



britanniapandi.com  
britanniacommunications@tindallriley.com



# RISK WATCH

JUNIO 2021

**GNL** COMO COMBUSTIBLE

**EMBARRANCADA** EL ROL DEL ECDIS

**CHIRP** PROGRAMA DE INFORMACIÓN CONFIDENCIAL DE INCIDENTES  
RELACIONADOS CON FACTORES HUMANOS

**BALANCE PARAMÉTRICO** UN COMPENDIO

**RECLAMACIONES Y LEY** ANÁLISIS DE CASOS RELEVANTES



**BRITANNIA P&I**  
TRUSTED SINCE 1855

## MENSAJE DE LA EDITORA



Mientras seguimos adaptándonos a las nuevas pautas de trabajo que han surgido con la pandemia, también hemos tenido que adaptar la forma en que nos comunicamos con nuestros Asociados, ya que la mayoría de nuestras comunicaciones se han trasladado a un entorno virtual. Nuestros seminarios web de Prevención de Riesgos han sido muy populares, con una amplia gama de temas y ponentes, utilizando nuestros conocimientos y experiencia dentro del Club y también con expertos marítimos externos de todo el mundo.

En Junio también celebramos con gran éxito el evento virtual Britannia Bitesize para los Asociados. Como no pudimos celebrar nuestra habitual Training Week P&I en la oficina de Londres, organizamos un evento virtual para los menos experimentados y nuevos empleados de nuestros Asociados. El evento, transmitido en dos sesiones de 90 minutos durante dos días simultáneos, consistió en charlas breves e introductorias pregrabadas por altos ejecutivos del Britannia para ofrecer una visión general del Club y de sus distintos equipos y departamentos, así como sesiones de preguntas y respuestas en directo con todos los ponentes de cada día. Estamos encantados de que alrededor de 300 Asociados y colegas de todo el mundo se hayan unido a Britannia Bitesize. El evento fue grabado, así que póngase en contacto con nosotros si desean acceder a las grabaciones.

Y, por supuesto, seguimos editando nuestras publicaciones periódicas. En esta edición de *Risk Watch* tenemos una variedad de artículos y estudios de incidentes, así como un resumen de casos legales recientes. Nos complace compartir las opiniones de Jeff Parfitt, director de CHIRP Maritime, quien explica la importancia de este programa confidencial de informes sobre peligrosidad y examina su labor en todo el mundo. Esto se relaciona muy bien con un caso de embarrancada en Indonesia, en el que analizamos los errores y examinamos las lecciones que se pueden aprender sobre la excesiva confianza en el ECDIS en estas situaciones.

Como siempre, el equipo de Prevención de Riesgos ha estado ocupado en la redacción de artículos sobre el uso del GNL como combustible y un útil resumen del fenómeno del balance paramétrico. Terminamos con un resumen de casos legales que han sido elaborados por algunos de nuestros abogados expertos en FD&D y gestores de reclamaciones.

Como siempre, agradecemos sus comentarios y sugerencias, así que póngase en contacto con el equipo de Comunicación del Britannia.

**CLAIRE MYATT**  
Editora



Esperamos que disfruten de esta nueva edición de Risk Watch. Intentamos encontrar la manera de mantener e incrementar la utilidad, relevancia y el interés general de nuestros artículos. Si tiene alguna sugerencia o comentarios, por favor háganoslo llegar a: [britanniacommunications@tindallriley.com](mailto:britanniacommunications@tindallriley.com)



# GNL

## COMO COMBUSTIBLE - UNA VISIÓN GENERAL

LA UTILIZACIÓN DEL GAS NATURAL LICUADO (GNL) COMO COMBUSTIBLE MARINO NO ES UN CONCEPTO PARTICULARMENTE NUEVO. LOS TRANSPORTISTAS DE GAS NATURAL LO UTILIZAN COMO COMBUSTIBLE DESDE LOS AÑOS 50. SIN EMBARGO, DESDE LA PASADA DECADA SU USO HA AUMENTADO CONSIDERABLEMENTE Y SE HA HECHO MÁS EXTENSO. MIENTRAS QUE ESTO HA SIDO MÁS COMÚN DENTRO DE LOS SEGMENTOS DE FERRIES, SERVICIO OFFSHORE, CRUCEROS Y PORTACONTENEDORES, LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ALIMENTADOS POR GNL YA SE ESTÁN COMISIONANDO Y, SIN DUDA, SERÁN AÚN MÁS EN EL FUTURO.



**Jacob Damgaard**

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

La principal razón de este aumento ha sido la introducción de normas más estrictas sobre la contaminación atmosférica para la industria naval. Estas normas incluyen la limitación del contenido de azufre en los combustibles marinos, con la introducción de los límites del 0,1% de azufre en las zonas de control de emisiones de azufre (ECA, en sus siglas en inglés) en varias regiones del mundo. También se ha producido la introducción de los límites de azufre de la Organización Marítima Internacional (OMI) para 2020 del 0.5% junto con su inicial estrategia para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de los buques. El GNL se está tomando como una forma de cumplir con los requisitos de emisiones atmosféricas del Convenio MARPOL de óxidos de azufre (SOx) y óxidos de nitrógeno (NOx). El GNL es una mezcla de hidrocarburos, predominantemente metano (80 - 99%), y no

emite prácticamente óxido sulfúrico ni partículas en comparación con los fueles marinos pesados, con una reducción de óxido de nitrógeno de hasta el 95%. Sin embargo, el metano es un potente GEI, que atrapa 86 veces más calor en la atmósfera que la misma cantidad de CO2 durante un periodo de 20 años<sup>1</sup>.

Además de las reducciones de SOx, NOx y partículas, en los últimos años el GNL también se ha hecho más competitivo en cuanto a costes en comparación con los combustibles fósiles marinos convencionales.

A pesar de las ventajas medioambientales del GNL, existen un buen número de riesgos de seguridad y operativos. Desde el punto de vista de la prevención de riesgos, si no se gestiona adecuadamente, los riesgos del uso del GNL incluyen:

# GNL

## COMO COMBUSTIBLE UNA VISIÓN GENERAL

### PIE DE PÁGINA

<sup>1</sup>Consejo Internacional de Transporte Limpio - Las implicaciones climáticas del uso del GNL como combustible marino publicado el 28 de enero de 2020.

<sup>2</sup>Resolución de la OMI (2017) MSC.391(95) (adoptada el 11 de junio de 2015), Adopción de 'El Código internacional de seguridad para buques que utilizan gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación' (IGF Code, en sus siglas en inglés). Véase también la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) Interpretaciones del Código IGF, disponible en: [ow.ly/wmH330rLGEv](http://ow.ly/wmH330rLGEv)

<sup>3</sup>Webinar DNV- El GNL como combustible para buques ¿dónde estamos y qué viene después? realizado el 11 de Mayo 2021, disponible en: [ow.ly/UTyt30rLGGy](http://ow.ly/UTyt30rLGGy)

<sup>4</sup>Medida de la intercambiabilidad de los gases combustibles y su capacidad relativa de suministrar energía.

