Se incorporó al Britannia en el 2018 habiendo trabajado para varias firmas maritimistas internacionales durante siete años en Inglaterra, Singapur y, finalmente, en Hong Kong actuando predominantemente por cuenta de armadores, fletadores, cargadores y sus aseguradores. Tiene un Master en Derecho por la Universidad de Manchester y un Mini MBA del Manchester Business School. Phil trabaja con nuestros Asociados en Corea en asuntos de P&I y FDD.



**NICOLE TSUI** es también **Gerente de Siniestros**. Se incorporó a Tindall Riley en el 2015 después de haber obtenido su Master en derecho marítimo en la Universidad de Southampton. Antes trabajó en el Departamento Legal de una compañía marítima internacional. Ahora tramita una variedad de siniestros de P&I y FDD para los Asociados del Club en Taiwán, Hong Kong y China.



**EDWARD ALLSOP** es un **Asistente del Gerente de Siniestros y Capitán de Marina Mercante**, habiendo navegado durante doce años en una variedad de buques incluyendo containeros, tanqueros y buques offshore. Trabajó como consultor marítimo en Hong Kong y Shanghai llevando a cabo una gran variedad de investigaciones e inspecciones. Tiene un Master de derecho marítimo por la Universidad de Swansea y ahora tramita expedientes de P&I para los Asociados en Hong Kong, Taiwán y China.



**JASON HO** es también **Asistente al Gerente de Siniestros**. Tras graduarse en negocio marítimo internacional, Jason trabajó como liquidador de averías durante siete años así como corresponsal local de P&I. Jason se incorporó a Tindall Riley en el 2017 tramitando ahora una variedad de reclamaciones de P&I y sabilidades de fletadores por daños al casco para los Asociados en China, Taiwán y Hong Kong.



**SUNG PIU** es un **Asistente al Gerente de Siniestros y Corresponsal** que se incorporó a TR(B)HK en Julio 2019. Está licenciado en derecho por la Universidad de Zhe Jiang y tiene un Master en Derecho Marítimo Internacional por la Universidad de Swansea. Antes de incorporarse a TR(B)HK Sung Piu trabajó como becario en varias firmas de derecho chinas así como de Gerente Legal para una compañía china de ventas por internet.

# ABORDAJE EN TRÁFICO Y NIEBLA DENSOS



Graham Wilson, Director Asociado  
gwilson@tindallriley.com

**UN INFORME DE UN INCIDENTE RECIENTEMENTE PUBLICADO POR LA OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE SINGAPUR (TSIB) (<http://ow.ly/51fM30peIFL>) DESTACA ALGUNAS DE LAS LECCIONES YA FAMILIARES ACERCA DE LAS ACCIONES APROPIADAS QUE HAY QUE TOMAR TANTO ANTES COMO DESPUÉS DE UN ABORDAJE.**

El 15 de Marzo del 2018 el portacontenedores *APL SOUTHAMPTON* de 9850 TEUS se encontraba navegando entre los puertos de Xiamen y Ningbo en China cuando tuvo un abordaje con el pesquero chino de 46 metros *ZHE LING YU 52035* (en adelante *ZHE LING YU*) durante la noche y con niebla densa. El tráfico en la zona también era denso siendo el *ZHE LING YU* uno de los muchos pesqueros que estaban faenando en la zona en ese mismo momento.

Desgraciadamente, el abordaje tuvo como resultado el hundimiento del *ZHE LING YU* muriendo uno de sus tripulantes, otro desaparecido y ocho heridos. No hubo heridos a bordo del *APL SOUTHAMPTON* que solo tuvo daños menores en el bulbo.

