

RISK WATCH

FEBRERO 2021

RIESGOS MARÍTIMOS EMERGENTES LOS RIESGOS DESCONOCIDOS

EL PAPEL DE LOS PROCEDIMIENTOS EN UN SMS EFECTIVO

ESTUDIO DE UN ABORDAJE DISTRACCIONES EN EL USO DE VHF

AMARRE POR INACTIVIDAD Y PREVENCIÓN
CONTRABANDO DROGAS

CARBÓN CONSEJOS PARA UN TRANSPORTE POTENCIALMENTE PELIGROSO

RECLAMACIONES Y LEY ANÁLISIS DE DIFERENTES CASOS



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

MENSAJE DE LA EDITORA



Resulta complicado no caer en el tópico cuando uno se refiere a los acontecimientos del año pasado. La pandemia del COVID-19 ha afectado a todos los ámbitos de nuestras vidas con restricciones impuestas en todo el mundo con objeto de intentar controlar y reducir la expansión del virus. Expresiones tales como: "terreno desconocido", "momento sin precedente" y "la nueva normalidad" han formado parte de las conversaciones diarias. Pero ¿estábamos preparados ante la posibilidad de una pandemia global? En un artículo fascinante que analiza los riesgos futuros y emergentes, consideramos el significado de riesgo y nos preguntamos si la industria marítima en particular tenía que haber anticipado este riesgo en particular.

Aunque es complicado no centrarse en la pandemia, el mundo sigue y el tráfico comercial también. La seguridad debe de ser siempre la principal prioridad en todas las operaciones y aprovechamos esta oportunidad para revisar el código ISM. Más de veinte años después de su entrada en vigor nuestro equipo de prevención de riesgos analiza cómo podemos asegurarnos de que un conjunto de procedimientos y documentos escritos constituyan una forma práctica de mejorar la seguridad.

Los ejemplos prácticos y el asesoramiento resultan siempre útiles cuando se analizan asuntos marítimos por lo que mostramos aquí una serie de casos y consejos, desde el estudio de un abordaje a un recordatorio útil y práctico de los temas a considerar cuando se realiza el transporte de carbón. También hacemos una referencia a los recursos disponibles en la página web del Britannia con consejos sobre el amarre de buques por inactividad, así como puntos importantes a recordar para prevenir el contrabando con drogas a bordo. Terminamos esta edición con nuestros colegas de FDD explicando las implicaciones de algunos asuntos legales recientes.

Nuestros equipos de tramitación de siniestros y prevención de riesgos puede que hayan estado trabajando desde sus casas durante gran parte del año, pero pensamos que el nivel de servicio y apoyo que podemos ofrecer a nuestros asociados haya permanecido en su elevado nivel habitual. Siempre estaremos agradecidos de recibir de ustedes sus opiniones acerca de esta publicación o sobre cualquier sugerencia o ideas para futuros artículos.

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: britanniacommunications@tindalriley.com



Graham Wilson
gwilson@tindaltriley.com

RIESGOS MARÍTIMOS EMERGENTES

INTRODUCCIÓN

ES SEGURO QUE EL AÑO 2020 PASARÁ A LA HISTORIA COMO UN AÑO QUE NO SE OLVIDARÁ FÁCILMENTE. CUANDO A PRINCIPIOS DEL AÑO SURGIERON LOS PRIMEROS INFORMES ACERCA DE UN NUEVO TIPO DE VIRUS DE LA GRIPE, RESULTA DIFÍCIL CREER QUE MUCHOS HUBIERAN ANTICIPADO EL IMPACTO GLOBAL QUE IBA A TENER LA COVID-19. HAN SIDO MUY POCOS, SI ALGUNO, LOS ÁMBITOS DE LA VIDA QUE NO HAN RESULTADO AFECTADOS POR LAS CONSECUENCIAS DEL VIRUS Y LAS RESTRICCIONES VARIAS QUE HAN SIDO IMPUESTAS PARA TRATAR DE REDUCIR SU EXPANSIÓN. LA INDUSTRIA MARÍTIMA HA TENIDO QUE HACER FRENTE A RETOS SIN PRECEDENTES CON MOTIVO DE SU IMPACTO EN LAS OPERACIONES Y TRÁFICO, EN PARTICULAR, EL EFECTO DE LAS RESTRICCIONES EN LOS CAMBIOS DE TRIPULANTES QUE CONTINÚAN AFECTANDO A LOS MARINOS.

LA PREGUNTA ES: ¿PREVINO EL RIESGO EL SECTOR MARÍTIMO?

LA AMENAZA DESCONOCIDA DE UNA PANDEMIA

La última edición anual del Safety and Shipping Review publicada por el Allianz Global Corporate and Specialty (AGCS) en Julio 2020 facilitaba su visión habitual de las tendencias marítimas y áreas de riesgo. Tal como era de esperar, el asunto del coronavirus fue un tema central con una sección completa dedicada a un resumen de las claves que han interrumpido las prácticas habituales de la industria.

Sin embargo, el mismo estudio del año anterior no contenía mención alguna de los riesgos posibles asociados a una pandemia global. El informe del 2019 identificó los cinco mayores riesgos para la industria basándose en la información facilitada por expertos mundiales en gerencia de riesgos como parte del informe Allianz Risk Barometer. La lista contenía las amenazas más obvias para el negocio marítimo tales como las catástrofes naturales, los ciber riesgos y la interrupción general del negocio; sin embargo, no identificaba la posibilidad de una interrupción global con motivo de una pandemia.

Con ello no pretendemos hacer una crítica intencionada del AGCS. La amenaza de una pandemia también había sido omitida en otros informes de riesgos marítimos tales como el 2019 Global Maritime Issues Monitor emitido por el Global Maritime Forum. Basado en una encuesta a inversores marítimos internacionales y otros líderes y expertos, este informe incluía los dieciocho asuntos globales más importantes que se consideraba podrían afectar a la industria marítima durante la próxima década; una vez más, el riesgo de una pandemia era una ausencia notable. En el informe del 2020 la lista de asuntos globales se aumentó a diecinueve con la inclusión de la pandemia como número tres basándose en su impacto, estando únicamente por encima la crisis económica global y la descarbonización del sector marítimo. Quizás no sorprendentemente, la pandemia también fue identificada como el asunto para el cual la industria marítima consideraba que estaba menos preparada.

Así que ¿podría y debía haber sido anticipado como un previsible riesgo para el sector marítimo la posibilidad de una pandemia global?

LA AMENAZA CONOCIDA DE UNA PANDEMIA

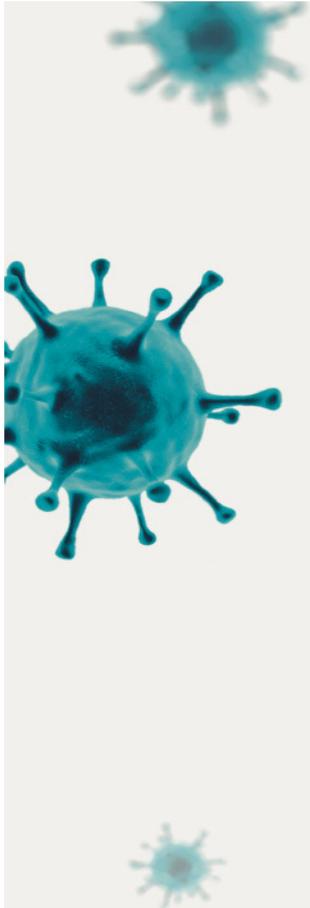
Además de analizar sectores específicos tales como el marítimo, el Allianz Risks Barometer anual muestra una imagen consolidada del riesgo global en los negocios, basándose en estudios realizados a una serie de industrias y empresas. De hecho, la amenaza de una pandemia se había incluido en el puesto 16 en la lista de riesgos de la industria general en el informe 2019 del Risks Barometer. Intrigantemente, cayó al puesto 17 en el informe del 2020, aunque hay que decir que el estudio para el informe del 2020 se realizó a finales del 2019 justo antes de la irrupción de la COVID-19. No sorprendentemente, la amenaza de una pandemia saltó al segundo puesto en el informe recientemente publicado del 2021. Es más, ahora figura como el mayor riesgo para el negocio marítimo.

