

# RISK WATCH

SEPTIEMBRE 2022

**SOSTENIBILIDAD** NO ES SOLO EL CAMBIO CLIMÁTICO

**JACOB DAMGAARD** ENTREVISTA CON EL DIRECTOR DE SOSTENIBILIDAD EN EL BRITANNIA P&I

**DESCARBONIZACIÓN** PROGRESOS REALIZADOS Y EVOLUCIÓN FUTURA

**BRITANNIA EN HONG KONG** TR(B) HK/SUCURSAL DE BRITANNIA EN HONG KONG

**RECLAMACIONES Y LEY** ANÁLISIS DE CASOS IMPORTANTES



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855

## MENSAJE DE LA EDITORA



En esta edición del Risk Watch nos centramos en la sostenibilidad incluyendo un artículo acerca de la descarbonización en la industria marítima y una entrevista con Jacob Damgaard, nuevo líder de sostenibilidad de Britannia con sus puntos de vista acerca de cómo se deben afrontar los criterios ASG.

La sostenibilidad es de creciente importancia para los gobiernos, instituciones financieras, reguladores y la sociedad en general y los clubes de P&I no son una excepción, con los Asociados confiando en nosotros para ser sus socios de confianza a largo plazo. La sostenibilidad está muy arraigada en los procedimientos de gestión de Britannia y es una parte fundamental de nuestra cultura. También estamos colaborando con socios del sector para asegurar la sostenibilidad en la industria marítima. A la vez que apoyamos a nuestros Asociados en sus esfuerzos por la sostenibilidad, animamos a nuestros empleados a entender nuestra estrategia de sostenibilidad y aplicarla en sus responsabilidades diarias.

En todo su negocio, Britannia se ha alineado con una serie de objetivos de sostenibilidad de las Naciones Unidas al crear, registrar y reportar algunos indicadores clave. Esto incluye medidas relativas a diversidad e inclusión; salud y seguridad; formación y desarrollo.

Desde 2021 hemos monitorizado nuestros objetivos de huella de carbón en lo que se refiere a traslados en avión, midiendo el impacto en nuestro programa corporativo y definiendo la responsabilidad ASG de los directores clave con el desarrollo de un plan de acción con múltiples puntos.

Nuestro CEO Andrew Cutler, en sus conclusiones a nuestro último informe de sostenibilidad, dice: "Estamos satisfechos con el progreso realizado desde la publicación de nuestro primer informe en el 2021. Estamos comprometidos a mantener ese progreso en el 2022 incluso más allá y continuar trabajando por un futuro más sostenible".

A handwritten signature in white ink that reads "Claire Myatt".

**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)

# NO ES SOLO EL CAMBIO CLIMÁTICO



EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, TÉRMINOS COMO SOSTENIBILIDAD Y ASG, EN INGLÉS ESG, (CRITERIOS AMBIENTALES, SOCIALES Y DE BUEN GOBIERNO), SON AHORA MUY COMUNES, NO SOLO EN LA INDUSTRIA MARÍTIMA SINO GLOBALMENTE. SIN EMBARGO ¿QUÉ SIGNIFICADO TIENEN EN LA PRÁCTICA ESTAS PALABRAS? EN LA INDUSTRIA MARÍTIMA, SOSTENIBILIDAD SE HA CONVERTIDO CASI EN UN SINÓNIMO DE DESCARBONIZACIÓN. SIN EMBARGO, HAY MÁS DE SOSTENIBILIDAD QUE DE DESCARBONIZACIÓN Y ES IMPORTANTE QUE ESTO NO SE OLVIDE A LA HORA DE AFRONTAR TAMBIÉN EL CAMBIO CLIMÁTICO.

En primer lugar, es importante entender la diferencia entre sostenibilidad y ASG. La sostenibilidad en su sentido más amplio es un término paraguas pero puede definirse como: "Un objetivo de la sociedad que pretende que los humanos coexistan de manera segura durante un largo periodo de tiempo", lo cual puede trasladarse a varias prácticas de negocio éticas y responsables. Por otro lado, ASG establece criterios específicos para definir los sistemas medioambientales, sociales y corporativos como sostenibles y para proteger a un Asociado de los riesgos operativos y reputacionales. Aquí es donde la sostenibilidad va más allá de la descarbonización. Un buen punto de partida para cualquier Asociado que quiera iniciar su viaje ASG es estudiar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas junto con los diez Principios del Global Compact de Naciones Unidas e incorporarlos a sus estrategias, políticas y procedimientos.

Para entender el ASG puede resultar de ayuda empezar por el final, con la G - Gobernanza. Algunas veces la Gobernanza se descuida comparativamente con la S y la A - Social y Ambiental. Sin embargo, al igual que cuando se construye una casa, la Gobernanza es el cimiento que debe de colocarse sólidamente antes que el trabajo ASG vaya progresando, y define los límites dentro de los cuales un Asociado gestiona su negocio. Al igual que los requisitos estatutarios

(con los cuales por supuesto se debe cumplir), estos límites también deben de incluir las mejores prácticas de la industria junto con el desarrollo e implementación de procedimientos y políticas para asegurar que el Asociado no solo cumple con las normativas, sino que también actúa éticamente. Esto animará a los Asociados a incorporar criterios ASG en sus sistemas de negocio - cambiando un ASG movido por el corazón a un ASG dirigido con la cabeza. Se convierte en una parte natural e integrante de cómo un Asociado conduce su negocio.

Con una cimentación sólida establecida, podemos pasar a la S - Social. Esto incluye entre otras cosas crear un entorno de trabajo seguro. Por supuesto, esto no es nada nuevo dentro de la industria marítima. Uno de los objetivos principales del Código Internacional de la Seguridad (ISM, por sus siglas en inglés) que se convirtió en obligatorio en los noventa, era conseguir esto. Además, en 2013 el Convenio Laboral Marítimo (MLC, por sus siglas en inglés) de la Organización Internacional del Trabajo se hizo obligatorio para asegurar la protección de los derechos de los marinos en todo el mundo, incluyendo el derecho a un lugar de trabajo seguro. Sin embargo, el ASG va más allá. Mientras que el MLC e ISM se aplica a los marinos y a la operativa de sus buques, en contraste, el ASG se aplica a toda la

# NO ES SOLO EL CAMBIO CLIMÁTICO

organización del Asociado, ya sea en tierra o en la mar. Para un Asociado, esto incluye asegurar los derechos de los trabajadores, así como la igualdad, inclusión y desarrollo. También deberá de establecerse un modelo de negocio ético sin uso alguno de esclavitud moderna o trabajo infantil y un esfuerzo real para prevenir el soborno y la corrupción.