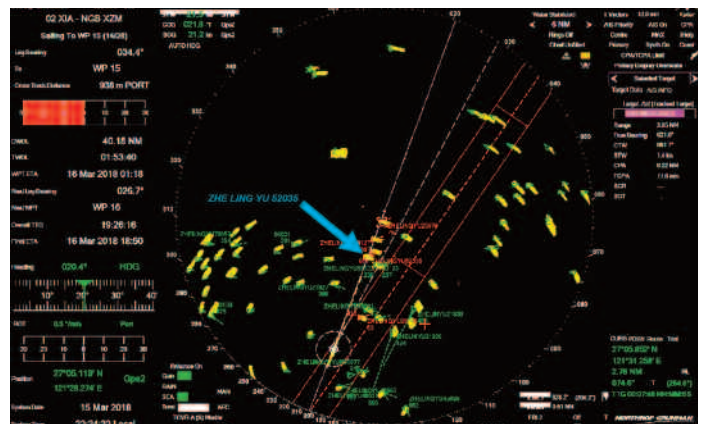
La investigación establece que el *APL SOUTHAMPTON* salió de la zona de prácticos en Xiamen alrededor de las 1100 del 15 de Marzo teniendo estimada su llegada a la zona de prácticos en Ningbo a las 0830 del día siguiente, una distancia de 460 millas. Esto requería mantener una velocidad media de alrededor de 21 nudos.

Durante la tarde noche del 15 de Marzo el *APL SOUTHAMPTON* mantenía un rumbo noreste a 21 nudos con el piloto automático a la altura de la costa de la provincia de Zhejiang en Mar de China Este. El 3er. Oficial (3/O), de nacionalidad malaya, se encontraba en el puente asistido por un tripulante filipino como vigía. A medida que avanzaba la tarde el buque se encontró con una niebla intermitente reduciendo en algunos momentos la visibilidad a menos de una milla. También se fueron encontrando varias concentraciones de pesqueros. El 3/O utilizó el piloto automático para pasarlos a una distancia a veces de entre 0,2 y 0,4 millas.

Alrededor de las 2313 el sistema de tráfico de buques (VTS) de Taizhou envió un mensaje de seguridad por VHF acerca de la importante concentración de buques pesqueros en la zona a medida que el buque se dirigía hacia otro grupo de pesqueros. Uno de ellos era del *ZHE LING YU* que aparecía en el (ARPA) del *APL SOUTHAMPTON*. Los datos confirmaban que el *ZHE LING YU* se dirigía hacia el este a una velocidad de 1,4 nudos estableciendo un cruce de las proas en 1,3 millas unos 15 minutos más tarde.

Alrededor de las 2323, el VHF dirigió un aviso automático de abordaje al *APL SOUTHAMPTON*. El vigía preguntó si debería de avisar al Capitán, que era de nacionalidad rumana, pero el 3/O dijo que no era necesario.

Hacia esa hora, el *APL SOUTHAMPTON* procedía hacia babor de su pasaje planificado (la línea punteada en rojo en la imagen más abajo) hacia el margen de seguridad de 0,5 millas (la línea continua en rojo). Alrededor de las 2325 la visibilidad resultaba prácticamente nula y el 3/O activó la señal automática de niebla. Al mismo tiempo se dirigió al *APL SOUTHAMPTON* por VHF un nuevo aviso automático de abordaje que se repitió a las 2328.



A las 2329 se cambió el gobierno a manual y el 3/O alteró inicialmente el curso hacia estribor en un intento de incrementar el punto más cercano de aproximación (CPA) con un grupo de pesqueros que se encontraban a estribor. Luego cambió el timón a babor para luego cambiarlo a estribor y a continuación todo a babor para intentar pasar la popa de un segundo grupo de pesqueros que incluía al *ZHE LING YU*. Al mismo tiempo la velocidad de este último se incrementó gradualmente hasta aproximadamente 5,7 nudos sin ningún cambio significativo en su rumbo reduciendo así el Punto de Máxima Aproximación (CPA, en sus siglas en inglés) con el *APL SOUTHAMPTON*.