Otros informes relevantes de riesgos globales dan una indicación más clara de que la amenaza de una pandemia haya sido reconocida por ciertos sectores. Los informes de AXA & EURASIA del 2019 así como el realizado por el World Economic Forum (WEF), este último publicado el 15 de Enero de 2020, incluyeron una enfermedad infecciosa y la pandemia en el top diez de los riesgos globales emergentes. En cierto modo ominosamente, el informe 2020 de la WEF también hizo referencia a una valoración publicada en Octubre de 2019 que había identificado que ningún país estaba preparado para hacer frente a una pandemia. Análisis posteriores también confirman que algunos científicos ya habían previsto la posibilidad de una pandemia global.

Por tanto, era evidente que era conocida la posibilidad de que surgiera una pandemia global y se había reportado, aunque no de manera amplia y aparentemente tampoco dentro de la industria marítima.

¿QUÉ ES RIESGO?

Dado que este artículo se ha incluido en una edición del Risk Watch parece apropiado comentar acerca del significado de riesgo. Este término tiene muchas definiciones que dependen del contexto y situación. El Institute of Risk Management (IRM) define riesgo como "la combinación de la



PADEMIA

probabilidad de un evento y sus consecuencias" y hace constar que las consecuencias pueden ser tanto positivas como negativas. Esta es una definición familiar en el mundo marítimo particularmente en el contexto de evaluación de riesgos para la seguridad.

La Guía 73 de la International Organisation for Standardisation (ISO) establece una definición de riesgo todavía más sencilla, como el "efecto de la incertidumbre sobre los objetivos". La guía ISO explica que un efecto puede ser una desviación positiva y/o negativa sobre lo esperado. Los objetivos pueden incluir una variedad de elementos tales como financieros, de salud o de seguridad, y pueden ser focalizados a diferentes niveles tales como a nivel estratégico o de proyecto. Dados los acontecimientos del 2020 está claro que la pandemia de la COVID-19 ha generado una incertidumbre extrema que ha afectado los objetivos en prácticamente todos los niveles.

RIESGOS MARITIMOS EMERGENTES

SABEMOS QUE NO PODEMOS PREDECIR EL FUTURO. PERO PODEMOS INTENTAR PREPARARNOS PARA LOS CAMBIOS QUE APARECEN CLARAMENTE "MARCADOS EN LAS CARTAS". NO ESTAR PREPARADOS PUEDE RESULTAR MÁS ARRIESGADO Y CARO QUE LA OPCIÓN "SEGURA" DE NO HACER NADA. MARTIN STOPFORD

RIESGOS EMERGENTES

Se ha escrito mucho acerca de la necesidad de poder predecir nuevos riesgos que pueden afectar los negocios. Existen muchas definiciones diferentes de lo que constituyen los riesgos emergentes dependiendo de nuevo del contexto. La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) sugiere que los riesgos emergentes son el resultado de amenazas nuevas o futuras para las que existe un nivel bajo de conocimiento (o absolutamente ningún conocimiento) acerca de las pérdidas potenciales y la probabilidad de ocurrencia. El International Risk Governance Council (IRGC) los define como riesgos que son nuevos o que son familiares, pero con condiciones nuevas o no familiares. Esto introduce la idea de que algunos riesgos "conocidos" pueden considerarse como riesgos emergentes, tales como la ciber seguridad, para los cuales la naturaleza de la amenaza y los ataques continúan evolucionando. Similarmente, aunque la amenaza de una pandemia global ha sido identificada, evidentemente no había sido reconocida ampliamente ni se estaba preparado para ella. En este sentido, también podría ser considerado un riesgo emergente, particularmente dado que la relevancia de la COVID-19 no había sido totalmente anticipada.

Los riesgos futuros o emergentes pueden asociarse con una serie de factores. Estos pueden incluir:

- tendencias futuras o en desarrollo, por ejemplo, tal como un nuevo tráfico marítimo que empieza a estar asociado a un incremento de incidentes y reclamaciones;
- innovaciones futuras o nueva tecnología que pueden estar en ciernes o que todavía no se han considerado; o
- eventos que todavía no se han desarrollado o todavía no han evolucionado totalmente.

El grado de incertidumbre para una zona de riesgo se incrementará generalmente al considerar el marco temporal. La probabilidad de riesgo dependerá también de la naturaleza y complejidad del sector específico. Por ejemplo, los riesgos asociados a la descarbonización de la industria marítima involucran una serie de diferentes y complejas soluciones tecnológicas.

La predicción sobre riesgos emergentes críticos para los negocios se considera generalmente como un reto que no va a resultar más sencillo en el futuro inmediato dada la interconexión dinámica de la geopolítica, los avances tecnológicos, la inestabilidad social y el cambio climático. Sin embargo, se pueden adoptar varios enfoques sistemáticos para asistir en la identificación de posibles riesgos futuros. Estos pueden variar desde un análisis de datos retardados y principales, por ejemplo, la utilización de datos de incidentes o reclamaciones, para identificar las tendencias emergentes o la utilización de "sistemas de aviso temprano" de riesgos.

Otro método utilizado por las instituciones de investigación es realizar la simulación de diferentes escenarios basándose en inputs acordados para determinar las posibles consecuencias. Este último enfoque se utilizó como base de un estudio detallado llevado a cabo por el Lloyds Register, QineitiQ y la universidad de Strathclyde para identificar posibles tendencias marítimas globales en el futuro basadas en tres posibles escenarios.

Otro método popular es evaluar las opiniones de los expertos relevantes, por ejemplo, como parte de un comité de riesgos interno con la misión de considerar los riesgos emergentes. Esto se puede aumentar con expertos externos con objeto de desafiar los puntos de vista tradicionales de la organización. Eso no difiere del enfoque utilizado para identificar los peligros como parte de una valoración de riesgos para la seguridad.

Todos estos enfoques se pueden sostener manteniéndose al día con un amplio rango de fuentes de información para ayudar a identificar y





CIBERSEGURIDAD

comprender los riesgos emergentes. Como mínimo, esto debe de involucrar el seguimiento de las publicaciones y canales de comunicación relevantes en el comercio y la industria, así como el desarrollo de los organismos importantes de investigación, industria y legislación tales como la Organización Marítima Internacional (OMI). Sin embargo, tal y como indican Marsh and the Risk e Insurance Management Society Inc. en sus análisis de riesgos emergentes, confiar únicamente en las publicaciones especializadas de la industria limitará las oportunidades de conectar la estrategia de la organización a los riesgos y tendencias emergentes globales. En general, se puede obtener un mejor resultado ampliando el abanico de la literatura analizada, particularmente acerca de otros sectores en la industria tales como los informes de la WEF que proporcionan una visión holística de las tendencias de los riesgos globales. La irrupción de una pandemia global es el ejemplo perfecto de ello, aunque el riesgo de un virus del tipo COVID-19 esparciéndose por todo el mundo haya sido identificado antes del 2020, no parece que haya estado recientemente en el radar de la industria marítima; de haber sido así, el sector marítimo, como muchos otros, hubiera estado mejor preparado para lidiar con las consecuencias.

PERSPECTIVA DEL DEPARTAMENTO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS

Como parte de su función de apoyar al Club y sus Asociados, el Departamento de Prevención de Riesgos del Britannia continúa monitorizando los últimos acontecimientos en la industria marítima con objeto de tratar de identificar los riesgos y tendencias emergentes futuros y poder mitigarlos. Esto se basa típicamente en la participación del Departamento de Prevención de Riesgos en varios comités relevantes de la industria; el análisis sobre ciertas áreas de riesgo; y mediante un continuado análisis de estudios y publicaciones relevantes. Basándonos en el análisis de varios estudios de riesgos reconocidos a los que nos hemos referido en este artículo, se ha identificado el siguiente listado de doce riesgos futuros o emergentes que se considera tienen el potencial de impactar en la industria marítima. Los mismos se han seleccionado basándonos en el ranking y la frecuencia de su inclusión en varios estudios de riesgo y no pretenden ser una lista definitiva de riesgos marítimos emergentes sino más bien una lista útil de áreas prioritarias a considerar. Dada la naturaleza variada de los estudios considerados, no se ha establecido un marco de tiempo específico a los riesgos identificados en el listado. No consideraremos cada una de estas áreas en mayor detalle. Sin embargo, se puede obtener un mayor detalle de los riesgos y los asuntos asociados de las referencias en la versión inglesa en PDF del RISK WATCH.