Luego está la A – Ambiente, que es probablemente la parte más discutida del ASG movida por la ambición global de reducir el cambio climático. Tal como se ha comentado más arriba, esto se ha convertido prácticamente en un sinónimo de descarbonización, lo cual no es sorprendente ya que ello constituye un objetivo importante y urgente, sin lugar a duda uno de los retos claves de la industria marítima en el futuro. Sin embargo, ser medioambientalmente responsable incluye muchos otros factores tales como la reducción del uso del plástico, incrementar el reciclaje, mejorar la recogida de residuos, y el cuidado del medioambiente tanto marino como terrestre.

Una vez que los Asociados hayan identificado los riesgos actuales y futuros relacionados con los criterios ASG, el siguiente paso es el establecimiento de los Key Performance Indicators (KPI) para medir los resultados y facilitar esta información a los accionistas mediante la publicación de un informe anual de sostenibilidad.

La Sustainability Accounting Standards Board (SASB) ha emitido estándares que identifican los criterios ASG más relevantes para los resultados financieros en 77 industrias incluyendo la del transporte marítimo.

El SASB Marine Transportation Sustainability Accounting Standard estipula una serie de criterios ASG relevantes para la industria marítima que no se centran únicamente en factores relacionados con el clima, sino que también incluyen: impacto ecológico y ética del negocio, salud de los empleados y gerencia segura.

La memoria anual de sostenibilidad de Britannia, que entra en mayor detalle a cerca de la estrategia de sostenibilidad del Club, puede leerse en: <https://bit.ly/3wlfGnx>

Aunque algunos todavía puedan pensar que sostenibilidad y ASG son meramente palabras de moda, el hecho es que no van a desaparecer y, al contrario, es muy probable que sean cada vez más importantes. Los Principios Poseidón han sido introducidos por el sector bancario y constituyen un marco para incorporar asuntos climáticos a sus decisiones de préstamo para promocionar la descarbonización en el sector marítimo. Sin embargo, las agendas de sostenibilidad y ASG no solo están dirigidas por los financieros, sino también por la demanda comercial y las expectativas de los consumidores de que los Asociados actuarán de manera prudente y responsable, no solamente cuando se trata del cambio climático, sino también en términos de sus obligaciones sociales y de gobierno.

Si tienes alguna pregunta sobre asuntos de sostenibilidad y ASG, contacta por favor con el equipo de sostenibilidad de Britannia en: [sustainability@tindallriley.com](mailto:sustainability@tindallriley.com)



# ENTREVISTA A JACOB DAMGAARD – DIRECTOR DE SOSTENIBILIDAD EN EL BRITANNIA P&I

**TODOS SABEMOS QUE LA SOSTENIBILIDAD ES CLAVE EN EL FUTURO DE TODOS NOSOTROS Y LA INDUSTRIA MARÍTIMA NO RESULTA UNA EXCEPCIÓN. EN ESTA EDICIÓN DEL RISK WATCH NOS CENTRAMOS EN UNA SERIE DE ASUNTOS RELATIVOS A LA SOSTENIBILIDAD POR LO QUE RESULTA UN BUEN MOMENTO PARA INTRODUCIR A JACOB DAMGAARD. MUCHOS DE VOSOTROS CONOCERÉIS A JACOB COMO PARTE DEL EQUIPO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS, PERO TAMBIÉN ACABA DE SER NOMBRADO DIRECTOR DE SOSTENIBILIDAD DEL BRITANNIA. APROVECHAMOS ESTA OPORTUNIDAD PARA PREGUNTAR A JACOB ACERCA DE COMO VE LOS ASUNTOS DE ASG Y SOSTENIBILIDAD.**



Jacob Damgaard  
jdamgaard@tindallriley.com

## EN EL ARTÍCULO ANTERIOR HEMOS ANALIZADO EL TÉRMINO ASG ¿EN QUÉ SE DIFERENCIA DE LA SOSTENIBILIDAD?

Empecemos con una definición general de sostenibilidad. Este es un término muy fluido, pero podría resumirse como sigue: **“Un objetivo social consistente en que todos los humanos puedan coexistir de una manera segura durante un largo periodo de tiempo”**; o tal como establece en 1987 la Comisión Brundtlan de las Naciones Unidas: **“Obtener las necesidades del presente sin comprometer la posibilidad de que las generaciones futuras obtengan sus propias necesidades”**. Así que, básicamente, se trata de actuar de una manera prudente y ética para asegurar el bienestar en la tierra de las generaciones actuales y futuras.

Con ASG desmenuzas la sostenibilidad en tres áreas principales – Medioambiente, Social y Gobernanza, y utilizando estas tres áreas implementas sistemas y medidas para conseguir el objetivo global de la sostenibilidad. Esto se realizará mediante la introducción de políticas y procedimientos junto con indicadores clave para medir la ejecución y establecer objetivos para mejorarla.

## ¿PUEDES EXPLICAR PORQUÉ LA SOSTENIBILIDAD ES TAN IMPORTANTE?

Está ampliamente reconocido que existe una necesidad urgente de combatir el cambio climático para reducir su impacto a largo plazo en el mundo y de ahí que el SDG 13 de Naciones Unidas establece – “Toma medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus impactos”. Sin embargo, tan importante como el cambio climático, existen otros muchos aspectos sobre sostenibilidad y todo el mundo debe de tomar cartas en el asunto introduciendo planes y objetivos sostenibles.

Hoy en día los consumidores son políticamente más conscientes y tienen

una expectativa natural de que las compañías están operando con ética en todos los aspectos del negocio. El más pequeño fallo, ya sea internacional o no, puede resultar en un severo daño operacional y reputacional para una compañía - y esto puede ser permanente. Además, existe una aspiración política para establecer objetivos ambiciosos de sostenibilidad tal como el tránsito a la energía verde.

La necesidad urgente de reducir el cambio climático y, por consiguiente, la necesidad de descarbonizar la industria marítima ha llevado a la introducción de los principios Poseidón en el sector bancario lo cual es un marco para integrar las consideraciones climáticas a las decisiones de préstamo. Esto, junto con medidas tales como el acuerdo Sea Cargo Charter constituyen una presión adicional sobre los Asociados para implementar medidas sostenibles para asegurar la financiación de su flota. Existe también el incentivo de la industria para cambiar a energías verdes junto con los requisitos de los aseguradores y, por último, pero no menos importante, existe la expectativa interna de los empleados que esperan que su compañía actúe de manera ética. Así que existe una gran presión sobre los Asociados para operar de manera sostenible y promocionar la sostenibilidad y ciertamente esto aumentará en el futuro.