Alrededor de las 2333 (ver imagen más abajo) el 3/O observó a uno de los pesqueros cruzarse por la proa muy cercano en el radar coincidiendo con un sonido "particular" en el VDR. El vigía recuerda vagamente haber observado una luz verde pasando por el costado de estribor.



El 3/O y el vigía discutieron acerca de si habían golpeado a uno de los pesqueros y a las 2335 el 3/O avisó al Capitán que llegó al puente dos minutos más tarde. El 3/O informó al Capitán acerca de la escasa visibilidad, el denso tráfico y la proximidad con el pesquero cuyo icono en el AIS y el símbolo en el radar ya no eran visibles. El Capitán instruyó al tripulante para librar a unos pesqueros cercanos y el buque continuó con su pasaje con el gobierno cambiado a automático a las 2343.

Aunque no se recibió ninguna alerta de socorro, el *APL SOUTHAMPTON* recibió varios mensajes en el radar indicando un posible abordaje. Pese a las conversaciones entre el Capitán y el 3/O acerca de la posibilidad del abordaje, no se hizo ningún intento de contactar con el *ZHE LING YU* o reportar la situación a las autoridades en tierra.

La investigación no pudo establecer el sistema de guardia que tenían en el *ZHE LING YU* ni las luces disponibles a bordo o su posibilidad de hacer señales sonoras. Las Autoridades Marítimas de Seguridad (MSA) de China informaron más adelante de que se encontraba pescando en el momento del abordaje.

### LECCIONES APRENDIDAS

Éstas caen dentro de dos categorías relativas a las acciones antes y después del abordaje:

• **Incumplimiento de las RIPAs** - El accidente reitera la importancia de una vigilancia efectiva en el puente y el cumplimiento con el reglamento de abordajes. Ninguno de los buques previno convenientemente el riesgo de abordaje ni tomó las medidas oportunas para evitarlo:

- No se encontró evidencia alguna para confirmar que el *ZHE LING YU* cumplió los requisitos del RIPA tales como mantener una vigilancia apropiada o prevenir el riesgo de abordaje. La investigación anotó una evidencia anecdótica de que los tripulantes de los pesqueros en esta zona pueden no estar familiarizados con las RIPAs por lo que los vigilantes en el puente de los mercantes deben de reconocer los posibles riesgos de navegar próximo a estos pesqueros.

- EL *APL SOUTHAMPTON* no cumplió con varios aspectos de las RIPAs incluyendo el no navegar a una velocidad de seguridad apropiada a la densidad del tráfico (Regla 6), no tomando las acciones oportunas cuando se navega bajo visibilidad reducida. Esto incluyó el alterar el curso incorrectamente a babor cuando se tiene un buque por delante de la manga lo que debe de evitarse en la medida de lo posible (Regla 19) y no utilizar las señales sonoras apropiadas de una pitada prolongada cada dos minutos o menos (Regla 35). Tampoco se habían encendido las luces de brazola para incrementar la visibilidad contrariamente a las órdenes nocturnas del Capitán.

• **No reducción de la velocidad** – Si el 3/O del *APL SOUTHAMPTON* hubiese reducido la velocidad al encontrarse con una visibilidad restringida y una importante concentración de pesqueros, le hubiese otorgado más tiempo y oportunidad para tomar las acciones apropiadas y efectivas para evitar el abordaje. Es posible que la decisión del 3/O estuviera influenciada por las órdenes nocturnas del Capitán que establecieron que se mantuviera la velocidad requerida para llegar a la zona de prácticos. Esto era contrario a lo establecido por la compañía para la navegación bajo visibilidad restringida que requiere la confirmación de adopción de una velocidad de seguridad. Este accidente destaca la importancia de que las consideraciones comerciales no deben de estar por encima de la seguridad en la navegación.