1	Enfermedades infecciosas pandémicas
2	Inestabilidad/tensión/conflictos geopolíticos
3	Cambios en legislación/normativa, por ejemplo ejemplo, medioambientales, guerras comerciales, sanciones, etc.
4	Riesgos sobre la ciber seguridad
5	Tecnología destructiva, por ejemplo, inteligencia artificial, digitalización, etc.
6	Crisis económica global
7	Impactos del cambio climático- efectos, incluyendo catástrofes naturales y fallos en su mitigación
8	Evolución/volatilidad del mercado y cambios en los patrones del comercio
9	Interrupción de la economía, por ejemplo, fallos en la cadena de suministro, falta de trabajadores
10	Piratería
11	Grave incidente de seguridad, por ejemplo, contaminación
12	Fluctuaciones del precio del fuel

CONCLUSIONES

Resulta evidente que predecir el futuro en términos de riesgos emergentes posibles no es un ejercicio sencillo. La utilización de un enfoque estructurado y metódico ayudará en la identificación de posibles amenazas futuras al negocio, apoyándose en un análisis cuidadoso de las publicaciones relevantes de la industria que resuman los últimos y futuros acontecimientos. Sin embargo, es importante ampliar el alcance de la literatura revisada considerando particularmente estudios de otras industrias tales como los informes de riesgos globales de la WEF, con objeto de poder analizar un marco más amplio y cómo puede esto impactar en un sector industrial concreto tal como el marítimo.

Se puede obtener más información de este artículo y del trabajo realizado por el Departamento de Prevención de Riesgos contactando con:

lossprevention@tindalriley.com

EL PAPEL DE LOS PROCEDIMIENTOS EN UN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD EFECTIVO

CON LA IMPLEMENTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNATIONAL SAFETY MANGEMENT (ISM) A MEDIADOS DE LOS 90, SE HIZO OBLIGATORIO PARA LOS ARMADORES ESTABLECER UN SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS). EL SMS CONTIENE LOS PROCEDIMIENTOS NECESARIOS PARA DAR SOPORTE A LAS POLÍTICAS DE LOS ARMADORES PARA LA PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD Y MEDIOAMBIENTAL. DESDE ENTONCES HA HABIDO UNA GRAN DISCUSIÓN SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS Y EL SMS Y LA PREGUNTA COMÚN PARA TODOS ES:

¿CÓMO ASEGURAR QUE LOS PROCEDIMIENTOS SEAN UN MEDIO PRÁCTICO PARA MEJORAR LA SEGURIDAD?

En el diccionario inglés de Cambridge se define "procedimiento" como: "una serie de acciones que constituyen la manera oficial o aceptada de hacer algo". Cuando el procedimiento forma parte de un SMS, esto también puede ser aceptado como la forma más segura de realizar una tarea, donde se asume que la seguridad se genera simplemente por seguir un procedimiento.

Esta asunción puede llevar a incidentes en los que el incumplimiento del procedimiento se identifica como el factor principal de contribución. En otras palabras, la investigación del incidente concluye que si se hubiera seguido el procedimiento entonces no se hubiese producido el incidente.

Sin embargo, una parte importante de la investigación de un incidente es tratar de entender por qué no se siguió el procedimiento. ¿Se debió a una pura negligencia o fue quizás debido a que el procedimiento era demasiado complejo o no estaba claramente explicado? Esto podría suponer que la persona a cargo de la tarea no entendió el procedimiento y, por tanto, no lo siguió correctamente.

Para tratar de evitar esta confusión es importante que todos los procedimientos estén muy bien pensados y estructurados cuidadosamente. No siempre resulta fácil desarrollar un procedimiento que combine todas precauciones de seguridad necesarias y que a la vez sea fácil de entender, y podría requerir del esfuerzo considerable por parte de varios intervinientes.

Las cinco palabras clave siguientes pueden ser de ayuda a la hora de desarrollar unos nuevos

procedimientos o modificar los existentes para maximizar su efecto y mejorar la eficiencia del SMS:

1 LIMITACIONES – el hecho de que se establezca un procedimiento no significa por sí solo que desaparezca el riesgo. El procedimiento facilita una secuencia de trabajo e instrucciones que, si se siguen correctamente, pueden suponer una "barrera de seguridad" y ayudar a manejar y mitigar cualquier riesgo asociado con la tarea. Sin embargo, existen limitaciones a esto y, si se sigue un procedimiento defectuoso, la tarea puede ser menos segura que si no se hubiera seguido procedimiento alguno. Por tanto, cada tarea debe de ser analizada para verificar si un procedimiento puede reducir el riesgo o si hubiera otros métodos más apropiados para reducir este riesgo, tal como una modificación de diseño.

2 RELEVANTE – el contenido de algunos procedimientos está regulado por requisitos estatutarios que deben de cumplirse siempre. Sin embargo, no todos los riesgos están regulados por estatuto y los armadores deberán de llevar acabo un análisis de riesgos para asegurarse de que su SMS contiene todos los procedimientos relevantes para su operación particular. Deberán de revisar regularmente sus procedimientos para asegurarse que continúan siendo relevantes y que cualquier nuevo riesgo sea analizado apropiadamente y el SMS modificado convenientemente. Es también muy importante que se eliminen los procedimientos obsoletos del SMS para que su efectividad no se vea comprometida por un contenido caducado o contradictorio y sea demasiado largo y confuso para el usuario.



Jacob Damgaard,
jdamgaard@tindalriley.com



3 CENTRADO – un procedimiento debe centrarse en cómo mitigar un riesgo identificado y deberá establecer claramente las precauciones y recursos necesarios para que el procedimiento se lleve a cabo de manera segura. Su contenido debe de ser específico para la operación y, si es apropiado, al buque y deberá trasladar claramente su propósito a los tripulantes. Si los procedimientos son demasiado largos y complicados existe el riesgo de que el procedimiento no sea leído o entendido apropiadamente. Esto puede conllevar que el procedimiento se convierta en un obstáculo en lugar de una herramienta útil para llevar a cabo la tarea de manera segura.

4 DINÁMICO – es importante que un procedimiento nunca sea considerado como terminado pero visto como un documento dinámico, de manera que esté continuamente actualizado para incluir todas las nuevas lecciones aprendidas. Los armadores deben de revisar incidentes pasados, así como las situaciones próximas a un incidente e incorporar las lecciones aprendidas a sus procedimientos. En aquellos incidentes en los que se haya identificado el incumplimiento de los procedimientos aplicables como una posible causa, la investigación del incidente debe de identificar las causas implícitas que pueden ayudar a entender por qué no se siguieron los procedimientos correctos con objeto de procurar prevenir incidentes similares en un futuro. Además, el concepto de aprender de resultados positivos, también referido como Safety II, puede facilitar a los armadores la forma de aprender de la experiencia de otros y actualizar sus procedimientos en lugar de esperar a que se produzca un incidente.

Para ayudar con este proceso, debería de haber una cultura abierta de informes abordo por la que se anime a los tripulantes a facilitar información constructiva sobre cualquier procedimiento que pueda ser modificado en caso de necesidad.

5 PROPIEDAD – en la industria marítima, a menudo se da una desconexión entre un procedimiento, normalmente situado en la oficina del armador (algunas veces con la ayuda de un consultor externo), y el usuario final – el tripulante. Esto significa que el creador puede estar desapegado del entorno laboral para el cual se diseña el procedimiento y puede no entender en su totalidad la situación a bordo del buque. El tripulante puede entonces sentir que el procedimiento no es útil o práctico y puede llevarle a ignorar o modificar el mismo. Esta es una situación peligrosa ya que incrementa la probabilidad de un accidente y también compromete la eficacia del SMS.