## SABEMOS LO QUE SIGNIFICAN LOS TÉRMINOS, PERO ¿QUÉ ESTÁ HACIENDO BRITANNIA PARA SER MÁS SOSTENIBLE?

La sostenibilidad forma parte ahora de la manera de hacer negocios por parte del Britannia y estamos comprometidos con los 17 objetivos de sostenibilidad de las Naciones Unidas, así como con los 10 principios del Global Compact de Naciones Unidas. Esto ha dado como resultado una serie de iniciativas, desde proveer de botellas de agua sostenibles a los empleados hasta revisar el espacio de oficina que alquilamos,



## ES IMPORTANTE PARA BRITANNIA PODER AYUDAR A SUS ASOCIADOS Y A LA INDUSTRIA EN GENERAL DE LA MEJOR MANERA POSIBLE EN LO QUE SE REFIERE A SUS ESFUERZOS FUTUROS PARA LA SOSTENIBILIDAD.

ayudas benéficas, iniciativas anticorrupción y establecer indicadores clave para medir la huella de carbón en los viajes de negocios, igualdad en el trabajo y mucho más.

Se pueden encontrar más detalles de todo ello en el informe de sostenibilidad del Britannia que está en línea con los requisitos de estándares reconocidos de información, publicados anualmente y disponibles en nuestra página web en: <https://bit.ly/3KbfZXA>

### ¿PUEDES EXPLICARNOS LO QUE ESTÁ HACIENDO EL BRITANNIA PARA AYUDAR A SUS ASOCIADOS EN SU CAMBIO HACIA UNA MAYOR SOSTENIBILIDAD?

Por ejemplo, cada etapa de la descarbonización y la transición hacia una economía cero neta involucrará a nuevas tecnologías y, por lo tanto, llevará a nuevos riesgos. Dada nuestra cercanía a nuestros Asociados de gran calidad y diversidad, Britannia está en una posición única para ayudar a sus Asociados a comprender estos riesgos potenciales y cómo los pueden mitigar para prevenir las pérdidas. Esto es especialmente importante ya que la política de cada uno de los Asociados para llegar a la descarbonización y otros aspectos de la sostenibilidad será diferente. Es por ello por lo que el Britannia ha emitido un formato de informe de sostenibilidad que puede ser utilizado como una guía y punto de partida por los Asociados para iniciar su viaje hacia la sostenibilidad y que puede obtener en nuestra página web: <https://bit.ly/3wpvjkb>

Además, como asegurador de P&I es importante que incluyamos en lugar de excluir, en el sentido de que facilitemos una red de seguridad para no limitar la cobertura de P&I a los Asociados que quieran investigar y probar nuevas tecnologías tales como los combustibles alternativos. Siempre y cuando los Asociados lleven a cabo la debida diligencia, queremos ayudar a promover la innovación en toda la industria que

será necesaria para conseguir el objetivo de cero emisiones.

### ¿CUALES CREES QUE SON LOS MAYORES RETOS ASG A LOS QUE SE ENFRENTA LA INDUSTRIA MARÍTIMA?

Creo que hay un consenso en la industria de que la descarbonización es el mayor reto al que tiene que hacer frente la industria marítima ya que requerirá nuevas tecnologías y una gran inversión en investigación, desarrollo, y formación - todo ello mientras corre el reloj medioambiental.

Sin embargo, de nuevo es importante que en el camino a largo plazo hacia la descarbonización no se descuiden otras áreas. Como miembro del Maritime Anti-Corruption Network (MACN), Britannia está trabajando con sus Asociados para tratar de eliminar la corrupción en la industria marítima y, aunque ya se ha conseguido un progreso significativo, todavía hay trabajo por hacer. Otra área importante es la igualdad y, en particular, trabajar para animar a que más mujeres elijan la industria marítima como carrera, lo cual va de la mano de asegurar que existe un ambiente de trabajo libre de acoso para todo el mundo. Y, como siempre, una prioridad principal para todos nosotros debe ser buscar la seguridad y bienestar de todos los empleados.

### ¿CÓMO VES EL IMPACTO DE LA CRISIS ENERGÉTICA PREVISTA PARA ESTE INVIERNO Y QUÉ PUEDE SUPONER ESTO PARA EL ASG?

Ciertamente la guerra en Ucrania ha provocado discusiones dentro de la UE acerca de la dependencia actual de los combustibles fósiles procurados por un número limitado de fuentes. Por un lado, es posible que veamos un incremento en la inversión en tecnologías verdes, tal como la eólica, a medida que los países procuran aumentar su autosuficiencia en lo que se refiere a recursos energéticos y esto traerá consigo el apoyo a la parte medioambiental de la agenda ASG. Por

otro lado, la carrera para asegurar fuentes energéticas suficientes puede traer consigo un resurgimiento a corto y largo plazo de la demanda y suministro de combustibles fósiles, así como resucitar el debate acerca del rol de la energía nuclear si se quiere cumplir con los objetivos climáticos bajo el Acuerdo de París. Cualquiera de las opciones traerá consigo inevitablemente una lista de preguntas éticas, medioambientales y de seguridad, y requerirá un análisis serio en términos de los riesgos relacionados y oportunidades, así como alineación con la totalidad de la agenda ASG.

### ¿CÓMO PODEMOS COLABORAR TODOS DENTRO DE LA ORGANIZACIÓN?

Es importante que la sostenibilidad y ASG no se conviertan en funciones o actividades estancas y aisladas del resto de la compañía. Sólo serán realmente efectivas cuando todo el mundo esté totalmente involucrado. Todos los empleados deberán actuar prudentemente y cumplir las políticas y procedimientos de su compañía incluyendo a aquellos relativos a ASG y deberían de ser capaces de suscitar cualquier preocupación que puedan tener con su director y/o representante de sostenibilidad. Los empleados también deberán de sentirse libres para plantear sugerencias que puedan mejorar el desarrollo del ASG de la compañía. Empleadores y empleados deben de recordar que la sostenibilidad no se trata únicamente de cómo se percibe la compañía desde el exterior sino también cómo se percibe desde dentro por sus propios empleados.

EN LOS ÚLTIMOS AÑOS PROBABLEMENTE LA DESCARBONIZACIÓN SE HA CONVERTIDO EN UNO DE LOS TEMAS MÁS HABITUALES EN LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN DEL ÁMBITO MARÍTIMO. EL ACUERDO DE PARÍS DE 2015, EN EL MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS, SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO, SE COMPROMETIÓ A MANTENER EL AUMENTO DE LA TEMPERATURA MEDIA A NIVEL MUNDIAL EN MENOS DE 2°C RESPECTO A LOS NIVELES PRE-INDUSTRIALES PARA 2100, MIENTRAS SE HACEN ESFUERZOS PARA LIMITAR EL CALENTAMIENTO A 1,5°C.