• **Plan de pasaje inefectivo** – La zona donde se produjo el abordaje es bien conocida por la alta concentración de pesqueros y niebla habiéndose publicado avisos de seguridad en Mayo del 2016 y Septiembre del 2017 por parte de los MSA de China y Ningbo, respectivamente. Si se hubiese tenido en cuenta esto a la hora de preparar el *APL SOUTHAMPTON* su plan de pasaje se hubiese podido tomar en consideración, por ejemplo, reducir la velocidad durante ciertas partes del viaje; incrementar el personal en el puente; o alterar la ruta hacia el Este.

• **Personal inadecuado en el puente** – La investigación concluyó que la composición del equipo en el puente del *APL SOUTHAMPTON* en el momento del abordaje no era la apropiada y que el 3/O estaba sobrepasado por la cantidad de información que debía procesar. Esto pudo ser exacerbado por la elevada cantidad de trabajo asociada con la navegación en una zona de visibilidad restringida y con alta concentración de pesqueros. La investigación no pudo determinar porqué el 3/O no solicitó ayuda antes del abordaje pese a que se lo advirtió el vigía y que estaba establecido en el SMS y las órdenes del Capitán. Si lo hubiera hecho hubiese tenido el apoyo necesario para ayudarlo a manejar la situación.

• **Falta de prestar ayuda** ('Hit and Run') – Varios convenios internacionales, incluyendo SOLAS<sup>1</sup> y UNCLOS<sup>2</sup> establecen la obligación del Capitán de asistir a un buque en dificultades incluyendo un abordaje. Los otros pesqueros en la zona podían haber estado mejor situados para asistir al *ZHE LING YU* pero el personal de puente del *APL SOUTHAMPTON* tenía que haber verificado si se produjo el abordaje y si la tripulación del *ZHE LING YU* se encontraba a salvo, además de haber informado de la situación. Esto resulta decepcionante y está contra las costumbres morales en la mar.

<sup>1</sup> Safety of Life at Sea, Chapter V, Regulation 33

<sup>2</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 98

# BSAFE



Shajed Khan  
Loss Prevention Manager  
skhan@tindallriley.com

CONTINÚA NUESTRA CAMPAÑA DE PÓSTERS BSAFE CON UN RECORDATORIO ACERCA DE LOS PELIGROS DE ENTRAR EN UN ESPACIO CERRADO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES OPORTUNAS



Nuestros lectores son conscientes de los peligros de entrar en un espacio cerrado. Sin embargo, pese a todas las advertencias, todavía se dan casos en los que los tripulantes han entrado en un espacio confinado o cerrado y han muerto o han tenido secuelas importantes. Estos espacios pueden convertirse rápidamente en letales cuando existen humos nocivos o gases o insuficiente oxígeno en la atmósfera para que exista vida. A menudo estos gases no tienen olor y no se pueden ver por lo que es fácil olvidarse que ese espacio puede ser mortal.

La OMI ha publicado una lista de ejemplos de espacios cerrados y en muchos casos éstos son evidentes – bodegas de carga, tanques de fuel y de lastre, caja de cadenas, etc. Sin embargo, existen otros espacios no tan evidentes. Por ejemplo, la mercancía por sí misma puede desprender gases tóxicos que se pueden acumular en cubierta entre estructuras.

La causa de estos incidentes es a menudo una falta de entrenamiento – el tripulante entra en un espacio a realizar un trabajo rutinario sin haber verificado antes la atmósfera y no toma, por tanto, en consideración la necesidad de precauciones apropiadas. Pueden entonces perder rápidamente la consciencia en una atmósfera sin oxígeno. A menudo los oficiales actúan a continuación en base al instinto y la emoción – ignorando los procedimientos para tratar de rescatar a sus colegas inconscientes sin haberse parado antes a verificar la atmósfera.