<sup>5</sup>Sociedad del Gas como Combustible Marino (SGMF) (2020). Gas as a marine fuel - an introductory guide, disponible en: [ow.ly/RKla30rLGEe](http://ow.ly/RKla30rLGEe)



**ALMACENAJE** El GNL debe ser almacenado a temperaturas extremadamente bajas. El GNL se deriva del gas natural que se ha extraído de debajo de la superficie de la tierra y se forma al enfriarse el gas a unos  $-162^{\circ}\text{C}$  (presión atmosférica) cuando se condensa en un líquido criogénico con un volumen comprimido de 600 veces. Por lo tanto, para minimizar los riesgos de daños a la propiedad, como el riesgo de fractura frágil, es vital que los materiales utilizados para un sistema de GNL hayan sido certificados para temperaturas criogénicas y que el sistema tenga incorporada la función de alivio de presión. El fallo del sistema o del material también supondrá un grave riesgo para la tripulación, ya que la exposición a estas temperaturas extremadamente bajas podría provocar graves quemaduras por frío. Los requisitos para el diseño, instalación y control de los sistemas de combustible de GNL a bordo se consignan en el "Código Internacional de Seguridad para Buques que utilizan gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación" (IGF Code, en sus siglas en inglés) que entró en vigor en Enero de 2017<sup>2</sup>. Este código incluye requisitos detallados de almacenamiento y diferentes tipos de tanques de almacenamiento, que pueden ser presurizados (tanques de membrana o tanques independientes de tipo A y B) o no presurizados (tanques independientes de tipo C).

**FUGAS** Aunque el GNL en sí no es inflamable ni tóxico cualquier liberación del mismo es peligrosa, ya que la nube de gas natural frío que se forma se condensa en una niebla que contiene vapores de metano. Estos vapores son altamente inflamables e incluso una pequeña fuente de ignición cercana puede encender la nube de gas, que arderá rápidamente hasta el origen de la fuga. Por lo tanto, los Asociados deben disponer de un sistema muy efectivo para detectar cualquier fuga. Esto debe incluir la aplicación de salvaguardias adecuadas junto con procedimientos adecuados para garantizar que cualquier fuga se detecte rápidamente y que se apliquen las medidas de precaución para evitar que los vapores que se escapan puedan arder. El término "fuga de metano" se menciona a menudo en el contexto de los combustibles de GNL, pero esto se refiere a cualquier metano que pase sin quemar a través del motor. En la actualidad se están desarrollando varias tecnologías para reducir el escape de este gas<sup>3</sup>.

**MANEJO DE LOS COMBUSTIBLES** Dada la diferente naturaleza de la manipulación del GNL en comparación con los combustibles fósiles convencionales, el uso de GNL plantea un nuevo conjunto de riesgos operativos cuando se manipula a bordo como parte del funcionamiento diario de la sala de máquinas. Es esencial que los Asociados identifiquen cualquier riesgo operativo asociado al uso del GNL como combustible. Debe darse a la tripulación una formación

adecuada para comprender y gestionar de forma segura estos riesgos, con el fin de evitar cualquier daño a la propiedad o lesiones personales.

El uso de GNL como combustible también impone riesgos que pueden tener un impacto comercial, como las situaciones potencialmente costosas de off-hire. Los Asociados deben planificar con antelación y llevar a cabo la debida diligencia para mitigar estos riesgos.

**CALIDAD** La norma ISO 23306:2020 - "Especificación del gas natural licuado como combustible para aplicaciones marinas" ha sido desarrollada recientemente por la ISO, pero todavía no se utiliza de manera habitual en el sector. Mientras tanto, la mayor parte del GNL, cuando se suministra, va acompañado de una hoja de especificaciones que puede incluir detalles de su composición, densidad e Índice Wobbe<sup>4</sup>. Los Asociados deben tener cuidado y consultar a sus fabricantes de motores para determinar los parámetros adecuados. Debe realizarse una evaluación exhaustiva de cualquier nuevo proveedor de GNL antes de designarlo como proveedor para sus buques.

**RENDIMIENTO DEL BUQUE** El rendimiento del motor también se ve afectado por la composición del GNL, lo que debe tenerse en cuenta a la hora de planificar el viaje. La composición del gas se cuantifica mediante tres variables principales<sup>5</sup>:

**VALOR CALÓRIFICO** – el contenido de calor del combustible – los hidrocarburos con más átomos de carbono emiten más calor por molécula en la combustión, en comparación con el metano.

**NÚMERO DE METANOS (MN, en sus siglas en inglés)** - se utiliza para definir la resistencia a la detonación o golpeteo de un combustible gaseoso en los motores de ciclo Otto. El metano puro tiene un MN de 100 y el hidrógeno puro un MN de 0. Un valor de MN más alto indica una mejor calidad del combustible gaseoso y, si el MN es demasiado bajo, el rendimiento del motor puede verse afectado negativamente.

**NUMERO WOBBE** – parámetro de flujo que cuantifica la cantidad de calor que fluye a través de una boquilla de quemador de un tamaño específico en un tiempo determinado.

**INFRAESTRUCTURA** La infraestructura global para proporcionar el GNL como combustible sigue siendo relativamente limitada en comparación con los combustibles fósiles convencionales, pero cada vez está más disponible a nivel mundial. Por ejemplo, el puerto de Singapur



recientemente realizó su primer abastecimiento de combustible de GNL de buque a buque. La falta de disponibilidad puede dar lugar a una interrupción operativa, y podría incluso llevar a la inoperatividad de un buque. Esto podría originar disputas con fletadores y clientes si el buque no pudiera cumplir con sus obligaciones y entregar la carga dentro del plazo acordado. Por tanto, el uso de GNL requiere planificación más detallada a largo plazo para garantizar que el GNL esté disponible en los lugares designados para el abastecimiento de combustible.

**BUNKERING** Las operaciones de bunkering de GNL requieren una preparación adicional, ya que este tipo de bunkering plantea una variedad de riesgos diferentes y potencialmente más peligrosos en comparación con el bunkering que utiliza combustibles fósiles convencionales.

Antes de la operación de aprovisionamiento de combustible debe realizarse una evaluación exhaustiva de los riesgos a fin de determinar los riesgos asociados y las medidas de mitigación apropiadas, siendo el riesgo de fugas uno de los principales motivos de preocupación, como se ha indicado anteriormente.

Debería estar disponible un Plan de Gestión del bunker de GNL. Esto incluiría una evaluación de la compatibilidad realizada entre el buque receptor (BR) y la instalación proveedora antes del inicio de la operación de aprovisionamiento. Debido a la complejidad del bunkering de GNL, esto cubriría una amplia gama de cuestiones, incluyendo la provisión de medidas de seguridad adecuadas y procedimientos de emergencia por ambas partes, incluido un sistema adecuado de Parada de Emergencia (PDE), que debería poder activarse manualmente desde múltiples ubicaciones a bordo, así como automáticamente.

Además, deben establecerse zonas de seguridad. La zona de seguridad es un área designada que rodea la manguera del BR donde sólo se permite el personal esencial para la operación de toma de combustible. La zona de protección también debe incluir una zona más amplia en la que se vigile el tráfico marítimo/portuario. En conjunto, las dos zonas deberían reducir el riesgo de interferencia externa con la operación de bunkering de GNL y limitar los posibles daños en caso de fugas.

El documento de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS, en sus siglas en inglés): LNG Bunkering Guidelines ([www.iacs.org.uk/download/1962](http://www.iacs.org.uk/download/1962)) proporciona recomendaciones sobre las responsabilidades, los procedimientos y el equipo necesario para el suministro

de GNL, incluidas las bases de referencia mínimas recomendadas para una evaluación de la compatibilidad y una evaluación del riesgo de suministro de GNL.