# DESCARBONIZACIÓN

## PROGRESOS REALIZADOS Y EVOLUCIÓN FUTURA

**EN ABRIL DE 2018, LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI) ADOPTÓ SU ESTRATEGIA PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DESDE LOS BUQUES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (GEI), CON EL OBJETIVO DE REDUCIR LA INTENSIDAD DEL CARBONO EN AL MENOS UN 40% PARA EL 2030 Y UN 70% PARA 2050, Y REDUCIR LAS EMISIONES DE GEI EN AL MENOS UN 50% PARA EL AÑO 2050. EXISTE TAMBIÉN EL DESEO FUERTE DE MUCHOS PAISES Y DEL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE REDUCIR LAS EMISIONES EN UN 100% PARA EL 2050.**

El sector tiene claro que el objetivo es acabar con el uso de combustibles fósiles, lo que exige que entren en servicio buques comercialmente viables con cero emisiones en un futuro próximo. Con la mayoría de la flota mercante mundial quemando combustibles fósiles, habrá que considerar cómo los buques que actualmente se están financiando, diseñando y construyendo, serán capaces de operar o cambiar a un combustible alternativo no fósil más adelante en su vida operativa.

### COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Como consecuencia de estos cambios, el mercado de los combustibles alternativos no fósiles ha experimentado un rápido crecimiento en los últimos años, y se están probando

como posibles soluciones para contribuir a la descarbonización del sector marítimo. Por el momento es difícil identificar qué combustibles serán las alternativas más realistas a los combustibles fósiles, ya que esto dependerá de los resultados de las pruebas a gran escala que se están llevando a cabo, así como de otros factores como la posibilidad de garantizar el suministro global de cualquier nuevo combustible.

### POSIBLES RIESGOS DE P&I RELACIONADOS CON EL USO DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

La introducción de combustibles alternativos introduce riesgos nuevos o mayores en comparación con los asociados al uso de combustibles fósiles. Desde la perspectiva de P&I, los siguientes factores pueden suponer posibles responsabilidades para los Asociados, siempre teniendo en cuenta que estos riesgos pueden evolucionar y cambiar a medida que se desarrolle la tecnología:

**DISPONIBILIDAD** – La falta de disponibilidad podría dar lugar a interrupciones de las operaciones y, en el peor de los casos, a hacer que un buque sea inoperativo si no puede utilizar otros tipos de combustible disponibles. En el caso de los buques fletados, esto podría dar lugar a controversias, ya que el buque podría verse ante la imposibilidad de cumplir las obligaciones de su contrato de fletamento.

En el caso de los buques fletados, cuando un Asociado, como fletador, es responsable de suministrar combustible al buque, esto requerirá una planificación más detallada a largo plazo para garantizar que haya suficiente combustible en los lugares requeridos, y para evitar excesivos desvíos, de los que el fletador puede ser responsable.

**INFRAESTRUCTURA** – Se necesitarán importantes inversiones para desarrollar las infraestructuras necesarias para garantizar el adecuado suministro de combustible. La University Maritime Advisory Services estima que el 87% del coste previsto de 1,65 trillones de USD para descarbonizar el transporte marítimo de aquí a 2050 tendrá que dedicarse a crear la infraestructura de suministro y abastecimiento de combustible<sup>1</sup>.



<sup>1</sup>UMAS (2020). *Aggregate investment for the decarbonization of the shipping industry.*

# DESCARBONIZACIÓN

PROGRESOS REALIZADOS Y EVOLUCIÓN FUTURA

El mayor desafío será en el tráfico tramp, donde los barcos no operan de acuerdo con una rotación predeterminada. Obviamente, los combustibles alternativos más populares podrán encontrarse en todo el mundo pero, si la infraestructura no está instalada, los Asociados tendrán que planificar con cautela el suministro de combustible a sus buques. Si no lo hacen, podrían surgir disputas sobre off hire, ya que el buque podría tener que desviarse para realizar suministro o permanecer inactivo a la espera de que el combustible esté disponible.

**CALIDAD** – No existe una normalización internacional para la mayoría de los combustibles alternativos, por ejemplo, normas como la norma ISO 8217 relacionada con los combustibles fósiles. Esto podría conducir a controversias sobre los combustibles, ya que podría ser difícil para los Asociados defender que el combustible alternativo no se ajusta a las especificaciones requeridas.

Los Asociados tendrán que proporcionar a sus proveedores una especificación clara y detallada del combustible para asegurarse de que sólo se suministra el combustible adecuado para su uso a bordo. Los Asociados también deberán establecer parámetros de prueba adecuados para determinar la calidad del combustible alternativo que se les entregue, y las especificaciones también deben ser acordadas con el fletador.

**GESTIÓN DEL COMBUSTIBLE** – El uso de combustibles alternativos requerirá que los Asociados identifiquen de forma adecuada cualquier riesgo operacional asociado con el uso de dichos combustibles. Deberán proporcionar a la tripulación la formación práctica adecuada y con la comprensión adecuadas para mitigar estos riesgos de manera suficiente para evitar conflictos de off hire bajo la póliza de fletamento por fallo de la máquina.

**SALUD, SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE** – Los posibles problemas de salud relacionados con el uso de combustibles alternativos varían considerablemente en función del tipo de combustible. Todo combustible suministrado debe ir acompañado de una ficha de datos de seguridad (ISTAS), que debe constituir la base de una evaluación exhaustiva de los riesgos para garantizar que se han establecido las barreras de seguridad apropiadas para mitigar los riesgos identificados. Por ejemplo, se sabe que el amoníaco es muy tóxico y, por lo tanto, cualquier fuga podría ser letal para un miembro de la tripulación expuesto a dicha fuga.

Otro problema de seguridad importante está relacionado con la temperatura del punto de inflamación de ciertos combustibles, que puede estar por debajo de los actuales requerimientos de SOLAS de 60°C. El uso de estos combustibles requerirá un proceso de aprobación riguroso, que incluya la consulta al Estado de bandera, así como un aumento de los medios de seguridad para garantizar que el combustible se manipula de forma segura a bordo.

**PRECIO DEL FUEL** – Otro factor que puede convertirse en un riesgo comercial para los Armadores es el precio de los combustibles alternativos en comparación con los combustibles fósiles. Actualmente, los combustibles alternativos tienden a ser más caros que los combustibles fósiles, y también hay variaciones locales y regionales en el precio y en la disponibilidad. Sin embargo, en la medida que crezca el mercado de los combustibles alternativos, habrá posibilidades de reducir los costes, a medida que la tecnología mejore y se incremente la cantidad de combustible.