El póster incluido en esta publicación recuerda a los tripulantes acerca de los peligros y les invitamos a que lo desplieguen a bordo de sus buques. Si no han recibido el póster o quisieran copias adicionales, por favor, contáctenos en: [publications@tindallriley.com](mailto:publications@tindallriley.com)

## RECORDAR SIEMPRE

- Antes de entrar en un espacio cerrado verificar si la atmósfera interior puede albergar vida humana verificándolo con un equipo debidamente calibrado.
- No entre nunca en un espacio confinado si existen alternativas más seguras para realizar el trabajo.
- Si la entrada es inevitable, deberá de seguirse un sistema seguro de trabajo que debe de incluir una autorización para el trabajo para asegurar que se han tomado todos los controles para eliminar (o reducir a un nivel de seguridad) todos los peligros destacados en la valoración del riesgo.
- Este sistema seguro de trabajo también debe de asegurar una supervisión adecuada y establecer unas líneas claras de comunicación.
- La atmósfera en un espacio cerrado puede cambiar rápidamente y convertirse en letal a medida que cambian las condiciones.
- Las operaciones de rescate deberán ser realizadas únicamente por personal entrenado y equipado.
- Los ejercicios regulares deberán de incluir el chequeo y utilización del PPE, equipo de comunicación y procedimientos; equipo de rescate y procedimientos; e instrucciones en primeros auxilios y resucitación.
- Los equipos de respiración de escape de emergencia facilitan el suministro de aire al tripulante para escapar de una atmósfera peligrosa pero NUNCA deberán de utilizarse para entrar, reentrar o trabajar en una atmósfera peligrosa.



# RECLAMACIONES Y LEY

## MERCANCÍA TRANSPORTADA SOBRE CUBIERTA – DAÑOS DEBIDOS AL MAL TIEMPO



Christine Vella, Fleet Manager  
cvella@tindaltriley.com

### THE ELIN [2019] EWHC 1001 (COMM)

EN EL CASO *THE ELIN*, EL TRIBUNAL INGLÉS HA CONSIDERADO RECIENTEMENTE EL IMPACTO Y LA INTERPRETACIÓN DE LAS CLÁUSULAS DE EXCLUSIÓN DE RESPONSABILIDAD EN RELACIÓN CON LA MERCANCÍA TRANSPORTADA SOBRE CUBIERTA Y SU APLICACIÓN EN LOS CASOS EN QUE SE ALEGA QUE LA MERCANCÍA SE HA DAÑADO O PERDIDO COMO RESULTADO DE LA INNAVEGABILIDAD DEL BUQUE O DE LA NEGLIGENCIA DEL ARMADOR.

El caso surgió de la pérdida y el daño de varias piezas de mercancía de proyecto transportadas sobre cubierta en un viaje de Tailandia a Argelia. El conocimiento de embarque contenía el siguiente enunciado:

"En ningún caso el Transportista será responsable de la pérdida o daño de la mercancía como quiera que ocurra... transportada sobre cubierta".

[Mercancía] "cargada sobre cubierta por cuenta y riesgo del cargador y/o embarcador y/o receptor; el transportista y/o Armador y/o Buque no serán responsables de cualquier pérdida o daño que pueda surgir".

El buque encontró mal tiempo durante el viaje y parte de la mercancía transportada sobre cubierta se dañó y/o cayó por la borda. El tribunal consideró lo siguiente: "si, en una verdadera interpretación del [conocimiento de embarque], el demandado no es responsable de ninguna pérdida o daño a la mercancía transportada sobre cubierta, cualquiera que sea el origen de dicha pérdida o daño, incluyendo la pérdida o daño causado por falta de navegabilidad y / o negligencia del demandado".

Los intereses de la carga adujeron que los armadores fallaron en:

- (1) entregar la mercancía que se encontraba sobre cubierta en las mismas buenas condiciones en las que se embarcó;
- (2) sus obligaciones contractuales bajo el Artículo III, Regla 2, de las Reglas de La Haya Visby de cargar, estibar, transportar, custodiar y descargar la mercancía de manera adecuada y cuidadosa;
- (3) trincar y/o estibar correctamente la mercancía sobre cubierta;
- (4) ejercer la debida diligencia para hacer que el buque estuviese en condiciones de navegabilidad al comienzo del viaje, (en particular para garantizar que sus bodegas estaban preparadas para la recepción, transporte y cuidado de la mercancía estibada sobre ellas).