Las operaciones simultáneas tales como las operaciones de carga y el embarque de provisiones, pueden estar permitidas por la autoridad portuaria y/o el regulador de seguridad, siempre que existan evaluaciones de riesgo y sistemas de gestión de la seguridad adecuados para mitigar los peligros adicionales.

“El Código Internacional de Seguridad para Buques que Utilizan Gases u Otros Combustibles de Bajo Punto de Inflamación” (IGF Code, en sus siglas en inglés) también describe los requisitos regulatorios para el bunkering e incluye un formulario estándar para una Nota de Entrega de Combustible (BDN, en sus siglas en inglés) para GNL.

Además de las directrices del IACS, varias organizaciones proporcionan más información sobre el bunkering de GNL, entre ellas:

American Bureau of Shipping (ABS) - LNG Bunkering: Technical and Operational Advisory: [ow.ly/w1UK30rLGGd](http://ow.ly/w1UK30rLGGd)

ISO 20519:2017 - Buques y tecnología marítima- Especificación para el aprovisionamiento de buques alimentados con gas natural licuado.

Society for Gas as a Marine Fuel (SGMF) (2017) Safety Guidelines - Bunkering, versión 2.0 FP07-01.

World Ports Sustainability Program Bunker Checklists, descargable en: [ow.ly/iFRR30rLKoE](http://ow.ly/iFRR30rLKoE)

## CONCLUSIÓN

El futuro del GNL como combustible marino es incierto. A pesar de sus ventajas medioambientales, es visto por algunos como una solución provisional, debido a su alto contenido de metano. Se cree que sólo se utilizará hasta que se disponga de combustibles renovables no fósiles a una escala suficiente y a un costo competitivo. Sin embargo, a medida que la tecnología madura este obstáculo puede ser superado. Lo que parece cierto es que el aumento actual de buques que utilizan GNL como combustible es probable que continúe durante algún tiempo, especialmente a medida que la infraestructura global mejora y el GNL se vuelve más fácilmente accesible. Nuestra experiencia aquí en el Departamento de Prevención de Riesgos de Britannia demuestra que, con la gestión adecuada, el GNL puede utilizarse como una alternativa segura a los combustibles fósiles convencionales.

# CHIRP

## PROGRAMA DE INFORMACIÓN CONFIDENCIAL DE INCIDENTES RELACIONADOS CON FACTORES HUMANOS

**CHIRP MARITIME, QUE FORMA PARTE DE LA FUNDACIÓN BENÉFICA CHIRP, ES CADA VEZ MÁS RECONOCIDO COMO EL PROGRAMA DE INFORMACIÓN CONFIDENCIAL SOBRE RIESGOS PARA LOS MARINOS MÁS IMPORTANTE DEL MUNDO. ES LA CONFIANZA Y EL RESPETO QUE HAN CRECIDO ENTRE LOS MARINOS Y NUESTRO EQUIPO DURANTE DE LOS ÚLTIMOS 19 AÑOS, LO QUE HA SIDO FUNDAMENTAL PARA NUESTRO ÉXITO. SIN NUESTROS INFORMADORES, NO HAY PROGRAMA Y DEBEMOS ESFORZARNOS CONSTANTEMENTE EN SUPERAR LOS DESAFÍOS Y PROSPERAR EN NOMBRE DE LOS MARINOS.**

La gran diferencia entre CHIRP Maritime y otras organizaciones es que nuestro programa recibe los informes directamente de los marinos, de este modo nos aseguramos de que no se produce manipulación de este ni se eliminan detalles entre el informador y nosotros.

Aunque siempre animamos al informador a utilizar el manual SMS de su compañía, reconocemos que esto no siempre es posible. Nuestro contacto personal con el marino nos permite cerciorarnos de la exactitud del informe y de la credibilidad del informador e identificar los informes malintencionados. Desde esta perspectiva podemos contactar con las partes implicadas e identificar los factores casuales que luego se divulgan a través de nuestras publicaciones.

En ocasiones, se nos denomina como una organización de chivatos, pero esto es incorrecto, es peyorativo y no representa adecuadamente el verdadero espíritu de nuestro programa. Somos un programa de información confidencial y como tal nos tomamos muy en serio la confidencialidad de nuestro informador. Tenemos un sistema informático muy seguro y participamos en un

sólido procedimiento de investigación. También realizamos grandes esfuerzos por no revelar la identidad de los armadores y operadores, los nombres de los buques, los Estados de bandera y otras cuestiones que puedan identificar a personas o a compañías.


Aunque nuestros comentarios y planteamientos no siempre son bienvenidos, estamos ahí para el marino cuando todas las demás opciones fallan y somos la "voz del marino", por lo que nos corresponde hacer frente a organizaciones que, de otro modo, podrían intentar ignorar al individuo.

Este año ha sido especialmente difícil. Ahora llevamos más de 12 meses de pandemia mundial y nuestro mundo puede haber cambiado irreversiblemente. La situación de los marinos atrapados en la mar continúa - en el pico de la pandemia, había más de 400.000 marinos atrapados abordo y otros 400.000 en tierra esperando su embarque. Incluso actualmente hay aproximadamente 200.000 marinos a bordo de buques con su contrato cumplido y, aunque esta cifra es significativamente menor que en su punto álgido, sigue siendo significativa e inaceptablemente alta.

CHIRP Maritime fue una de las primeras organizaciones en reconocer las implicaciones de la pandemia para la salud mental de los marinos y emitieron un documento escrito por la Dra. Claire Pekcan, miembro de nuestro Consejo Asesor Marítimo, que fue publicado en Abril de 2020 con el apoyo de la Fundación Lloyd's Register. El documento destacó el bienestar de los marinos durante la pandemia y el potencial impacto de factores como la fatiga y el estrés, junto con los efectos agudos y crónicos sobre la salud en cuestiones de seguridad, el sueño y los trastornos físicos. El documento sigue siendo un estudio importante y puede descargarse de nuestra página web: [www.chirpmaritime.org](http://www.chirpmaritime.org)



Jeff Parfitt  
[www.chirpmaritime.org](http://www.chirpmaritime.org)



Durante el 2020 observamos un descenso generalizado de informes, sobre todo en el periodo de Febrero a Abril. El nivel de informes se recuperó significativamente hacia finales de 2020 y de forma alentadora hemos sido capaces de mantener nuestro nivel de informes de años anteriores. Lo más destacable ha sido el número de informes de calidad. Estos han aumentado significativamente en los últimos años. Ahora recibimos informes sobre incidentes importantes, incluidos los de accidentes personales y los asuntos importantes de bienestar, la lectura de muchos de ellos puede resultar bastante desgarradora. Afortunadamente, mantenemos una buena relación con el ISWAN (International Seafarers' Welfare and Assistance Network). Nuestro acuerdo se extiende al intercambio de informes de relevancia entre las dos organizaciones.

Nuestro éxito se puede atribuir al continuo y creciente apoyo de nuestros principales patrocinadores, así como a la calidad de las publicaciones que producimos. Nuestros "artículos de opinión" suelen estar escritos por miembros expertos de nuestro Consejo Asesor Marítimo y cada artículo se somete a un riguroso escrutinio antes de su publicación, para garantizar la precisión y las referencias correctas. Este proceso asegura una plataforma sólida desde la que CHIRP Maritime es capaz de hacer declaraciones y producir perspicaces informes.