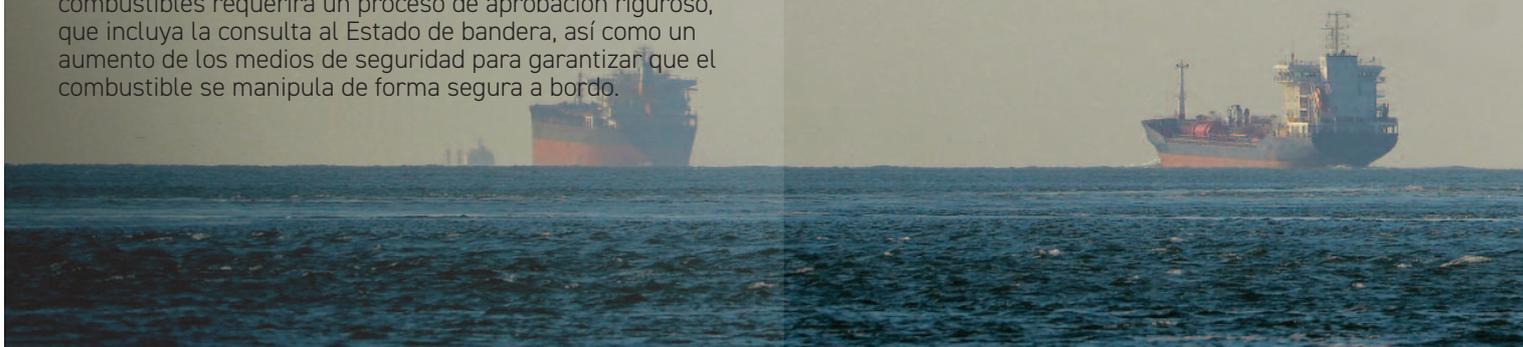
## CONCLUSIÓN

Todavía es demasiado pronto para decir cuáles serán las alternativas preferidas a los combustibles fósiles, ya que dependerá de una serie de factores. Uno de ellos son los evidentes beneficios medioambientales de cada combustible alternativo, pero los mayores retos tendrán que ver con la disponibilidad, la infraestructura de apoyo y el precio de los combustibles alternativos. Todos estos elementos deben estar disponibles antes de que estos combustibles se conviertan en alternativas realistas para toda la industria.

Además, es necesario aumentar las pruebas a gran escala para determinar y confirmar la idoneidad operativa y fiabilidad de los combustibles alternativos. A la hora de elegir el combustible adecuado, los Asociados tendrán que realizar una exhaustiva evaluación operativa, incluida la consulta a las diferentes partes interesadas para determinar qué combustible alternativo se adapta mejor a los requisitos de su operación.

Desde el punto de vista de la responsabilidad de los seguros, lo que más preocupa es la posible falta de disponibilidad y de infraestructura que podría provocar problemas de suministro. Los Asociados tendrían que hacer planes detallados para asegurarse de que sus buques puedan ser abastecidos de forma suficiente y eficaz. Además, la variación entre los diferentes tipos de combustible alternativo junto con la falta de estandarización puede llevar a una mayor probabilidad de disputas sobre el combustible.

Los Asociados tendrán que revisar a fondo su sistema de gestión de la seguridad (SGS) y aplicar procedimientos sólidos, así como impartir formación al personal clave, para asegurarse de que estos riesgos se gestionen adecuadamente.



Esta tabla examina algunos de los combustibles alternativos más comunes y señala las diferentes ventajas e inconvenientes de cada uno de ellos.

COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS	DETALLES	PROS	CONTRAS
<b>GAS NATURAL LICUADO (GNL)</b>	Requiere un motor apto para el GNL con un sistema de manipulación de combustible diferente y un mayor espacio de almacenamiento de combustible	Seguridad en el uso / tecnología probada / red de abastecimiento de combustible en desarrollo / muy bajo en contenido de óxido nitroso (NOx), óxido de azufre (SOx) y material particulado (MP) / >20% menos de CO2 / los transportistas de GNL pueden utilizar gas residual	Escape del metano / GNL sigue siendo un combustible fósil / variación regional en la disponibilidad del abastecimiento de combustible / precio futuro del GNL incierto / elevado gasto de capital -especialmente la reconversión / posible pérdida de capacidad de carga
<b>GAS LICUADO DE PETROLEO (GLP)</b>	Requiere un motor apto para el GLP con un sistema de manipulación de combustible diferente	Bajo NOx, SOx y MP / aprox. 10-20% menos de CO2 / los buques GLP pueden utilizar la carga como combustible / amplia estructura de terminales	Hasta la fecha, la adopción como combustible marino es limitada fuera de los buques de GLP/ sigue siendo un combustible fósil / el incentivo económico depende del precio
<b>METANOL</b>	Se produce principalmente a partir del gas natural / puede utilizarse en motores de combustible dual / motores de metanol	Manejo de combustible y gestión de riesgos más sencillo que el GNL / cero emisiones de CO2 para el "metanol verde" / reducción de NOx y de SOx / infraestructura de terminales existente	La reconversión puede ser compleja / baja densidad energética / probablemente sea costoso a corto plazo / tóxico e inflamable / producción global aún limitada
<b>BIO FUELES</b>	Aunque muchos motores son compatibles algunos buques requieren modificaciones en el sistema de combustible y en el motor	Algunos tipos de biodiésel ya están ampliamente disponibles a precios competitivos y pueden utilizar productos de desecho existentes / requiere cambios limitados en los motores y en los sistemas de manipulación de combustible	Por lo general no hay reducción de CO2 del buque / las emisiones varían según cadena de suministro / cuestiones de sostenibilidad (por ejemplo, uso de la tierra para la producción de aceite de palma)
<b>HIDRÓGENO</b>	Desarrollo centrado en las pilas de combustible de emisiones cero / también puede utilizarse en motores de combustión especializados	Potencialmente limpio y abundante atrayendo una inversión significativa en tecnología / pilas de combustible más eficientes que los motores de combustión	La producción de combustible todavía consume mucha energía / la producción a gran escala es cara / infraestructura de suministro no desarrollada / caro de almacenar a -253°C
<b>AMONIACO</b>	Puede producirse a partir de la reacción catalítica de nitrógeno del aire e hidrógeno del agua y utilizarse en motores de combustión o en pilas de combustible	Ya se produce y comercializa a escala / cero emisiones del propio buque / el "amoníaco verde" podría ser totalmente libre de emisiones GEI	El proceso de producción actual (Haber-Bosch) consume mucha energía / mucho menos denso energéticamente que los combustibles a base de petróleo / extremadamente tóxico y corrosivo / importantes emisiones de NOx / posible dificultad para mantener la combustión / será necesario instalar sistemas de seguridad adicionales para gestionar el riesgo de toxicidad
<b>BATERÍAS</b>	Las baterías pueden almacenar energía eléctrica para propulsión cargando el buque mediante una conexión a tierra de alto voltaje (CTAV)	El propio buque no genera emisiones / podría estar libre de carbono si la fuente de energía en tierra también es verde / ya se utiliza para pequeños transbordadores / ampliación de la red de CTAV en los puertos	Poco práctico para los buques más grandes o para los que realicen viajes largos debido al tamaño de las baterías necesarias / todavía posibles emisiones upstream / pérdida potencial de espacio de carga / inadecuado para muchos lugares / problemas de seguridad con algunos tipos de baterías
<b>METANO SINTÉTICO</b>	Combustible producido mediante la combinación de hidrógeno producido utilizando el exceso de energía de las renovables y residuos de CO <sub>2</sub>	El combustible podría utilizar motores aptos para GNL / potencial para ampliar el GNL más allá de "combustible puente" / buen método de captura de carbono y reutilización	El proceso de producción sigue siendo energéticamente ineficiente y costoso / actualmente disponibilidad limitada