Los intereses de la carga argumentaron que la obligación de navegabilidad es una "obligación fundamental e imperativa" y que cualquier cláusula de exclusión en el conocimiento de embarque no le afectaría, a menos que se incluyan palabras de exclusión "específicas y precisas". Sobre el asunto de la negligencia, los intereses de la carga argumentaron que las palabras referentes a las exclusiones no fueron redactadas con suficiente claridad como para excluir la responsabilidad por negligencia del transportista.

Por lo tanto, los intereses de la carga buscaron interpretar de forma estricta la redacción sobre la exclusión de manera que los armadores fueran responsables de cualquier pérdida o daño a la mercancía estibada sobre cubierta causado por cualquiera de los siguientes motivos:

- (1) innavegabilidad del buque;
- (2) negligencia del armador;
- (3) falta por parte de los armadores de ejercer la debida diligencia para que el buque esté en condiciones de navegabilidad al comienzo del viaje.

Para argumentar su caso, los intereses de la carga se basaron en sentencias judiciales de Canadá y Singapur que, según ellos, respaldaban la opinión de que un armador no podría evitar la responsabilidad si surgiesen cuestiones de falta de navegabilidad y negligencia.

El argumento del armador fue que la redacción del conocimiento de embarque era clara al excluir toda responsabilidad por el transporte de mercancía sobre cubierta y que las palabras, "cualquiera que sea el origen" se referían a todas las causas de pérdida o daño.

El Tribunal, basado solo en la interpretación, determinó que los armadores tenían razón en su argumento de que las palabras de exclusión eran válidas para excluir la responsabilidad por negligencia e innavegabilidad. El Tribunal dijo que, de acuerdo con la redacción, estaba claro que, por lo tanto, los armadores no eran responsables de la mercancía transportada sobre cubierta, independientemente de la causa de la pérdida o daño (es decir, independientemente de si se trataba de negligencia o falta de navegabilidad).

Por lo tanto, mientras que en algunas jurisdicciones las cláusulas de exclusión pueden no aplicarse en casos donde la negligencia y/o la falta de navegabilidad sea la causa principal de la pérdida y/o daño, parece que según la ley inglesa, una cláusula de exclusión redactada adecuadamente tendrá el efecto de excluir la responsabilidad de un armador "cualquiera que sea el origen", de modo que se excluya toda responsabilidad, incluidas las pérdidas y daños causados por falta de navegabilidad y/o negligencia, y esto ciertamente parece ser el caso de la mercancía transportada sobre cubierta.

# CAPTURADO POR LOS PIRATAS – ¿ESTÁ EL BUQUE OFF HIRE?



Joanna Morgan, Fleet Manager  
jmorgan@tindalriley.com

ELENI SHIPPING LTD V TRANSGRAIN SHIPPING BV (THE ELENI P) 2019 EWHC 910 (COMM)

EL PRESENTE CASO SE TRATA DE UN BUQUE FLETADO POR TIEMPO QUE RECIBIÓ ORDENES DE DIRIGIRSE A CARGAR A UCRANIA PARA DESCARGAR EN UN PUERTO DE CHINA. DESPUÉS DE LA CARGA, EL BARCO PROCEDIÓ A TRAVÉS DEL CANAL DE SUEZ Y GOLFO DE ADEN, A TRAVÉS DEL QUE NAVEGÓ SIN INCIDENTES. TRAS ENTRAR EN EL MAR DE ARABIA, EL BUQUE FUE CAPTURADO POR PIRATAS Y NO SE LIBERÓ HASTA SIETE MESES DESPUÉS.