Ahora nos comprometemos a un nivel más alto que en años anteriores, asistiendo regularmente a reuniones con el gobierno del Reino Unido en Westminster, reuniones de asociaciones de la industria pesquera del Reino Unido y participando en webinars de varias organizaciones marítimas. También promovemos estudios de las principales universidades que, de otro modo, no serían atractivas. Nuestro programa figura ahora como enlace en la página web de la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación para destacar la difícil situación de los pescadores de todo el mundo. Hacemos preguntas incómodas tanto a los marinos como a las organizaciones. Considerados a menudo como un grupo de presión, ahora recibimos respuestas de aquellos Estados de bandera que anteriormente habían ignorado nuestra posición. Esto es indicativo del respeto del que goza ahora el programa.

Nuestro programa tiene un importante papel que desempeñar en mejorar y reforzar el sector de la seguridad marítima para que pueda responder a las necesidades actuales de la gente de mar y elevar las prácticas estándar de seguridad. Britannia desempeña un importante papel patrocinando el programa y promoviendo nuestro trabajo en el Lejano Oriente, en particular traduciendo nuestra publicación Feedback al tagalo y distribuyéndola en la plataforma marítima filipina. Nuestro objetivo es promover las buenas prácticas y fomentar la colaboración y el intercambio, con el fin de crear una solución positiva que empodere a la gente de mar.



# VARADA EN INDONESIA – UN ESTUDIO DEL INCIDENTE EL ROL DEL ECDIS



Fiona Al-Hashimi  
falhashimi@tindallriley.com

**EL 9 DE JULIO DE 2018 EL GASERO PAZIFIK (38.853 GT) VARÓ EN UN BAJO SITUADO ENTRE LAS ISLAS INDONESIA DE BANTA Y KOMODO. EL BUQUE SUFRIÓ DAÑOS CONSIDERABLES EN EL FONDO A LA ALTURA DEL PEAK DE PROA Y DE LOS TANQUES DE LASTRE. NO HUBO DAÑOS POR CONTAMINACIÓN, PERO SE COMUNICARON DAÑOS A LA BARRERA CORALINA CERCA DEL LUGAR DE LA VARADA.**

La siguiente descripción está basada en las conclusiones de la Oficina Federal Alemana de Investigación de Accidentes Marítimos (BSU): [ow.ly/gFvw30rLGGp](https://ow.ly/gFvw30rLGGp)

## EL INCIDENTE

En la madrugada del 9 de Julio, el *PAZIFIK* llevaba dos días de travesía en su viaje de Luwuk, Indonesia a Kwinana, Australia, cargado con 18.000 toneladas de amoniaco. A las 10:18 hora local, el tercer oficial entregó la guardia al Capitán para poder asistir a un curso de formación por video en la sala de conferencias. En el puente había un vigía que permaneció de guardia con el Capitán. La visibilidad era buena y el viento era del este de fuerza 2-4 en la escala Beaufort.

El *PAZIFIK* navegaba de acuerdo con el plan de viaje y se dirigía a toda máquina con una velocidad de 15 nudos. Este tramo del viaje llevaba al buque por el sur del Mar de Flores hasta el estrecho de Sumba pasando por Selat Sape, entre las islas de Banta y Komodo. El plan de viaje fue preparado por el segundo oficial antes de la salida utilizando la aplicación informática de planificación del viaje PassageManager que había abordo. El Capitán aprobó el plan e informó a todos los oficiales de cubierta.

Durante la preparación del plan hubo discusiones sobre la ruta. El Capitán llevaba en la compañía 20 años y estaba familiarizado con una ruta más occidental a través del estrecho de Lombok. Sin embargo, esta ruta era 200 millas náuticas más larga que la ruta sugerida por el programa.

Basándose en la distancia significativamente reducida, el capitán y el segundo oficial se pusieron de acuerdo sobre la ruta sugerida por el programa, haciendo un cambio al tramo dentro del Selat Sape. La ruta sugerida pasaba entre las pequeñas islas de Nisabedi y Lubuhtare, que estaban separadas por sólo 1,5mn.

Figura 1 Buque varado con rompiente

La ruta sin embargo se modificó para pasar al oeste de Nisabedi permitiendo un paso más amplio de 2,5 millas entre esa isla y Banta (**Figura 2**).

A las 10:24, el Capitán observó que se acercaban varios barcos pequeños de pesca y cambió el control de automático a manual. A las 10:42, el buque entró en Selat Sape y siguió un rumbo paralelo al de la ruta prevista, desviándose hacia el sur 0,25 millas para evitar a los pesqueros de acuerdo con el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREGS).

Alrededor de las 11:00, el tercer oficial regresó al puente, pero el Capitán conservó el control y, hacia las 11:11, el *PAZIFIK* encalló en una roca sumergida a una velocidad de 18,1 nudos (**Figura 1**). No se produjeron ni daños a la mercancía ni daños personales. Tras el trasvase de la mercancía y el lastrado del buque, el barco fue reflotado cinco días después y se dirigió por sus propios medios a Singapur donde fue reparado.

## LA CAUSA Y LAS CONCLUSIONES

El buque estaba equipado con un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (ECDIS) de Transas que servía como sistema de navegación principal y de reserva. La carta de navegación electrónica (CNE) correspondiente a esta ruta se había instalado el 5 de Julio de 2018 y era la escala más grande ofrecida por la Oficina Hidrográfica del Reino Unido (UKHO) que suministraba las CNEs. La CNE mostraba un símbolo de peligro aislado cerca del punto de varada (**Figura 3**), con información complementaria que indicaba "*roca sumergida (siempre bajo el agua/sumergida 1 MAR 2017)*" pero sin ninguna información adicional sobre la profundidad ni contornos de profundidad cercanos. En ausencia de cualquier otra información, los oficiales que planificaron la ruta asumieron que la profundidad del peligro aislado correspondía a la de la zona circundante de unos 100m y, por lo tanto, no representaba ninguna amenaza en términos de libre bajo quilla (under keel clearance, UKC). Un contorno de seguridad o una indicación adicional de profundidad alrededor del peligro aislado podría haberles dado una idea mejor sobre la naturaleza del peligro a la hora de planificar la ruta y el desvío de la ruta cuando se encontraron con los pesqueros.





# BALANCE PARAMÉTRICO

## COMPENDIO

LOS ÚLTIMOS INCIDENTES POR COLAPSO DE PILAS DE CONTENEDORES, EN PARTICULAR LA PÉRDIDA EN NOVIEMBRE DE 2020 DE 1.816 CONTENEDORES DEL *ONE APUS*, HA PUESTO EN EL PUNTO DE MIRA EL TEMA DE LA ESTIBA DE LOS CONTENEDORES. LAS CONSECUENCIAS DE LA PÉRDIDA DE CONTENEDORES PUEDE SER IMPORTANTE, ESPECIALMENTE EN TÉRMINOS DE IMPACTO MEDIOAMBIENTAL, DEL VALOR DE LA MERCANCÍA PERDIDA Y DEL COSTE DE LAS ACTIVIDADES DE LIMPIEZA.