# BRITANNIA EN HONG KONG

## TR(B)HK/SUCURSAL DE BRITANNIA EN HONG KONG

LA OFICINA DE BRITANNIA EN HONG KONG OFRECE SERVICIOS DE GRAN CALIDAD DE SUSCRIPCIÓN Y TRAMITACIÓN DE RECLAMACIONES, PARA LOS ASOCIADOS DE BRITANNIA CON SEDE EN CHINA CONTINENTAL, TAIWÁN Y HONG KONG, ASÍ COMO SERVICIOS DE TRAMITACIÓN DE RECLAMACIONES A SUS ASOCIADOS EN COREA DEL SUR. TAMBIÉN OFRECE SERVICIOS DE CORRESPONSALES A TODOS LOS ASOCIADOS DE BRITANNIA QUE NECESITAN ASISTENCIA EN AGUAS DE HONG KONG. BRITANNIA HA SIDO AUTORIZADO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE SEGUROS DE HONG KONG DESDE DICIEMBRE DE 2018 PARA LA CONTRATACIÓN DE SEGUROS EN HONG KONG PARA SUS ASOCIADOS EN ESTE PAÍS.



El edificio de oficinas reduce el impacto urbano en la isla, en este vecindario de alta densidad.

### ESPACIO DE OFICINA SOSTENIBLE

En 2019, Britannia se trasladó a una nueva oficina, K11 ATELIER King's Road, reconocido como uno de los edificios más sostenibles del mundo. TR(B)HK ha firmado una iniciativa de alquiler de "Creación de valor compartido" (CVC) con el Grupo K11. La iniciativa compromete a ambas organizaciones a trabajar en colaboración para mejorar la gestión de los residuos y la eficiencia energética. En el marco de esta iniciativa, TR(B)HK ha acordado nombrar a un embajador de la sostenibilidad y se ha comprometido a adoptar prácticas operativas sostenibles, incluida la participación en los programas de gestión de residuos y reciclaje de K11.

La iniciativa de alquiler CVC tiene como objetivo impulsar la sostenibilidad mediante la adopción de valores compartidos, la concienciación a través de noticias sobre sostenibilidad, talleres y oportunidades de creación de redes diseñadas para apoyar los esfuerzos de ahorro energético (reducción de carbono) y gestión de residuos. El bloque de oficinas K11

ATELIER ofrece más de 70 características de sostenibilidad y una amplia zona verde, equivalente a 26 pistas de tenis. También cuenta con el mayor sistema híbrido de instalación solar fotovoltaica y térmica de Asia, que genera conjuntamente electricidad y agua caliente. El jardín de la azotea está abierto al uso de los inquilinos.



**“RENOVAR EL ALQUILER EN ATELIER K11 Y COMENZAR CON ESTA NUEVA INICIATIVA TIENE TODO EL SENTIDO YA QUE COMBINA UNA CLARA DEMOSTRACIÓN DE LA VOLUNTAD DE LA EMPRESA Y DE LOS DIRECTIVOS DE UTILIZAR UN ESPACIO Y UNAS PRÁCTICAS DE TRABAJO SOSTENIBLES CON LA INTENCIÓN DE OFRECER UN ENTORNO DE TRABAJO A SUS EMPLEADOS CON EL FIN DE MEJORAR SU BIENESTAR”.** **TIM FULLER**, Director de

TR(B)HK y Jefe Ejecutivo de la sucursal del Britannia en Hong Kong.



## BRITANNIA HONG KONG

**TIM FULLER** es el Director de TRB responsable de Hong Kong, Director de TR(B)HK y Jefe Ejecutivo de la sucursal de Britannia en Hong Kong. Reside en Hong Kong desde el 1 de enero de 2018. Anteriormente, Tim fue el Director de Operaciones de Tindall Riley (Britannia) Limited en Londres, incorporándose originalmente a Tindall Riley en 1987 como tramitador de siniestros y, antes de eso, navegando hasta alcanzar el rango de segundo oficial, prestando servicio en buques de carga general y en bulkers handy.

**WING WAI** es Directora de División de TR(B)HK y Jefa de Reclamaciones de la sucursal de Britannia en Hong Kong. Dirige el equipo de reclamaciones para los Asociados con sede en China continental, Taiwán y Hong Kong. Es una abogada con doble titulación, hongkonesa e inglesa. Pasó siete años en un bufete internacional de derecho marítimo en Hong Kong antes de unirse a Tindall Riley en 2014. Tiene una gran experiencia en la gestión de reclamaciones y disputas y en el asesoramiento a los Asociados en una amplia gama de cuestiones de P&I, FD&D y CLH.

**GWEN VETUZ** es Directora de División de TR(B)HK y jefa del equipo de reclamaciones de Corea con sede en Hong Kong. Es una abogada titulada en Inglaterra, Singapur y Hong Kong que pasó 17 años en Singapur y Hong Kong en bufetes de abogados marítimos internacionales antes de unirse a Tindall Riley en 2020. Ahora dirige un equipo que trabaja con los Asociados coreanos de Britannia, asistiendo en asuntos de P&I, FD&D y CLH.

**SISSI ZHANG** es Directora Asociada y Jefa de Suscripción de la sucursal de Britannia en Hong Kong. Proporciona servicios de suscripción diarios a nuestros Asociados en China

continental, Taiwán y Hong Kong. Antes de incorporarse a Tindall Riley en 2021, Sissi trabajó en una de las más importantes firmas de brokers internacionales durante 7 años, terminando como Vicepresidenta y Líder de Desarrollo de Negocios Marítimos con responsabilidades en la Práctica Marítima de la Gran China.