Una manera de incrementar el sentido de propiedad entre la tripulación es involucrarla en el procedimiento. Si la redacción inicial del procedimiento se traslada de la oficina al buque, esto permite a la tripulación poder hacer una aportación basándose en los procedimientos operativos específicos de su buque. Este borrador puede someterse a la oficina para su revisión y aprobación estatutaria y de acuerdo con la política de la compañía. Este proceso de colaboración puede dar lugar a una redacción clara de los procedimientos por parte del usuario real al tiempo que desarrolla un sentimiento de propiedad y una mayor probabilidad de que el procedimiento se llevará a cabo correctamente.

CONCLUSIÓN

Es importante comprender que, cuando se trata del SMS y procedimientos, no hay una solución sencilla. Si bien un procedimiento puede verse como una manera rápida y económica de incrementar la seguridad, también tiene sus limitaciones y puede no ser apropiado para cualquier situación o tipos de riesgo. Es esencial realizar un análisis de riesgos completo por parte de los armadores con objeto de identificar las medidas de seguridad correctas que deben de implementarse como parte de su SMS y decidir cuándo y dónde un procedimiento puede ser una elección apropiada.

A la hora de desarrollar un procedimiento deben tomarse en consideración todas las situaciones y todos los participantes e involucrarse para asegurarse de que el procedimiento resulte efectivo para la reducción de riesgos. También debe de resultar útil, de fácil cumplimiento y práctico para asegurarse de que es cumplimentado de manera apropiada por quien lo utilice. Cuando se produce un incidente debe de realizarse un análisis crítico del procedimiento aplicable para determinar su conveniencia. La falta de reconocimiento de esto no solo puede comprometer la seguridad, pero también el compromiso y fe de los tripulantes en la cultura de seguridad del armador.

Si tienen alguna pregunta o quisieran asesoramiento adicional sobre la forma de mejorar su cultura de la seguridad contacten por favor con el Departamento de Prevención de Riesgos del Britannia en: lossprevention@tindallriley.com

El informe del Danish Maritime Accident Investigation Board (DMAIB) ow.ly/QPuQ30rww9n "Proceduralizing Marine Safety – Procedures in Accident Causation", constituye una lectura adicional sobre este asunto incluyendo algunos de los temas que pueden surgir con la utilización de procedimientos para formalizar la seguridad.



Fiona Al-Hashimi
falhashimi@tindalriley.com

ESTUDIO DE UN ABORDAJE

DESTACAMOS LAS DISTRACCIONES EN EL USO DE LA COMUNICACIÓN POR VHF Y LOS PELIGROS EN CONFIAR DEMASIADO EN LOS DATOS DEL AIS A LA HORA DE DETERMINAR EL RIESGO DE ABORDAJE.

A LAS 0636 DEL 4 DE AGOSTO DE 2018, BAJO UNA ESPESA NIEBLA, EL PORTACONTENEDORES ANL WYONG (39.906 GT) Y EL GASERO KING ARTHUR (4.761 GT) COLISIONARON A 4 MILLAS NAÚTICAS AL SURESTE DE PUNTA EUROPA, GIBRALTAR. AMBOS BUQUES SUFRIERON IMPORTANTES DAÑOS EN EL CASCO, PERO NO HUBO INGRESO DE AGUA NI DAÑOS PERSONALES.

La siguiente descripción se basa en el resultado de la investigación del Marine Accident Investigation Branch (MAIB) [ow.ly/m3ci30rtALo](https://www.maib.gov.uk/ow.ly/m3ci30rtALo). Se trata de un abordaje que tiene raíces familiares en cuanto a la distracción en el uso del VHF durante el intento de evitar la colisión y destaca así mismo el peligro del exceso de confianza en los datos del AIS (datos del ARPA) a la hora de determinar el riesgo de colisión.

En las primeras horas del 4 de Agosto, el *ANL WYONG* se encontraba transitando en dirección Este por el esquema de separación de tráfico del Estrecho de Gibraltar durante su ruta desde Douala (Camerún) a Algeciras (España) donde tenía un ETA a prácticos a las 0600. Con motivo de la poca visibilidad debido a la densa niebla, las luces de navegación se encontraban encendidas y se realizaron señales acústicas. A las 0424, el tercer oficial contactó con los prácticos de Algeciras por VHF y se le informó que el muelle previsto no estaría listo hasta las 0700. Se solicitó al buque que se mantuviera en stand-by a 3mn fuera de la bahía y esperar instrucciones.

Poco después, el capitán llegó al puente y modificó el plan de pasaje y tomó el gobierno del buque hasta la zona de espera, unas 3mn al Este de la entrada a la Bahía de Gibraltar. Había tráfico en la zona que podía observarse en el radar, pero no con la vista debido a la densa niebla.

Una vez el buque arribó a la zona de espera, paró la máquina e iluminó la cubierta superior. El capitán consideró que la situación del tráfico era moderada con tres o cuatro buques en dirección Oeste pasando con espacio suficiente por el Sur. A las 0548 el capitán abandonó el puente dejando de guardia al tercer oficial, al alumno y un tripulante.

Entretanto, el *KING ARTHUR* estaba realizando el pasaje desde Kulevi (Georgia) hasta Rotterdam (Holanda). Tenía previsto parar brevemente en la Bahía de Gibraltar para embarcar tripulantes desde un bote a las 0700. A las 0600, el primer oficial, que era el oficial de guardia, avisó al capitán para darle una hora de preaviso. El capitán llegó al puente y después de una breve puesta al día, tomó el gobierno hacia el lugar para embarcar a los tripulantes. El primer oficial permaneció en el puente para asistir al capitán.

A las 0621 el *KING ARTHUR* recibió una llamada por VHF desde un buque próximo y acordó dejar el paso despejado mientras que el otro buque mantenía el curso y velocidad. El capitán alteró el curso a babor desde 290° a 275° y, una vez en el nuevo rumbo, observó en el radar un punto a 2,4mn a proa; que fue identificado como el *ANL WYONG* con una descripción en el AIS como "navegando con máquina". Basándose en la orientación del símbolo del AIS, el capitán interpretó que el *ANL WYONG* estaba navegando en dirección suroeste. El primer oficial que se encontraba utilizando un ECDIS y radares diferentes para monitorizar la posición, observó que el punto más próximo de aproximación (Closest Point of Approach - CPA) previsto del *ANL WYONG* era de 0,3mn del lado de estribor.

A las 0632 el *ANL WYONG* se encontraba derivando en la corriente del noreste rumbo 197° hacia los 60° y una velocidad en tierra de 2,2 nudos, contrariamente a lo percibido por el capitán del *KING ARTHUR*. Al mismo tiempo se estaban aproximando nueve contactos por el Este y eran visibles en el radar del *ANL WYONG*; tres de ellos incluyendo el *KING ARTHUR*, tenían un CPA por debajo del valor de alarma de 0,4mn. El oficial de guardia no avisó al capitán, pero envió al alumno a que vigilara desde el ala de babor del puente.

A las 0633 el primer oficial del *KING ARTHUR* atendió otra llamada por VHF de dos minutos, en esta ocasión desde el *SPREAD EAGLE* que se estaba aproximando por babor. El primer oficial acordó alterar el rumbo a estribor para incrementar el CPA (de 0,6mn) y el capitán del *KING ARTHUR* alteró a 300°, tratando de incrementar el CPA con el *SPREAD EAGLE* y pasar por la popa del *ANL WYONG*. Sin embargo, esta decisión estaba basada en su visión de que el *ANL WYONG* se encontraba navegando en dirección suroeste.