Los armadores reclamaron el flete por el período durante el cual el barco fue detenido por los piratas. Sin embargo, los fletadores argumentaron que el barco estaba off hire de conformidad con las cláusulas 49 y 101 del contrato de fletamento que establecían lo siguiente:

"49. En caso de que el buque sea capturado o detenido o arrestado por alguna autoridad o por algún proceso legal durante la vigencia de este contrato, el pago del flete se suspenderá por el tiempo real perdido ..."

"101. Los fletadores pueden transitar el Golfo de Adén en cualquier momento, las primas adicionales de riesgo de guerra y/o secuestro y rescate según lo establecido por los Aseguradores, si se aplican, serán reembolsadas por los Fletadores ... en el caso de que el buque sea amenazado/secuestrado por motivos de piratería, se suspenderá el pago del flete."

El tribunal de arbitraje en Londres rechazó la reclamación de los armadores en base a que el buque estaba off hire de acuerdo con estas dos cláusulas. Los armadores apelaron ante el Tribunal Superior que consideró que la cláusula 49 no era aplicable al presente caso ya que solo es aplicable cuando

la detención del buque fuera realizada por una autoridad oficial o mediante un proceso legal. El uso de la palabra "o" entre cada uno de los eventos enumerados como casos de off hire en la cláusula 49 significaba que todos estaban calificados por las palabras "por cualquier autoridad o por cualquier proceso legal". Esto se debía a que las palabras que seguían, esto es, "durante la vigencia de este contrato de fletamento", estaban claramente destinadas a albergar los cuatro eventos. El buque, por lo tanto, no estaba off hire bajo la cláusula 49. El Tribunal pasó a considerar la cláusula 101 y, en este caso, prefirió el punto de vista de los fletadores de que se aplicaba cuando el secuestro surgiese como consecuencia de que el buque navegara a través del Golfo de Adén en lugar del argumento de los armadores de que el secuestro debía suceder dentro del área geográfica del Golfo de Adén.

El tribunal también decidió que la cláusula 101 se había añadido al contrato de fletamento para dar cabida al requisito de los fletadores de navegar a través del Golfo de Adén. Se determinaron los riesgos de hacerlo al establecer que eran los fletadores quienes tenían que pagar las primas adicionales de riesgos de guerra, mientras que los armadores debían hacer frente a las consecuencias de los retrasos por una posible detención por parte de piratas.

Por lo tanto, la cláusula 101 tuvo el efecto de poner el buque en off hire y la apelación de los armadores no tuvo éxito.

Si bien el tribunal basó su decisión en la particular redacción de las cláusulas del contrato de fletamento, esto ilustra un aspecto más amplio de que, al interpretar las cláusulas de los contratos de fletamento, los tribunales tendrán en cuenta la asignación prevista de los riesgos comerciales en el momento en que las partes firmaron el contrato.



# LAS DEFENSAS POR INCENDIO BAJO LAS REGLAS DE LA HAYA-VISBY



Wing Wai, Associate Director  
wwai@tindallriley.com

## LA SENTENCIA RESOLUTORIA DEL TRIBUNAL INGLES SOBRE EL RECURSO DE APELACIÓN EN EL CASO GLENCORE ENERGY UK LTD V FREEPORT HOLDINGS LTD (THE LADY M) [2019] EWCA CIV 388 APORTA UNA GUÍA ÚTIL SOBRE EL ALCANCE Y LA CONSTRUCCIÓN DE LAS DEFENSAS DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO IV REGLA 2 (B) (DEFENSA DEL "INCENDIO") DE LAS REGLAS DE LA HAYA-VISBY.

Durante un viaje cargado del *LADY M* de Taman, Rusia a Houston, EE UU, se inició un incendio en la sala de control de máquinas. Se supuso que el incendio fue iniciado deliberadamente por el jefe de máquinas. A consecuencia del incendio los armadores solicitaron salvamento y declararon la avería gruesa. Los intereses de la carga incurrieron en responsabilidad frente a los salvadores del buque y buscaron recuperar su pérdida de los armadores mediante una reclamación bajo el conocimiento de embarque que estaba sujeto a las Reglas de La Haya-Visby ("Las Reglas"). Los armadores negaron responsabilidad y reclamaron la contribución a la avería gruesa.