**SONIA CHENG** es Directora de TR(B)HK y Jefa de Finanzas de la sucursal de Britannia en Hong Kong desde julio de 2020. Es responsable tanto del cumplimiento como de los informes reglamentarios, de los informes financieros y de otros asuntos relacionados con las finanzas. Sonia es contable pública certificada en Hong Kong y en Estados Unidos. Lleva más de 18 años en el sector de los seguros, desempeñando funciones financieras en diferentes empresas, incluyendo aseguradoras y una reaseguradora y adquiriendo un amplio espectro de exposiciones en análisis y gestión financiera.

Otros miembros de los dos equipos de siniestros son **AMANDA CHEUNG, JI YOUNG KIM, NICOLE TSUI, EDWARD ALLSOP, JASON HO, MONICA LUO, EVA TANG** y **BIANCA ZHENG**, que aportan una amplia experiencia jurídica, marítima y de ajuste al proceso de tramitación de siniestros. **CONNIE CHAN** es el principal punto de contacto para el trabajo de corresponsales y cuenta con el apoyo de Tim, Wing y otros miembros del equipo de siniestros cuando es necesario. Sus datos de contacto pueden encontrarse en el sitio web de Britannia (<https://bit.ly/3AW27ME>). **EMILY CHUNG, REBECCA WONG** y **JENNY KWONG** proporcionan apoyo administrativo a la oficina, mientras que **TONY TANG** ofrece apoyo informático al equipo y a otras oficinas de TR en Asia.

## BRITANNIA HONG KONG EVENTS

Una vez que se relajaron las restricciones por la pandemia, la oficina organizó una serie de eventos para los Asociados y brókers y también acogió un acto benéfico en la oficina como parte de su programa de CSR (Corporate Social Responsibility). En la foto, los miembros del personal de Hong Kong dando la bienvenida a los invitados al almuerzo de los Asociados el 25 de mayo de 2022.



# RECLAMACIONES Y LEY

## SANCIONES, FUERZA MAYOR Y EL ALCANCE DE LOS DENOMINADOS “ESFUERZOS RAZONABLES”



Georgiana Steiger,  
gsteiger@tindallriley.com

EL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA INGLÉS HA PROPORCIONADO ORIENTACIÓN SOBRE EL ALCANCE DEL TÉRMINO “ESFUERZOS RAZONABLES” Y HA CONFIRMADO QUE UNA PARTE NO ESTÁ OBLIGADA A ACEPTAR UNA EJECUCIÓN NO CONTRACTUAL PARA ELUDIR EL EFECTO DE UNA CLÁUSULA DE FUERZA MAYOR.

*(MUR Shipping BV Vs RTI Ltd [2022] EWHC 467 [Comm])*

En Junio 2016, los armadores celebraron un contrato de fletamento (COA) con los Fletadores, en virtud del cual los Armadores acordaban transportar varios cargamentos de bauxita desde Guinea a Ucrania. El COA contenía una cláusula de fuerza mayor, que definía la fuerza mayor como un “estado de cosas que... [está] fuera del control inmediato de la Parte que emite la Notificación de Fuerza Mayor... [y que no puede] ser superado empleando esfuerzos razonables por la Parte afectada...”

El 6 de Abril de 2018, la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC, en sus siglas en inglés) del Departamento del Tesoro de EEUU sancionó a la empresa matriz de los Fletadores incluyéndoles en sus listas tanto de “Specially Designated Nationals” como de “Blocked Persons”. El 10 de Abril de 2018, los Armadores enviaron una notificación de fuerza mayor a los Fletadores, haciendo constar que continuar con la ejecución del COA constituiría un incumplimiento de las sanciones y señalando que los pagos que hubieran de realizarse en virtud del COA, cuyos términos establecían expresamente que debían efectuarse en dólares estadounidenses, ya no estarían permitidos.



Los Fletadores rechazaron la notificación, afirmando que la sanción de su empresa matriz no interferiría en las operaciones de carga, que los pagos podían hacerse alternativamente en euros y que, como empresa holandesa, los Armadores no eran una "persona estadounidense" afectada por las sanciones.

Los Armadores mostraron su desacuerdo y rehusaron designar más buques bajo el COA. Por lo tanto, los Fletadores buscaron un tonelaje alternativo y sometieron a arbitraje en Londres una reclamación por sus pérdidas contra los Armadores.

El tribunal de arbitraje falló a favor de los Fletadores sobre la base de que la aceptación por parte de los Armadores de su propuesta de pagar en euros entraba dentro en el ámbito de los "esfuerzos razonables" y que el pago en euros suponía una "alternativa completamente realista" a los pagos en dólares estadounidenses. El tribunal sostuvo que los Armadores podrían haber aceptado el pago en euros sin sufrir ninguna pérdida, ya que los Fletadores podrían haber reembolsado los costes de la conversión (cosa que los Fletadores habían manifestado que harían).

Los Armadores apelaron ante el Tribunal Superior de Justicia inglés con relación a la cuestión de si los "esfuerzos razonables" se extendían a aceptar el pago en euros, dado que el COA exigía que los pagos se hicieran en dólares estadounidenses.

El Tribunal Superior inglés dio la razón a los Armadores y anuló la decisión del Tribunal. El alcance de la obligación de hacer "esfuerzos razonables" para cumplir un contrato se limita a la ejecución de lo que las partes hayan acordado contractualmente. El Tribunal Superior dictaminó que la aceptación de euros habría constituido una "ejecución extracontractual" y que, por tanto, dicha acción estaba fuera del ámbito de lo que eran los "esfuerzos razonables".

El Tribunal Superior afirmó que cuando un acuerdo especifica que el pago debe efectuarse en la divisa designada, se trata de "una obligación contractual importante". Por lo tanto, los Armadores tendrían derecho a rechazar el pago en otra moneda y exigir el pago en la divisa acordada contractualmente.

Este caso ilustra la importancia de asegurarse de que las cláusulas de fuerza mayor estén cuidadosamente redactadas. Es de particular importancia en el actual clima de sanciones que dichas cláusulas reflejen con exactitud las intenciones de las partes, especialmente cuando se exija que los pagos se realicen en dólares estadounidenses.

La decisión también es interesante, ya que se puede argumentar que la decisión del tribunal reflejaba un enfoque más comercial de la disputa, mientras que al Tribunal Superior se le pidió que considerara un punto específico del derecho.



# ENTREGA DE LA CARGA SIN HABERSE PRESENTADO UN CONOCIMIENTO DE EMBARQUE QUE SE HABÍA EMITIDO A LOS FLETADORES: EL TRIBUNAL SUPERIOR INGLÉS DESESTIMA UNA DEMANDA POR ENTREGA INDEBIDA.