En ese momento, el tercer oficial del *ANL WYONG* observó que el CPA no estaba disminuyendo y trató de contactar por VHF con el *KING ARTHUR* mientras que el capitán de este último también había observado que el CPA no se había incrementado tal y como había previsto. Un momento más tarde, el capitán y primer oficial observaron la superestructura del *ANL WYONG* emergiendo de la niebla, iluminado por sus luces en cubierta. El capitán puso todo a estribor, pero su proa colisionó con la aleta de babor del *ANL WYONG*. El capitán cambió inmediatamente a todo a babor con objeto de mantener la popa libre del *ANL WYONG*.

El capitán del *ANL WYONG* se percató del abordaje en su cabina. Una vez en el puente valoró la situación y reportó el incidente al control de tráfico de Tarifa. Se instruyó a ambos buques para que entraran en Algeciras y fueron detenidos durante las investigaciones del Port State Control durante los trabajos de reparación.



Detalle de los daños en ambos buques

Imágenes cortesía del MAIB.



Oficial de guardia utilizando los datos del AIS

El radar de estribor del ANL WYONG el las 0632 mostrando 3 contactos con un CPA inferior a 0,4 nm

LECCIONES APRENDIDAS

AUNQUE LA INVESTIGACIÓN DEL MAIB NO ENCONTRÓ NINGUNA ANOMALÍA EXPLÍCITA EN EL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM O LOS PROCEDIMIENTOS EN EL PUENTE DE NINGUNO DE LOS DOS BUQUES, SÍ IDENTIFICÓ UNA SERIE DE FACTORES CAUSANTES QUE SIRVEN COMO LECCIONES ÚTILES PARA APRENDER DE ESTE INCIDENTE.

Utilización del AIS para evitar abordajes – Aunque los datos del AIS pueden mejorar la percepción de situación de la tripulación en el puente, particularmente cuando están integrados en otros sistemas de navegación, este incidente es un buen recordatorio de que dichos datos pueden ser incorrectos y llevar a error. En este caso, el AIS indicó incorrectamente que el ANL WYONG se encontraba navegando con máquina mientras que el símbolo del AIS en el radar mostraba una línea discontinua representando el rumbo (COG) y velocidad (SOG) que eran potencialmente engañosos, ya que estos parámetros representan el movimiento en tierra. Conviene destacar que las COLREGs no incluyen ninguna provisión para la utilización de los datos del AIS y que las decisiones para evitar abordajes deben basarse en observaciones sistemáticas visuales o en el radar antes que las recibidas por el AIS.

Utilización del VHF – Cuando se hizo frente a una situación de tráfico relativamente intenso, el VHF fue utilizado colectivamente por los oficiales en una manera que podría describirse como contributiva al incidente. Si el capitán y primer oficial del KING ARTHUR no se hubieran distraído por el VHF, quizás hubiesen apreciado antes el riesgo de abordaje y podrían haber tomado acciones más efectivas para evitarlo. Debido al riesgo de confusión y error, se recomienda la no utilización del VHF para evitar abordajes.

Velocidad de seguridad – El MAIB concluyó que ninguno de los buques se encontraba navegando a una velocidad segura dadas las circunstancias. Pese a la densa niebla y al tráfico en la zona, el KING ARTHUR navegaba alrededor de los 13 nudos – una reducción significativa de la velocidad hubiera permitido al equipo en el puente más tiempo para valorar la situación y evitar el abordaje. Aunque el ANL WYONG se encontraba a la deriva, dadas las condiciones sería discutible si hubiera sido más seguro el que se hubiera movido para evitar la colisión.

Gestión del equipo del puente – Una utilización más eficiente de los recursos probablemente hubiese ayudado a evitar el abordaje. Aunque el primer oficial del KING ARTHUR se había percatado de la CAP reducida antes del abordaje, no transmitió esto al capitán que se encontraba en el gobierno y totalmente involucrado en la maniobra para evitar el abordaje. Si el primer oficial que también se encontraba ocupado con conversaciones constantes por VHF, hubiera pasado esa información relevante y discutido las acciones del capitán, hubiera ayudado a evitar el abordaje. Abordo del ANL WYONG el oficial de guardia se encontraba realizando una vigilancia eficiente y estaba al corriente del desarrollo de la situación con muchos buques aproximándose, pero no actuó para evitar el abordaje llamando al capitán de acuerdo con las instrucciones dadas la noche anterior por este último. Además, la máquina se encontraba parada.

El informe del MAIB también examinó las acciones (o falta de estas) del VTS local quien no intervino a medida que se iba desarrollando el riesgo de abordaje. Se realizó una recomendación al Ministerio de Transportes español para realizar una revisión de los servicios de tráfico de buques en la zona. Esto incluía considerar la posibilidad de establecer un servicio de organización del tráfico para las aproximaciones a Algeciras y una zona de retención dedicada para los buques que esperan su entrada a puerto.
ow.ly/m3ci30rtALo

GUÍA SOBRE BUQUES INACTIVOS



Jacob Damgaard
jdamgaard@tindallriley.com

LA CRISIS DE LA COVID-19 HA PUESTO A ALGUNOS MERCADOS MARÍTIMOS EN RECESIÓN Y ALGUNOS ASOCIADOS HAN TENIDO QUE RECONSIDERAR LA UTILIZACIÓN DE SU TONELAJE PARA ACOMODARLO A LA DEMANDA DENTRO DE SU SECTOR. ESTO HA TRAI DO CONSIGO UN INCREMENTO EN EL NÚMERO DE BUQUES AMARRADOS INACTIVOS. A MENUDO LA INACTIVIDAD SE CONSIDERA COMO UNA OPCIÓN FLEXIBLE Y BENEFICIOSA, PERO PUEDE CONLLEVAR RIESGOS CONSIDERABLES Y ESTOS DEBEN DE SER CONSIDERADOS CONVENIENTEMENTE ANTES DE PROCEDER.

Esta guía ha sido desarrollada por el Club para facilitar a los armadores información general sobre algunos aspectos a considerar antes de decidir algunos de los detalles para el amarre por inactividad. Esto incluye:

• **TIPO DE INACTIVIDAD** – decidir sobre una actividad parcial (cold) o total (hot)

- **LOCALIZACIÓN** – elegir un lugar adecuado para que el buque permanezca seguro
- **TRIPULACIÓN** – decidir cuántos tripulantes deben de permanecer a bordo o si es conveniente contratar una compañía que gestione la inactividad
- **PRECAUCIONES PRÁCTICAS** – asegurarse de que el buque se mantiene en una buena condición durante su inactividad
- **REACTIVACIÓN** – evitar cualquier retraso innecesario al final del periodo de inactividad

Además, esta guía también explica lo que significa un extorno por inactividad, así como las reglas del Club sobre inactividad y el criterio que se sigue para que un armador tenga derecho a un extorno por inactividad.

La guía completa está disponible en la página web del Britannia: ow.ly/YwAY30rwRfJ

Para cualquier pregunta o información adicional sobre este asunto por favor contacten con el Departamento de Prevención de Riesgos del Britannia en: lossprevention@tindallriley.com



GUÍA SOBRE PREVENCIÓN DEL CONTRABANDO DE DROGAS

Desgraciadamente la industria marítima es a menudo el objetivo de contrabandistas que tratan de utilizar los buques como un medio de transporte de drogas a los mercados, habitualmente en Estados Unidos o Europa. Esto ha traído como consecuencia el arresto de buques tras el descubrimiento de drogas ilegales a bordo y, en algunos casos, el capitán y otros miembros de la tripulación han sido arrestados y puestos en prisión. Huelga decir que estas situaciones generan una enorme tensión psicológica sobre los tripulantes involucrados, así como sobre sus familias. Es por ello muy importante que los Asociados tomen las medidas oportunas para evitar la entrada de drogas a bordo de sus buques.

El Departamento de Prevención de Riesgos del Britannia ha desarrollado una guía para facilitar a sus Asociados una información útil sobre los métodos utilizados para esconder drogas a bordo, a menudo sin el conocimiento de la tripulación. Incluye una serie de ejemplos que muestran la manera ingeniosa que encuentran los

contrabandistas para transportar su mercancía ilegal y destaca el nivel de precaución que deben de tomar los Asociados y sus tripulantes. Con objeto de ayudar a los Asociados a mitigar este riesgo, esta guía facilita un listado de precauciones que deberían de implementarse.