Ante el tribunal de primera instancia se consideró:

- (1) si la conducta del jefe de máquinas constituía baratería;
- (2) si el Artículo IV regla 2 (b) podía eximir de responsabilidad a los armadores si el incendio era resultado de un acto de baratería\*; y
- (3) si los armadores estaban exentos de responsabilidad en virtud del Artículo IV regla 2(q).

El Artículo IV de las Reglas establece:

- (2) Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que surjan o resulten de:
  - (b) Un incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador;
  - (q) Cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador o de hecho o falta de los agentes o encargados del porteador; pero la carga de la prueba recaerá sobre la persona que reclame el beneficio de esta excepción, y a ella corresponderá demostrar que la pérdida o daño no han sido producidos por falta personal o hecho del porteador, ni por falta o negligencia de los Agentes o encargados del porteador.

En lo referente a la primera cuestión, el Tribunal consideró que si la conducta del jefe de máquinas constituía un hecho o no de baratería dependía de factores adicionales sobre su estado mental pero que, en cualquier caso, la cuestión no decidía si los armadores estaban exentos de responsabilidad por incendio bajo el Artículo IV reglas 2 (b) o (q).

Sobre la segunda cuestión, el Tribunal consideró que el armador podía ampararse en la defensa del Artículo IV regla 2(b) incluso en el caso en que el incendio fuese causado deliberadamente o por baratería. La baratería era un acto malicioso contra el porteador, más que en nombre de este.

En lo referente a la tercera cuestión, el Tribunal consideró que el armador no podía ampararse en la excepción del Artículo IV regla 2(q) ya que el jefe de máquinas estaba actuando dentro del ámbito de sus funciones relacionadas con el buque o la mercancía como un sirviente actuando en nombre de los armadores.

Los intereses de carga apelaron ante el Tribunal de Apelación en dos de las cuestiones:

- (1) Si la defensa bajo el Artículo IV regla 2(b) era válida en los casos en los que el incendio era causado por un acto de baratería; y
- (2) Si los actos del jefe de máquinas constituían un episodio de baratería y si era necesario determinar su estado mental cuando se realizó el acto de baratería.

En la apelación se mantuvo la decisión del tribunal de primera instancia de que el armador podía ampararse en la defensa por incendio del artículo IV regla 2(b). El Tribunal de Apelación decidió que, dado que siempre que no hubiese incumplimiento bajo el Artículo III regla 1 de la obligación de navegabilidad, incluso en el caso de que un incendio sea causado deliberadamente, el armador puede ampararse en la defensa del incendio a menos que el fuego sea realmente causado por la propia falta o culpa del armador.

El Tribunal de Apelación no se pronunció sobre la cuestión de si la conducta del jefe de máquinas era un hecho de baratería ya que solo se trataba de una suposición hipotética y no declarada, que no determinaría en ningún caso si los armadores estaban exentos de conformidad con el Artículo IV regla 2 (b).

Este caso es de ayuda para los porteadores ya que confirma que la defensa por incendio del Artículo IV regla 2(b) estará disponible incluso en el caso en que el fuego sea causado por la tripulación de manera deliberada.

\*Baratería: un acto de mala conducta por parte de un capitán, oficial o tripulante a bordo de un buque que resulte en el daño al buque y/o la mercancía sin el conocimiento del armador.



GERENTES: **TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED**  
Regis House, 45 King William Street,  
London EC4R 9AN  
United Kingdom  
T: +44 (0) 20 7407 3588  
[britanniapandi.com](http://britanniapandi.com)

**THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED**  
Registered Office: Regis House, 45 King William Street, London EC4R 9AN United Kingdom  
Registered in England and Wales No.10340  
Authorised by the Prudential Regulation Authority  
Regulated by the Financial Conduct Authority and the Prudential Regulation Authority