Konstantinos Samaritis,  
ksamaritis@tindalriley.com

EL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA INGLÉS HA CONSIDERADO RECIENTEMENTE EL ESTATUS CONTRACTUAL DE UN CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EMITIDO EN NOMBRE DE LOS ARMADORES DE UN BARCO A LOS EMBARCADORES CUANDO EXISTE UNA PÓLIZA DE FLETAMENTO CELEBRADA ENTRE EL ARMADOR Y LOS EMBARCADORES Y EL EFECTO DE UNA NOVACIÓN DE ESA PÓLIZA DE FLETAMENTO SEGUIDO DE UN ENDOSO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE A UNA TERCERA PARTE (UNICREDIT BANK AG VS EURONAV NV [2022] EWHC 957 (COMM) (EL *SIENNA*).

## ANTECEDENTES

El litigio surgió a raíz de la entrega de un cargamento de fuel-oil bajo en azufre que había sido transportado por el *SIENNA* desde Rotterdam a Fujairah. Los embarcadores de la mercancía eran también los fletadores originales del buque. El 19 de Febrero de 2020 se emitió un conocimiento de embarque en virtud del cual el Capitán, en nombre de los propietarios, reconoció el embarque de la mercancía a bordo del buque. El conocimiento de embarque fue consignado a la orden de los embarcadores o sus cesionarios.

Tras el embarque, los embarcadores/fletadores originales vendieron la mercancía. Un banco financió la compra de la mercancía por los compradores mediante una carta de crédito emitida el 1 de Abril de 2020 en virtud de un acuerdo de financiación entre el banco y los compradores. El acuerdo estipulaba que todos los derechos bajo los conocimientos de embarque que fueron emitidos para las mercancías financiadas en virtud del acuerdo se pignoraban y se cedían al banco.

El banco y los compradores pretendían que la mercancía fuera revendida a aquellos subcompradores que hubieran sido

aprobados por el banco en condiciones que exigían que los subcompradores pagaran directamente al banco en un plazo de 90 días a partir de la fecha de la factura contra, entre otras cosas, la presentación de las facturas de estos subcompradores.

Tras la recepción del pago de la mercancía por parte de los embarcadores/fletadores originales, éstos novaron su póliza de fletamento con los armadores a los compradores en virtud de un acuerdo de novación de fecha 6 de Abril de 2020.

La mercancía se descargó entre el 26 de Abril y el 2 de Mayo de 2020 mediante transbordo STS a otros dos buques y sin presentar el conocimiento de embarque original. En el momento de la descarga, el conocimiento de embarque seguía en manos de los embarcadores/fletadores originales y no había sido endosado.

El pago de las facturas por los subcompradores debía realizarse entre el 26 de Julio y el 9 de Agosto de 2020. Al acercarse estas fechas, el banco tuvo conocimiento de que los compradores sufrían dificultades financieras. El 7 de Agosto de 2020, los cargadores/fletadores originales endosaron el conocimiento de embarque al banco, que lo recibió el 13 de Agosto de 2020.

El banco no recibió las sumas debidas en virtud de las facturas de los subcompradores y presentó una demanda ante el Tribunal Superior de Justicia inglés contra los armadores por daños derivados de un supuesto incumplimiento del contrato de conocimiento de embarque debido a que los armadores entregaron la carga a un tercero sin presentar el conocimiento de embarque original.



### CUESTIONES JURÍDICAS

La cuestión principal que debía determinar el Tribunal era si el banco estaba legitimado para entablar una reclamación por entrega indebida en virtud del conocimiento de embarque. En la situación en la que el embarcador de la carga es también el fletador, el conocimiento de embarque constituye solamente un recibo y no es el contrato de transporte, el cual se encuentra contenido en el contrato de fletamento. Sin embargo, cuando un conocimiento de embarque que se emite a un fletador es endosado por el fletador a un tercero, el conocimiento de embarque sí que se convierte en un contrato entre el transportista y el endosatario. En este caso, no obstante, el conocimiento de embarque no fue endosado al banco mientras los embarcadores/fletadores originales seguían siendo fletadores (la póliza de fletamento se había novado previamente). Por lo tanto, en el momento de endosarse el conocimiento de embarque, éste no estaba en posesión actual de los fletadores.

El banco sostenía que el acuerdo de novación se limitaba meramente a transferir los derechos y obligaciones de la póliza de fletamento de los embarcadores/fletadores originales a los compradores y que ello no tenía ningún efecto sobre el conocimiento de embarque como contrato de transporte. Los armadores argumentaron que esto era erróneo y que el acuerdo de novación ponía fin a la relación contractual entre los armadores y los cargadores/fletadores originales y que no se había pretendido que el conocimiento de embarque creara a partir de ese momento una nueva relación entre ellos.

El Juez falló a favor de los armadores. Cuando se le emite un conocimiento de embarque a un fletador, constituye un recibo de la carga, pero no un contrato de transporte. El juez sostuvo que no había motivos suficientes que apoyaran la opinión de que cuando se nova un contrato de fletamento, se crea un nuevo contrato de transporte entre los armadores y los

embarcadores/fletadores originales contenido en el conocimiento de embarque - el conocimiento de embarque continúa siendo un mero recibo.

El Juez estuvo de acuerdo con los armadores en que cuando se emitió el conocimiento de embarque los embarcadores/fletadores originales y los propietarios no pretendían que su relación contractual estuviera contenida en el conocimiento de embarque, ya que su relación se regía por la póliza de fletamento. Mientras que los armadores y los embarcadores/fletadores originales pretendían que el conocimiento de embarque rigiera la relación contractual entre los armadores y un tercero si los fletadores originales cedían el conocimiento de embarque a un tercero, no había ninguna razón para creer que ellos pretendieran que la relación se rigiera por el conocimiento de embarque en caso de que la relación contractual entre los armadores y los cargadores/fletadores originales terminara por la novación de la póliza de fletamento.

El Juez, por tanto, concluyó que el conocimiento de embarque no contenía un contrato de transporte entre los propietarios y los embarcadores/fletadores originales a partir del 6 de Abril de 2020 y antes de la supuesta entrega indebida. En consecuencia, el endoso al banco no le daba título para demandar y su reclamación fracasó.

El Tribunal consideró que, aunque esto fuera erróneo, la pérdida del banco no fue causada por ningún incumplimiento del contrato de transporte por parte de los armadores. Los acuerdos de financiación habían previsto que la mercancía sería descargada sin necesidad de presentar el conocimiento de embarque original y las pruebas indicaban que el banco también sabía que el conocimiento de embarque no estaría disponible antes de la descarga e implícitamente aprobó la descarga sin la presentación del conocimiento de embarque original.





[britanniapandi.com](http://britanniapandi.com)  
[britanniacommunications@tindallriley.com](mailto:britanniacommunications@tindallriley.com)