También es una guía sobre cómo reaccionar en caso de que se encuentre a bordo algún paquete u objeto sospechoso. Es importante que no se intente abrir ningún paquete sospechoso ya que esto puede conllevar más adelante acusaciones de que la tripulación pudo estar involucrada en la actividad ilegal.

La Guía Completa sobre la Prevención de Contrabando de Drogas está disponible en la página web del Britannia: ow.ly/2rXf30rwRhI

Para cualquier pregunta o información adicional sobre este asunto por favor contacten con el Departamento de Prevención de Riesgos del Britannia en: lossprevention@tindallriley.com





Slav Ostrowicki
sostrowicki@tindalriley.com



CARBÓN

UNA GUÍA PARA EL TRANSPORTE DE ESTA MERCANCÍA POTENCIALMENTE PELIGROSA

LA DENOMINACIÓN CARBÓN CUBRE UN AMPLIO RANGO DE MERCANCÍAS CON PROPIEDADES Y PELIGROS VARIOS. CON OBJETO DE TRATAR DE MITIGARLOS, EL DEPARTAMENTO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS HA PREPARADO RECIENTEMENTE UNA GUÍA DESTACANDO ALGUNOS DE LOS ASPECTOS CLAVE A LA HORA DE TRANSPORTAR CARBÓN. SE ENCUENTRA DISPONIBLE EN EL APARTADO DENOMINADO “KNOWLEDGE” DE LA PÁGINA WEB DEL BRITANNIA: [OW.LY/7FUZ30RWSH0](https://ow.ly/7FUZ30RWSH0), Y EN ESTE ARTÍCULO LES FACILITAMOS UN RESÚMEN DE LOS ASPECTOS CLAVE.

- LOS DIFERENTES TIPOS DE CARBÓN PUEDEN MOSTRAR LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS QUE PUEDEN RESULTAR RELEVANTES:
- Emanar metano, que puede potencialmente crear una atmósfera inflamable o explosiva
 - Desprender oxígeno en las bodegas y espacios adyacentes
 - Ser proclive a la autocombustión resultando en la emanación de monóxido de carbono – un gas tóxico si es inhalado
 - Licuarse si se transporta con un alto contenido de humedad
 - Reaccionar al agua produciendo ácidos corrosivos como hidrógeno y gases tóxicos

Con motivo de estos peligros, el carbón debe de transportarse de acuerdo con el Código Marítimo Internacional para Mercancías Secas a Granel (IMSBC) que establece los peligros y las precauciones que se deben de tomar a la hora de transportar carbón.

DECLARACIÓN DE LA MERCANCÍA
Debe de facilitarse una declaración de la mercancía por parte del cargador de acuerdo

con el Código IMSBC y examinarse en detalle. Dicha declaración deberá de establecer claramente si el carbón es susceptible de emitir metano o autocalentarse. El cargador deberá de facilitar también al capitán los procedimientos recomendados para la manipulación segura en el embarque y transporte del carbón. Se recomienda considerar cualquier mercancía de carbón como potencialmente peligrosa (en concreto, que podría ser susceptible de auto calentarse) hasta que se confirme lo contrario, teniendo en cuenta que la declaración de la mercancía puede ser inexacta.

CLASIFICACIÓN IMSBC

Por defecto, el carbón se clasifica como IMSBC Grupo A y B (A: mercancía que se puede licuar y B: mercancía que posee peligros químicos). El carbón puede clasificarse como Grupo B únicamente después de realizarse una prueba por la autoridad competente en el país de origen o cuando cumple ciertos criterios específicos.

A no ser que la mercancía se clasifique como Grupo B, únicamente la declaración de la carga debe estar acompañada por certificados del contenido de humedad y el límite de humedad transportable emitido por una entidad que esté reconocida por la autoridad competente del puerto de carga. Los detalles completos figuran en la sección 4 del Código IMSBC.

TEMPERATURA DE LA MERCANCÍA DURANTE EL EMBARQUE

Si el carbón es declarado como susceptible de autocalentamiento, la temperatura de la mercancía deberá de medirse antes y durante su embarque. Sin embargo, ya que la declaración de la mercancía podría ser incorrecta, se recomienda medir la temperatura del carbón antes del embarque en todos los casos. Esto puede requerir el nombramiento de peritos locales. Mercancías de carbón con una temperatura superior a 55° no deberían ser aceptadas para su embarque. El autocalentamiento puede ser local por lo que se recomienda no aceptar temperaturas medias de la mercancía.



CARBÓN

CONTINUACIÓN – UNA GUÍA PARA EL TRANSPORTE DE ESTA MERCANCÍA POTENCIALMENTE PELIGROSA

SEGUIMIENTO DE LA CARGA DURANTE EL VIAJE

Se requiere para todas las mercancías de carbón un seguimiento regular de su temperatura, concentración de gas y el PH de las sentinas de bodega sin necesidad de entrar en las bodegas. Las medidas deberían de tomarse al menos diariamente y registrarlas cuidadosamente.

Antes del embarque debería de verificarse por parte de personal cualificado que el equipo de control de gas y temperatura se encuentra en correcto estado. El Código IMSBC edita una guía completa sobre estos procedimientos.

Dadas las propiedades aislantes del carbón, las mediciones de temperatura son únicamente una indicación de la temperatura cerca del termómetro. De esta manera podría no detectarse puntos concretos de autocalentamiento. Sin embargo, el autocalentamiento del carbón emite monóxido de carbono por lo que las mediciones de gas se consideran un método más efectivo para controlar la mercancía.

Todos los buques que transporten carbón deberían tener un equipo apropiado para medir concentraciones de gas metano (CH₄), oxígeno (O₂) y monóxido de carbono (CO). Estas medidas son indicativas de los dos peligros más importantes asociados al transporte de carbón: autocalentamiento (reflejado por la concentración de CO) y una atmósfera explosiva (reflejado por los niveles de CH₄).

El documento del Britannia [ow.ly/7fuz30rwSh0](https://www.britannia.com/ow.ly/7fuz30rwSh0) facilita más detalles de algunas de las consideraciones relativas a la ventilación de mercancías de carbón y enfatiza que si las concentraciones de CH₄ y CO alcanzan ciertos niveles, entonces deberá de avisarse a los armadores y a la Asociación para nominar expertos urgentemente.

Otras consideraciones para el transporte de carbón:

- Las sentinas deben de encontrarse limpias, secas y cubiertas de manera apropiada para prevenir la entrada de carbón en el pozo de sentina

- Debe monitorizarse los niveles de gas en los espacios adyacentes a las bodegas y, si es requerido, ventilar convenientemente los espacios antes de entrar
- Los cables y componentes eléctricos en las bodegas y espacios adyacentes deben de estar libres de defectos y bien aislados positivamente o seguros para ser utilizados en una atmósfera explosiva
- El carbón no debe de estibarse cerca de zonas con una temperatura constante superior a 55°
- La mercancía deberá estibarse de acuerdo con lo establecido en las secciones 4 y 5 del IMSBC
- No deberá de permitirse en las bodegas y espacios adyacentes fumar ni la utilización de llamas
- Los trabajos en caliente próximos a la mercancía y espacios adyacentes únicamente deberán realizarse después de una ventilación apropiada y unas medidas satisfactorias de gas metano
- Si la medición del pH en los pozos de sentina indica la presencia de un riesgo de corrosión deberán de bombearse para evitar la posible acumulación de ácidos en las tapas y el sistema de sentinas

RESUMEN

Pese a los riesgos potenciales, habitualmente el carbón se transporta sin incidentes. El código IMSBC facilita los requisitos para su transporte y el capitán, todos los oficiales y el personal involucrado deberá adherirse a dichos requisitos. El documento del Britannia [ow.ly/7fuz30rwSh0](https://www.britannia.com/ow.ly/7fuz30rwSh0) resume algunas de las consideraciones clave a la hora de transportar esta mercancía y debemos enfatizar que cuando existe riesgo de incidente, el capitán deberá de contactar inmediatamente con los armadores y el Club para obtener consejo de expertos si fuera necesario.