El alcance de los últimos incidentes ha hecho que se intensifique el estudio de este asunto, incluyendo los recientes debates en la Organización Marítima Internacional (OMI) y otros foros del sector. Esto incluye el propio webinar del Britannia de Enero de 2021: [ow.ly/VzxY30rLGGM](https://ow.ly/VzxY30rLGGM)

Resulta alentador que varios proyectos conjuntos del sector<sup>1</sup> proponen ayudar a la industria a abordar estos problemas.

El balance paramétrico se ha identificado como un posible factor que ha contribuido a los accidentes de colapso de pilas de contenedores, este artículo es un resumen de este fenómeno..

### BALANCE PARAMÉTRICO – INFORMACIÓN GENERAL

Los movimientos y la estabilidad dinámica de un buque se ve influenciada por un complejo conjunto de factores que interactúan entre ellos. Estos incluyen los parámetros específicos del buque tales como las formas del casco y la distribución del peso, y factores operacionales, incluyendo la velocidad y carga del buque. También son importantes varios factores externos, en concreto las condiciones meteorológicas adversas, que pueden dar lugar a una serie de efectos dinámicos potencialmente peligrosos, entre los que se encuentran la navegación sobre la



Graham Wilson  
[gwilson@tindallriley.com](mailto:gwilson@tindallriley.com)

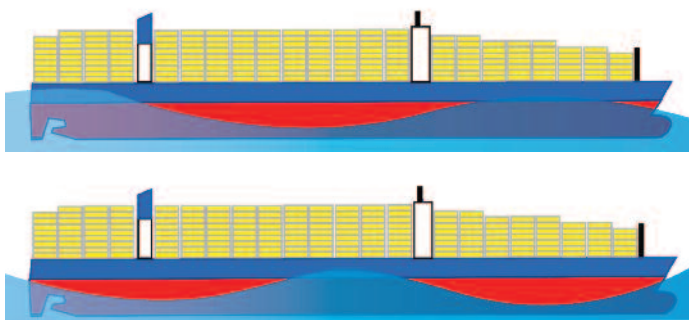
cresta de la ola (surf-riding) y la caída a través (broaching<sup>2</sup>) y los balances sincrónicos<sup>3</sup>.

Esto se caracteriza por una serie de escoras súbitas y amplias que provocan fuerzas de aceleración muy elevadas, que exceden los límites de los elementos de trincaje en los buques portacontenedores dando lugar al colapso de las pilas de los contenedores. Sin embargo, los excesivos y violentos movimientos de balance resultantes también pueden causar daños estructurales y fallos en la máquina, así como una reducción de la estabilidad.

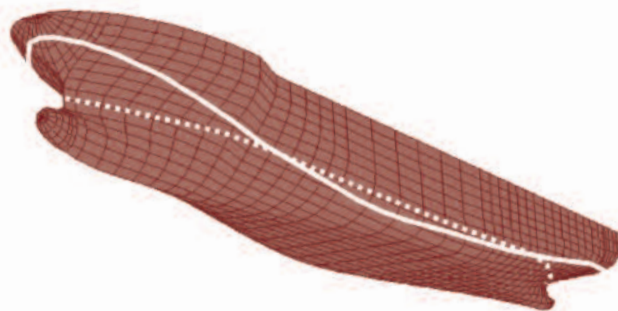
El fenómeno del movimiento de balance paramétrico o resonancia paramétrica se identificó por primera vez hace más de medio siglo, pero inicialmente sólo se consideraba preocupante para los buques más pequeños con una estabilidad marginal con la mar de popa. Sin embargo, su aparición como problema particular para el sector de los contenedores se produjo cuando el portacontenedores Post-Panamax *APL CHINA* sufrió importantes pérdidas y daños en sus contenedores durante un temporal en 1998<sup>4</sup>. Los análisis indicaron que el accidente se debió probablemente a una serie de balances paramétricos extremos durante la navegación con la mar de proa.

Otros incidentes e investigaciones han confirmado que la tendencia hacia buques portacontenedores cada vez más grandes, de líneas finas y con mayor capacidad de carga en cubierta ha aumentado la probabilidad de que el balance paramétrico afecte a estos buques<sup>5</sup>.

**Figura 1** Ilustración de la longitud de ola similar a la eslora del buque  
Fuente: Marine Accident Investigation Branch (MAIB) informe nº 2/2020  
© Crown copyright, 2020



**Figura 2** Perfil del plano de flotación en el seno de la ola (línea continua) comparado con la de la mar en calma (línea discontinua)  
Fuente: ABS<sup>8</sup>



### NOTAS

<sup>1</sup>Entre ellos se encuentra el recientemente lanzado proyecto industrial conjunto "TopTier" que está llevando a cabo un consorcio dirigido por MARIN: [ow.ly/honA30rLGH3](https://ow.ly/honA30rLGH3)

<sup>2</sup>El *surf-riding* se produce cuando un buque se encuentra en la cara frontal de una ola de gran pendiente con mar de popa o de aleta se acelera para "cabalgar" sobre la ola. Esto puede provocar un cambio repentino de rumbo y una gran escora inesperada, lo que se conoce como caída al través (broaching).

<sup>3</sup>El balance sincrónico describe el movimiento de balance inducido cuando el periodo de confluencia con la ola se aproxima o coincide con el periodo de balance natural del buque. Navegando en mares de popa o de aleta esto puede ocurrir cuando la estabilidad transversal del buque es marginal, y por lo tanto, se prolonga el periodo de balance natural.

<sup>4</sup>Francia, W.N., Levadou, M., Treake, T.W., Paulling, J.R., Michel, R.K. y Moore, C. (2003). *An investigation of head-sea para-metric rolling and its influence on container lashing systems*, *Marine Technology* 40, pp. 1-19.

El balance paramétrico es el resultado de un cambio periódico en la estabilidad del buque que se produce cuando las crestas y senos de las olas longitudinales (mares de proa o de popa) u olas casi longitudinales, pasan a lo largo de la eslora del casco<sup>6</sup>. La estabilidad inicial intacta de un buque, cuantificada por su altura metacéntrica (GM), proporciona el momento restaurador para amortiguar cualquier movimiento de balance, y es una función del área del plano de flotación del buque<sup>7</sup>. Esto cambia constantemente si el barco está navegando en mares con olas en lugar de en aguas tranquilas. Si las olas son altas y tienen una longitud similar a la eslora del buque (Figura 1) este cambio oscilante en la estabilidad se agrava, en particular en el caso de un gran buque portacontenedores moderno, debido a su pronunciada proa lanzada y a sus secciones de popa y manga ancha. Si el centro del buque se encuentra en un seno, el plano de flotación medio es significativamente mayor que en aguas tranquilas (Figura 2), ya que la proa y la popa están más sumergidas, lo que aumenta el GM. Sin embargo, cuando la cresta se encuentra en el centro del buque, el área del plano de flotación es menor en la proa y popa (Figura 3) y, por tanto, el GM se reduce.

La Circular de la OMI MSC.1/Circ. 1228<sup>9</sup> establece que el balance paramétrico puede ocurrir cuando el período de balance (TR) del buque es aproximadamente igual o la mitad del período de confluencia (TE) con las olas. En tales situaciones, si la amortiguación del balance del buque es lenta, la fluctuación del GM puede hacer que los movimientos de balance vayan incrementándose progresivamente y creciendo como resultado del balance paramétrico (Figura 4).