PIE DE PÁGINA

El objeto de este documento es facilitar una visión general de los peligros y precauciones asociadas al transporte de carbón. No pretende repetir o reemplazar la guía comprensiva contenida en el Código IMSBC y otros reglamentos y prácticas.

RECLAMACIONES Y LEY

EL ALCANCE DEL DEBER DE LOS ARMADORES ACERCA DE LA NAVEGABILIDAD DEL BUQUE – EL *CMA CGM LIBRA*



Amanda Cheung,
acheung@tindalriley.com

EL TRIBUNAL DE APELACIÓN HA CONFIRMADO LA RESOLUCIÓN DEL ALTO TRIBUNAL INGLÉS DE QUE UNA PLANIFICACIÓN DEL VIAJE DEFECTUOSA HACE QUE EL BUQUE SEA INNAVEGABLE Y REAFIRMÓ QUE EL TRANSPORTISTA TIENE EL DEBER NO DELEGABLE DE EJERCER LA DEBIDA DILIGENCIA PARA MANTENER LA NAVEGABILIDAD DEL BUQUE

El 18 de Mayo de 2011, el portacontenedores *CMA CGM LIBRA* (el buque) encalló mientras abandonaba el puerto de Xiamen rumbo a Hong Kong. En el momento de la embarrancada el buque estaba navegando alrededor de cuatro cables fuera de la vía balizada en una zona en la que había profundidades cartografiadas de más de 30 metros. El armador afirmó que la embarrancada se produjo por un banco de arena no cartografiado.

Se declaró la avería gruesa (AG) respecto de los gastos incurridos como consecuencia de la embarrancada. Sin embargo, algunos intereses de la carga se negaron a contribuir a la avería gruesa, argumentando que la embarrancada se produjo por la innavegabilidad del buque debido al defectuoso plan de viaje. El plan de viaje a Hong Kong había sido preparado por el segundo oficial y aprobado por el capitán, pero no había reparado en el Aviso a Navegantes 6274(P)/10, el cual indicaba que las profundidades fuera de la vía marcada por las boyas mostradas en la carta para el puerto de Xiamen no eran fiables y que las aguas eran menos profundas de lo establecido en dicha carta.

El Alto Tribunal sostuvo que el plan de viaje fue defectuoso, que la planificación del viaje es un factor de la navegabilidad del buque y que el defecto del plan radica en la negligente decisión del capitán de abandonar la vía balizada. El Tribunal sentenció que la negligencia del capitán y el segundo oficial al planificar el viaje equivale a un fallo del armador respecto a su obligación de ejercer la debida diligencia para mantener la navegabilidad del buque. Por ello no prosperó la reclamación de AG por parte del armador.

El armador apeló la decisión del Alto Tribunal en base a dos motivos. En primer lugar, argumentó que un fallo excepcional en el plan de viaje es un error de navegación y no implica la innavegabilidad del buque. También sostuvo que el plan de viaje y la carta de navegación no son atributos del buque sino solamente un registro de las decisiones de navegación.

El Tribunal de Apelación rechazó este argumento, sosteniendo que los errores en la navegación o gestión del buque pueden traducirse en que el buque resulte innavegable si son anteriores al comienzo del viaje. El hecho de que el defecto en el plan de viaje fuese una ocurrencia excepcional no previene

la falta de navegabilidad del buque - tanto los errores negligentes y excepcionales como los fallos sistemáticos pueden causar la innavegabilidad del buque. El Tribunal de Apelación también sostuvo implícitamente que la carta náutica no estaba corregida tomando nota del Aviso a Navegantes y que esto constituye un defecto en la carta, que es un atributo del buque.

El segundo motivo de apelación de los armadores fue que las acciones que el capitán y la tripulación llevaron a cabo como navegantes no deben ser tratadas como el ejercicio del transportista de la debida diligencia para hacer el buque navegable de acuerdo con el Artículo III regla 1 de las Reglas de La Haya/Haya Visby. Sobre este punto, el Tribunal de Apelación sostuvo que una vez los armadores han asumido la responsabilidad de la carga en concepto de transportistas, todos los actos del capitán y la tripulación preparando el buque para el viaje son realizados como transportistas, aunque sean actos de navegación previos al comienzo del viaje. Los armadores eran responsables de todas estas acciones como consecuencia del deber no delegable bajo el citado artículo.

Bajo estas circunstancias, la apelación del armador fue rechazada.

Se ha sugerido que esta decisión amplía el alcance de la obligación no delegable del transportista de ejercer la debida diligencia del Artículo III regla 1, en el sentido de que el transportista será considerado responsable por todo error de sus empleados, incluso si es de navegación, previo al comienzo del viaje si ello termina causando pérdidas en el viaje.

Para los armadores, esta decisión manifiesta la importancia de asegurarse de que hay cartas náuticas de navegación abordo debidamente actualizadas y que el plan de viaje es realizado de forma precisa y fehaciente por la tripulación.

Nótese que se ha dado permiso a los armadores para apelar la decisión ante el Tribunal Supremo.



ORIENTACIÓN SOBRE LA OBLIGACIÓN DE PROVEER GARANTÍA EN UNA CADENA DE CARTAS DE INDEMNIZACIÓN. *EL MIRACLE HOPE*



Dr Michaela Domijan-Arneri,
marneri@tindallriley.com

EN DOS CASOS RELACIONADOS RECIENTES, EL TRIBUNAL INGLÉS HA PROPORCIONADO ORIENTACIÓN SOBRE LOS REQUISITOS IMPUESTOS POR EL GRUPO INTERNACIONAL (GI) DE CLUBES DE P&I A LA REDACCIÓN ESTÁNDAR DE SUS CARTAS DE GARANTÍA (LETTER OF INDEMNITY – LOI) Y LAS OBLIGACIONES DE TERCEROS INTERMEDIARIOS EN UNA CADENA DE LOI (TRAFIGURA MARITIME LOGISTICS V CLEARLAKE SHIPPING [2020] EWHC 726 (COM)) Y CLEARLAKE CHARTERING USA V PETRÓLEO BRASILEIRO [2020] EWHC 805.

ANTECEDENTES

El *MIRACLE HOPE* fue fletado por tiempo por sus propietarios principales ("Ocean Light") a Trafigura Maritime Logistics Pte Ltd ("Trafigura"), quien lo subfletó a Clearlake Shipping Pte Ltd ("Clearlake"). Posteriormente, Clearlake subfletó de nuevo el barco a Petróleo Brasileiro S.A. ("Petrobras") para un viaje para el transporte de crudo desde Brasil a China. Bajo las condiciones de cada póliza de fletamento, los armadores acordaron descargar la carga sin la presentación de los conocimientos de embarque originales si el fletador invocaba las disposiciones de la LOI. Estas establecían la aplicación de la LOI standard del GI bajo la cual los fletadores acordaban (i) indemnizar a los armadores por cualquier responsabilidad respecto de la entrega de la carga sin la presentación de los conocimientos de embarque originales; (ii) proveer fondos para defender cualquier proceso judicial relacionado; y (iii) proveer bajo demanda cualquier aval u otra garantía que sea requerida para prevenir el arresto del buque o para levantar el arresto.

Petrobras solicitó a Clearlake que descargara la mercancía sin la presentación del conocimiento de embarque original a cambio de una LOI estándar. Clearlake pasó la solicitud a Trafigura quien lo pasó a Ocean Light y la mercancía fue entregada sin haberse presentado los conocimientos de embarque originales.

El buque fue arrestado en Singapur por el banco de los receptores de la carga, Natixis, que reclamaban daños a Ocean Light por fallo en la entrega y solicitaron una fianza de USD 76 millones. Cada armador disponente en la cadena de fletamentos reclamó al subsiguiente fletador que cumpliera con la LOI firmada. Sin embargo, como no se emitió la garantía y el buque seguía bajo arresto, Trafigura obtuvo una orden del Tribunal inglés por la cual Clearlake debía prestar la garantía inmediatamente. Subsiguientemente, Clearlake consiguió una orden similar contra Petrobras.

LAS CUESTIONES

A pesar de las órdenes del Tribunal, ni Clearlake ni Petrobras otorgaron la garantía y el buque permaneció arrestado. El

problema fue, por tanto, referido de nuevo al Tribunal. Tanto Clearlake como Petrobras argumentaron que estaban preparados a prestar garantías bancarias pero que no había sido posible debido a las nada razonables pretensiones de Natixis. También dijeron que habían intervenido en el pleito de Singapur para obtener la decisión del Juez pero que esto se había retrasado debido a la COVID-19.

El Tribunal inglés aceptó que tanto Clearlake como Petrobras habían intentado prestar una garantía bancaria, pero dijo que debían haber prestado una garantía en metálico ante el Tribunal en cuanto conocieron que los términos de la garantía bancaria no podían ser acordados y que el Juzgado de Singapur no era capaz de tomar una pronta decisión. Por ello, el Tribunal, ordenó a Clearlake y Petrobras hacer un pago en metálico de USD 76 millones al Juzgado de Singapur. En una nueva vista, Clearlake argumentó que sólo podía ser obligado a realizar el pago tan pronto como Petrobras hiciera el suyo. El Tribunal rechazó este argumento sobre la base de que la obligación debida por Clearlake a Trafigura era independiente de la obligación de Petrobras para con Clearlake. Clearlake fue obligado a prestar fianza independientemente de si Petrobras lo hacía o no.

ASPECTOS SURGIDOS DE LAS INVESTIGACIONES DEL TRIBUNAL INGLÉS

La redacción estándar de la LOI del GI indica que debe prestarse la garantía en la manera solicitada. El Juez manifestó que esto significa que dicha garantía, al ser requerida por el juez de la jurisdicción en la que el arresto ha sido realizado, debe ser prestada pero no hay obligación de ceder ante pretensiones no razonables del incautador. La pretensión de Trafigura consistente en que Clearlake y Petrobras prestaran la garantía bajo cualquier forma requerida por Natixis fue, así, rechazada.

El requerimiento bajo la redacción estándar de la LOI del GI de prestar la garantía bajo demanda no significa que una parte debe prestar fianza inmediatamente o en un plazo determinado. Sin embargo, el Juez sostuvo que la garantía debe ser prestada en el menor tiempo posible, atendiendo a las circunstancias particulares de cada caso. Para atender este requerimiento, la parte que indemniza debe considerar hacer un pago en efectivo al Tribunal, si la redacción de la garantía no puede ser acordada sin demora, o preguntar al Tribunal competente cual es la garantía suficiente.

Un fletador intermediario en una cadena de LOIs está obligado a prestar la garantía al armador en el extremo de la cadena incluso cuando su propio fletador no haya prestado su garantía.

OPERADORES DE BUQUES, MANAGERS Y LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD



Rishi Choudhury,
rchoudhury@tindalriley.com

EL ARTÍCULO 1 DEL CONVENIO DE LIMITACIÓN DE 1976 PERMITE A UN ARMADOR, FLETADOR, MANAGER U OPERADOR DE UN BUQUE LIMITAR SU RESPONSABILIDAD RESPECTO DE RECLAMACIONES POR PÉRDIDA DE VIDAS, DAÑOS PERSONALES O DAÑOS A LAS PROPIEDADES CUANDO OCURRAN ABORDO O EN RELACIÓN DIRECTA CON LA ACTIVIDAD DEL BUQUE.

En una sentencia reciente (*STEMA BARGE II* [2020] EWHC 1294) el Tribunal inglés confirmó que el término "operador" bajo el Artículo 1 del Convenio de Limitación incluye al mánager del buque, así como cualquier entidad que, con autorización del armador, dirige a sus empleados abordo y opera el buque en el curso normal de las cosas.

El caso se refiere a la gabarra no tripulada, *STEMA BARGE II*, que, al ser cargada con roca excavada, garreó su ancla durante una tormenta en Dover en Noviembre 2016 alegándose que dañó un cable submarino.

El dueño del cable hizo una reclamación por daños al cable de EUR 55 millones contra el armador y fletador de la gabarra. Los armadores y fletadores, junto con una tercera entidad denominada Stema Shipping UK Limited ("Stema UK") iniciaron un procedimiento ante el Tribunal inglés pidiendo la limitación de la responsabilidad a aproximadamente GBP 5,5 millones de acuerdo con el tonelaje de la gabarra.

El dueño del cable reconoció que los armadores y fletadores podían limitar su responsabilidad de acuerdo con el Convenio de Limitación de 1976. Sin embargo, el dueño del cable argumentó que Stema UK no era el operador o mánager de la gabarra según los términos del Artículo 1 del Convenio y, por tanto, no tenía derecho a dicha limitación.

El Tribunal encontró probado que el armador y el fletador habían contratado las operaciones de carga en Noruega y el remolque a Dover. También verificó que Stema UK no había tomado parte en ningún aspecto del viaje desde Noruega hasta Dover. No obstante, una vez la gabarra llegó a la altura de Dover y se liberó del remolcador, Stema UK puso personal abordo para operar en representación de los armadores para llevar a cabo el transbordo y entrega de la mercancía. Con este propósito, Stema UK seleccionó la ubicación de fondeo y el personal, contratado por Stema K, embarcó en la gabarra para echar el ancla, así como para atender diversos asuntos tales como el lastre de la barcaza durante la descarga; mantener los generadores; operar las luces de navegación y monitorizar la posición de la gabarra.

El fletador también mantuvo un limitado papel operativo tras la llegada a Dover al continuar monitorizando la meteorología

y organizando una inspección de casco y máquina, pero no tenían personal disponible para operar la gabarra durante su estancia en Dover. La operación de la gabarra fue realizada solamente por Stema UK, mandando su personal a bordo para realizar lo necesario y el personal de Stema UK fue instrumental en la decisión de mantener la gabarra fondeada durante la tormenta.

A la luz de los hechos, el Tribunal tenía que decidir si Stema UK podía ser considerado mánager u operador, o posiblemente ambos, ya que los roles se suelen superponer.

El Tribunal dictaminó que el mánager de un buque es normalmente una parte a la que el armador confía el deber de trazar y mantener un sistema de gestión seguro para garantizar la seguridad del buque, la prevención de la contaminación, tripular el buque con personal apropiadamente entrenado y cualificado, el mantenimiento del buque, encontrar empleo para el buque y preparar el buque para la navegación.

En el caso de un buque mercante tripulado convencional resulta difícil distinguir entre gestión y operación y los dos conceptos son intercambiables. Sin embargo, el Tribunal sugirió que la gestión está relacionada con estándares, procedimientos y sistemas de monitorización para asegurar la operatividad del buque de manera segura: mientras que la operación esta más relacionada con la actividad del día a día del buque.

En el caso de una gabarra no tripulada, hay muchos menos requerimientos operacionales, pero, aún y todo, ser un operador todavía conlleva una noción de gestión y control sobre la operativa del buque. El Tribunal dictaminó que el significado ordinario de "operador de un buque" abarca no solo al mánager, sino también a aquella entidad que, con permiso del armador, dirige a sus empleados abordo y opera el buque en el curso normal de las cosas.

Tomando la evidencia en su conjunto, el Tribunal decidió que Stema UK era el operador de la gabarra durante el tiempo que estuvo en Dover y, por tanto, podía limitar su responsabilidad potencial frente a la reclamación del dueño del cable.

Identificar qué parte es mánager y cuál es operador es un ejercicio basado en hechos. Sin embargo, el Tribunal ha dado una idea útil de que un mánager es la entidad que fundamentalmente es responsable de los estándares, procedimientos y sistemas de seguimiento que aseguran la operativa segura del buque; y que es posible que una entidad sea considerada como operador del buque para únicamente un periodo limitado del viaje dependiendo de la extensión del control ejercido sobre el buque por esa entidad en el momento del incidente.



britaniapandi.com
britaniacommunications@tindallriley.com