La Circular también señala que con mar de popa o de aleta, la variación de la estabilidad únicamente se ve afectada por el paso de las olas a lo largo del buque. Sin embargo, con mar de proa o de amura, la oscilación vertical y el cabeceo intensos pueden contribuir a la variación de la estabilidad, como consecuencia de la inmersión y emersión periódicas de la popa y de la proa. Por lo tanto, esto puede traducirse en movimientos acusados de balance paramétrico severos incluso con variaciones de estabilidad inducidas por olas más pequeñas.

### BALANCE PARAMÉTRICO – MITIGACIONES

La tendencia del balance paramétrico a desarrollarse rápida y bruscamente en condiciones adversas puede dificultar que el equipo del puente responda de forma eficaz. Sin embargo, existen varios controles para prevención de riesgos que pueden aplicarse para evitar que ocurra:

- Quizás el medio más eficaz para reducir la probabilidad de que se produzca un balance paramétrico es el estudio detallado en la

fase de diseño del buque para optimizar la forma del casco. Las Sociedades de Clasificación ofrecen orientación sobre estas consideraciones<sup>8</sup>.

- Como se ha señalado anteriormente, la Circular MSC.1/Circ. 1228 de la OMI proporciona orientación genérica a los capitanes para ayudar a prevenir varios fenómenos dinámicos que, aunque no son específicos de un buque, sirven de referencia.

- Todas las herramientas disponibles para evitar el balance paramétrico y/o guías de a bordo se deben utilizar para ayudar a la toma de decisiones a bordo.

- Si se dan las condiciones para el balance paramétrico se deben considerar las adecuadas alteraciones de rumbo, de velocidad y, si es posible, la posibilidad de lastrear, para reducir los movimientos del buque. Hay que tener en cuenta que:

- las condiciones de balance paramétrico serán específicas para cada situación;

- cualquier alteración debe considerar la posibilidad de otros fenómenos o movimientos indeseables, como los pantocazos, además de garantizar el cumplimiento de otros requisitos, como los criterios de estabilidad;

- La reducción de la velocidad del buque y el cambio de rumbo proa a la mar pueden incrementar el balance.

- El equipo del puente siempre debe observar y registrar regularmente las condiciones reales de la mar.

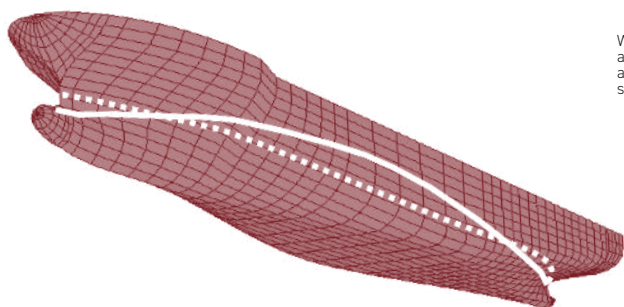
- Los principios de buenas prácticas marineras deben aplicarse comprobando y ajustando regularmente el trincaje de los contenedores, especialmente si se espera un mala mar.

- Asegúrese de que los miembros del equipo del puente conozcan los principios de los fenómenos dinámicos y las características específicas del buque mediante la concienciación y la formación, incluido el uso de sistemas de apoyo a la toma de decisiones a bordo.

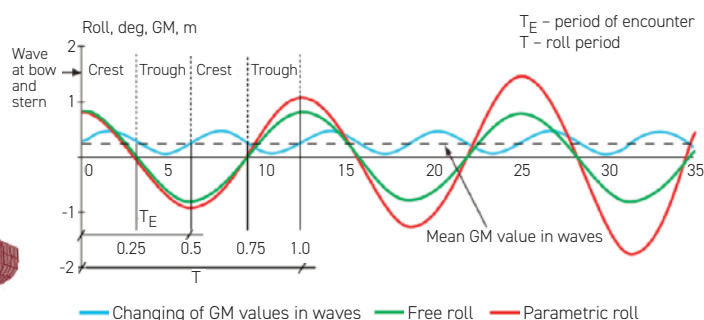
### CONCLUSIÓN

Aunque afortunadamente el balance paramétrico es, un suceso poco frecuente, sus consecuencias pueden ser devastadoras. Existen opciones de control de riesgos que pueden reducir su probabilidad, incluyendo un mayor conocimiento de la situación y la adopción de medidas eficaces y oportunas basadas en toda la información disponible

**Figura 3** Perfil del plano de flotación en la cresta de la ola (línea continua) comparado con la mar en calma (línea discontinua)  
Fuente: ABS<sup>8</sup>



**Figura 4** Ilustración del balance paramétrico. Fuente: Marine Accident Investigation Branch (MAIB) informe n° 2/2020  
© Crown copyright, 2020



<sup>6</sup>International Towing Tank Conference (ITTC) (2017). CIMT – Recommended Procedures and Guidelines – Predicting the Occurrence and Magnitude of Parametric Roll.

<sup>4</sup>Hashimoto, H., Umeda, N., Matsuda, A. y Nakamura, S. (2006) Experimental and numerical studies on parametric roll of a post-panamax container ship in irregular waves, Proc. STAB 2006, pp. 181-190.

<sup>7</sup>Este es el plano horizontal del casco con la que intersecciona la superficie del mar.

<sup>8</sup>American Bureau of Shipping (ABS) (2019). Assessment of Parametric Roll Resonance in the Design of Container Carriers.

<sup>9</sup>OMI (2007) Orientación revisada que sirva de guía al capitán para evitar situaciones peligrosas en condiciones meteorológicas y estados de la mar adversos, Circular MSC.1/Circ. 1228.

# RECLAMACIONES Y LEY

## LA CORTE SUPREMA INGLESA ANALIZA LAS NORMAS SOBRE ABORDAJES

**ABORDAJE DEL "EVER SMART" Y EL "ALEXANDRA 1" (EVERGREEN MARINE (UK) LIMITED VS NAUTICAL CHALLENGE LIMITED [2021] UKSC 6); LA CORTE SUPREMA INGLESA ARROJA LUZ ACERCA DE CÓMO LAS REGLAS SOBRE ABORDAJE (COLREGS) DEBEN SER INTERPRETADAS.**

*El primer caso de abordaje que llega a la Corte Suprema después de casi 50 años es de considerable importancia no sólo por la aplicación del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (en adelante COLREGS) en general, sino también y, particularmente, por cómo las reglas de situación de cruce (Regla 15) y la de canales angostos (Regla 9) se aplican en la desembocadura de un canal angosto.*

### ANTECEDENTES

El abordaje tuvo lugar en la zona de embarque del práctico en la desembocadura del canal de Jebel Ali en Febrero del 2015. Un portacontenedores, el *EVER SMART*, estaba enfilando la salida del canal cuando colisionó con un VLCC, el *ALEXANDRA 1*, que había estado a la deriva mientras esperaba la asistencia del práctico cerca de la entrada al canal. En el momento del abordaje, el *ALEXANDRA 1* todavía no había virado a estribor para entrar en el canal.

En primera instancia, los abogados del *EVER SMART* argumentaron que las reglas sobre situaciones de cruce eran aplicables y que el *ALEXANDRA 1*, como buque que cruza, debía ceder el paso al *EVER SMART*. Los abogados del *ALEXANDRA 1* discutieron esto argumentando que (i) las reglas sobre situación de cruce no eran aplicables en las inmediaciones de la entrada de un canal, sino que la norma aplicable en este caso eran la regla sobre canales angostos o bien la Regla 2 (buena práctica marinera); y (ii) que las reglas sobre situación de cruce sólo se aplican a los buques con rumbo fijo y que, dado que el *ALEXANDRA 1* estaba a la deriva, no podía ser considerado como un buque con rumbo fijo.

El tribunal de primera instancia coincidió con la postura mantenida por los abogados del *ALEXANDRA 1* con la consecuencia de que las normas sobre cruce no estaban involucradas y, por lo tanto, el *ALEXANDRA 1* no estaba obligado a apartarse de la ruta del *EVER SMART*. Sobre esta base, fijó una responsabilidad del 80/20 contra el *EVER SMART*. El Tribunal de Apelación ratificó esta decisión.

Los armadores del *EVER SMART* apelaron entonces a la Corte Suprema aduciendo que la interpretación de las COLREGS realizada por los tribunales inferiores era incorrecta, en el sentido de que no otorgaban peso suficiente a la importancia de las reglas sobre situaciones de cruce.

### CUESTIONES A DETERMINAR POR LA CORTE SUPREMA

La primera cuestión acerca la que se solicitó a la Corte que decidiera era si las reglas de situación de cruce no debían ser aplicadas en una situación en la que un buque saliente navega dentro de un canal angosto y se encuentra con otro buque cruzando su derrota y navegando hacia el canal, preparándose para entrar en él.

La segunda cuestión sobre la que había de pronunciarse la Corte era la de si existía la exigencia de que el buque supuestamente obligado a ceder el paso se mantuviera en un rumbo fijo, antes de que puedan involucrarse las normas de cruce.

La Corte Suprema resolvió en primer lugar sobre la segunda cuestión planteada ya que ésta se refería a la aplicación de las reglas sobre situaciones de cruce. Entendió que ni el buque obligado a ceder el paso (*ALEXANDRA 1*) ni el que mantiene su trayectoria (*EVER SMART*) debían llevar un rumbo fijo para que las normas sobre situaciones de cruce resulten aplicables. La Corte dijo:

"... si dos buques, ambos moviéndose se cruzan de modo que ello pueda implicar un riesgo de abordaje, la aplicación de la norma de cruce no depende de que el buque obligado a ceder el paso mantenga un rumbo fijo. Si parece razonable para aquellos que navegan los buques que se están aproximando el uno al otro en una demora constante, que no sea a rumbos encontrados, entonces efectivamente se están cruzando y el cruce supone un riesgo de abordaje, incluso si el buque obligado a ceder el paso navega con rumbo errático. En tal caso, a menos que se aplique la regla sobre el buque que alcanza, se aplica la de cruce".

Con la aplicación de la regla sobre cruce, el *ALEXANDRA 1*, como buque obligado a ceder el paso, estaba por lo tanto obligado a apartarse de la ruta del *EVER SMART*.

A continuación, la Corte Suprema abordó la primera cuestión analizando las circunstancias en que la norma sobre situaciones de cruce y de canales angostos serían aplicables.

La Corte identificó tres grandes grupos de buques: "El Grupo 1 está constituido por buques que se están aproximando a la entrada del canal, cruzándolos, siguiendo una ruta entre punto de inicio y punto final fuera del canal angosto. Estos se están aproximando a la entrada del canal, pero no tienen la intención de entrar ni están preparándose para entrar. En el Grupo 2 se encuentran los buques que pretenden entrar en el canal y que, en su aproximación final



**Phillipa Reid**  
preid@tindallriley.com

al canal, varían su rumbo para llegar a su lado de estribor. En el Grupo 3 se incluyen aquellos buques que pretenden entrar y se están preparando para ello y que están esperando a entrar, pero no entrando aún."

La Corte estimó que las reglas sobre situación de cruce serían aplicables a los buques que integran los Grupos 1 y 3 pero que no serían aplicables a los del Grupo 2. El presente caso, se encuadra en el Grupo 3 ya que el *ALEXANDRA 1* no había empezado aún a entrar en el canal.

La Corte Suprema hizo énfasis en la importancia de las reglas sobre situación cruce y dictaminó lo siguiente:

"Cuando un buque saliente de un canal angosto se cruza con un buque que se está aproximando, de modo que pueda existir un riesgo de abordaje, las reglas de cruce no quedan anuladas por las reglas sobre canales angostos por el mero hecho de el buque que se acerca tenga la intención y se está preparando para adentrarse en el canal. Las normas sobre cruce sólo quedan anuladas si el buque que se aproxima está

preparado para entrar, ajustando su rumbo para alcanzar la entrada a su estribor en su aproximación final".

Basándose en su consideración acerca de las dos cuestiones analizadas, la Corte Suprema anuló las anteriores decisiones de los tribunales inferiores. El tribunal de primera instancia reconsideraría ahora la cuestión de la determinación de responsabilidades sobre la base de la aplicación de las normas sobre cruce.

### CONCLUSIÓN

La regulación de la Corte Suprema aporta una guía práctica sobre la interacción entre las reglas sobre cruce y las de canales angostos cuando ellas entran en conflicto. Además, esto hace énfasis en el importante carácter internacional de las COLREGS y su aplicación a los marinos de cualquier nacionalidad, a cualquier tipo de buque (profesionales y de recreo) en las aguas de todo el mundo. Además, la Corte arroja una interpretación muy útil de los términos, dirección, rumbo y demora que no están definidos en las COLREGS.



# ¿PUEDE RESCINDIRSE UN CONTRATO DE FLETAMENTO POR INCUMPLIMIENTO DE LA CLÁUSULA SOBRE CONSUMO Y VELOCIDAD?



Daphne Chua  
dchua@tindallriley.com

*SK Shipping Europe Vs Capital VLCC 3 Corp & Capital Maritime and Trading Corp (C Challenger) [2020] EWHC 3448*

**LA CORTE SUPREMA DEL REINO UNIDO HA CONSIDERADO RECIENTEMENTE LA CUESTIÓN DE SI LOS FLETADORES ESTÁN LEGITIMADOS PARA RESCINDIR UNA PÓLIZA DE FLETAMENTO CUANDO ÉSTOS SE BASAN EN LOS DATOS SUMINISTRADOS AL MERCADO POR LOS ARMADORES QUE POSTERIORMENTE DESCUBREN INEXACTOS Y DE LA EFICACIA DE UNA RESERVA DE DERECHOS EFECTUADA POR LOS FLETADORES MIENTRAS CONTINUÁN EJECUTANDO EL CONTRATO DE FLETAMENTO.**

## CONSIDERACIONES PRECONTRACTUALES

La disputa se originó debido al sobreconsumo de bunkers durante el periodo de fletamento de un buque fletado por tiempo. Los fletadores pretendieron terminar o rescindir el contrato de fletamento (lo que significa tratar el contrato de fletamento como si nunca hubiera existido) sobre la base de que, cuando se ofreció el buque al mercado, los armadores habían suministrado un histórico de datos inexacto relativo al consumo del buque, en el que los fletadores habrían confiado cuando suscribieron el contrato de fletamento.

Aunque la Corte dictaminó que los armadores no habían obrado fraudulentamente al hacer circular datos inexactos, entendió que, pese a que los armadores no tenían razón para creer que tales datos eran incorrectos, su divulgación implicaba una distorsión o una falsa representación del consumo real. En teoría, esto podría haber concedido a los fletadores el derecho a rescindir el contrato.

Resulta recomendable que, siempre que se suministre información relativa al buque a potenciales contrapartes, los datos sean previamente revisados minuciosamente y ajustados, si es necesario, para asegurarse de que son precisos hasta donde el armador sabe. También es aconsejable que quede registro de las revisiones que se hagan a este respecto.

## RESERVA DE DERECHOS MIENTRAS CONTINÚA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE FLETAMENTO

Los fletadores habían ya abordado la cuestión de una potencial declaración inexacta con los armadores en Mayo del 2017. Sin embargo, no fue hasta Octubre del 2017 cuando los fletadores se propusieron rescindir el contrato. Durante el periodo intermedio, los fletadores continuaron empleando el buque, incluyendo la celebración de subfletamentos, reservándose entretanto sus derechos.

La Corte sostuvo que esas actuaciones no resultaban congruentes con la realización de una reserva de derechos para desvincularse del contrato. Pese a la mencionada reserva de derechos de los fletadores, la Corte dictaminó que los

fletadores, con sus actos, habían ratificado el contrato y, por lo tanto, no estaban legitimados para terminarlo basándose en el incumplimiento alegado. Esto es así porque los fletadores habían continuado empleando el buque, pese a que tenían conocimiento del consumo extra que el mismo presentaba.

En los supuestos de incumplimiento del contrato, la parte inocente normalmente tiene la opción de elegir entre confirmar el contrato o rescindirlo. En ocasiones, la parte inocente continúa cumpliendo sus obligaciones contractuales realizando una expresa reserva de derechos. La decisión de la Corte pone de manifiesto que esta clase de actuaciones deben considerarse muy cuidadosamente. Los tribunales se fijarán tanto en la redacción de la reserva como en la conducta de la parte inocente. Si la conducta de la parte inocente es coherente con la intención de mantener el contrato vigente, la Corte puede llegar a entender que esta parte ha optado por confirmar el contrato, perdiendo su derecho a rescindirlo en base al incumplimiento alegado. En definitiva, esto será una cuestión fáctica que será valorada caso por caso.

Teniendo en cuenta esta decisión, cabe decir que resulta cuestionable la utilidad de una reserva expresa de derechos subsiguiente a un incumplimiento de contrato. La redacción de esta reserva debería ser realizada cautelosamente. La cuestión más relevante a determinar es si la conducta de la parte inocente puede ser considerada coherente con el derecho a rescindir el contrato y a la vez compatible con la continuación del contrato de fletamento. En estos casos, resultaría recomendable recabar consejo legal cuando se hace frente a una situación de tales características.



# ¿PUEDEN RECUPERARSE COMO GASTO DE AVERÍA GRUESA LOS PAGOS REALIZADOS EN CONCEPTO DE RESCATE?



Beatrice Cameli  
bcameli@tindallriley.com

**REGLAS DE INCORPORACIÓN Y FONDOS DE SEGURO CONJUNTOS: LOS ARMADORES ESTÁN LEGITIMADOS PARA RECLAMAR UNA CONTRIBUCIÓN A LA AVERÍA GRUESA DE LOS PROPIETARIOS DE LA MERCANCÍA CON RESPECTO A LOS PAGOS DE RESCATE.**

*Herculito Maritime Limited y otros Vs Gunvor International BV y otros (MV POLAR) [2020] EWHC 3318 (Comm)*

En una apelación contra un laudo arbitral, la Corte Suprema del Reino Unido se pronunció sobre la cuestión de si a los armadores se les impedía recuperar la contribución a la Avería Gruesa de los intereses de la mercancía con respecto al pago de un rescate hecho a piratas debido a las estipulaciones contenidas en el contrato de fletamento según las cuales los fletadores eran responsables de pagar las primas de los seguros de K&R y CyM por riesgos de guerra.

## ANTECEDENTES:

En Octubre del 2010 mientras navegaba desde San Petersburgo a Singapur transportando un cargamento de fuel oil, el MV POLAR fue secuestrado por piratas en la zona del Golfo de Adén. El buque fue liberado casi once meses después, tras el pago a los piratas de un rescate de 7,7 millones de dólares. Esta suma se cubrió mediante la combinación de una serie de pagos realizados bajo las pólizas del armador de K&R y CyM por riesgos de guerra.

Se declaró la avería gruesa y el armador sometió a arbitraje una reclamación bajo los B/Ls contra el propietario de la mercancía por contribución a la avería gruesa en lo relativo al pago por el rescate. El tribunal arbitral decidió que los propietarios de la

mercancía no eran responsables de contribuir a la avería gruesa en lo relativo al pago realizado en concepto de rescate.

Sostuvieron que en una interpretación correcta de los B/Ls, que incorporaban los términos del contrato de fletamento, la única posibilidad para el armador era recuperar el pago en concepto de rescate bajo sus pólizas de K&R y de CyM por riesgos de guerra, cuyas primas fueron pagadas a tal efecto por los fletadores de acuerdo con el contrato de fletamento.

## CUESTIONES LEGALES

El Armador apeló el laudo arbitral basándose en dos puntos legales.

El primero consistía en determinar si los términos del contrato de fletamento, que distribuía la responsabilidad del pago de las primas de CyM por riesgos de guerra y de K&R entre el armador y el fletador, eran relevantes para el transporte de la mercancía en el contexto de un B/L. La corte dijo "no". Pese a que los B/Ls incorporaban el contrato de fletamento, un término en el contrato de fletamento, estableciendo que los fletadores eran responsables de las primas del seguro, no puede entenderse como una imposición de responsabilidad de pago de dichas primas para los poseedores de los B/L. El segundo aspecto jurídico que la corte consideró era si un acuerdo entre un armador y el poseedor del B/L relativo a la distribución de responsabilidad sobre el pago de las primas del seguro de CyM por riesgos de guerra y K&R creaba un fondo de seguro único que impedía a los armadores recuperar la contribución a la avería gruesa de los intereses de la carga en lo referente a cualquier pérdida sufrida como consecuencia de los riesgos cubiertos por las pólizas de seguros. Una vez más, la corte dictaminó que la respuesta a esta cuestión era "no". La Corte sostuvo que el fondo de un seguro conjunto había sido acordado entre el armador y el fletador, de tal modo que los armadores no podían tratar de recuperar esa pérdida por la vía de la contribución de los fletadores a la avería gruesa. Sin embargo, como los tenedores del B/L no habían acordado pagar las primas del seguro, no podía decirse que hubiera sido acordado un fondo común de seguro, lo que habría evitado que los armadores pudieran reclamar una contribución a la avería gruesa en interés de la mercancía, en lo relativo al pago del rescate.

Consecuentemente, la apelación formulada por el armador prosperó.

## COMENTARIO

Esta es la primera vez que se insta a la corte inglesa para que se pronuncie sobre la incorporación a un B/L de las cláusulas de riesgos de guerra del contrato de fletamento y otros términos similares, así como sobre el efecto de dichas cláusulas sobre las reclamaciones de la contribución a la avería gruesa frente a los poseedores de los B/L. Aunque los armadores finalmente tuvieron éxito, el caso sirve como recordatorio a los armadores para que consideren cuidadosamente la asunción de responsabilidad de los riesgos derivados de la piratería cuando celebran contratos bajo B/L.

