



RISK WATCH

ENERO 2020

NOTICIAS DEL CLUB ANDREW CUTLER NOS PONE AL DÍA

MERCANCÍAS PELIGROSAS INFORME DEL CINS SOBRE ESTIBA

TRANSFERS DE PRÁCTICOS CONSEJOS DEL EQUIPO
DE PREVENCIÓN DE RIESGOS

COMBUSTIBLE BAJO EN AZUFRE NORMATIVAS POST 1 ENERO 2020

ACTUALIZACIÓN LEGAL CASOS RECIENTES



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855



OTRO AÑO ACTIVO PARA EL BRITANNIA

COMO SIEMPRE NUESTRO FOCO SE CENTRA EN NUESTROS ASOCIADOS Y NUESTRA META DE SER EL MEJOR PROVEEDOR DE SEGUROS DE P&I Y FDD

Brexit continúa siendo un elefante en una cacharrería. En el Reino Unido, el Brexit continúa siendo una fuente de sonrojo. No haré ningún comentario acerca de los méritos en disputa para que el Reino Unido votara la salida de la UE en Junio del 2016. Lo preocupante es la incertidumbre habida durante los últimos tres años como consecuencia de dicha votación. En Britannia continuamos planificándonos para lo peor aunque esperando lo mejor. Dicha planificación nos ha llevado a crear Britannia Europa, un Club de P&I hermano establecido en Luxemburgo. Si el Reino Unido deja la UE y Britannia pierde el derecho de "pasaporte" (esto es, Britannia, al igual que el resto de aseguradores del Reino Unido, pierde los derechos para asegurar los buques de nuestros Asociados que enarbolan alguna bandera de la UE), Britannia Europa comenzará a operar. Los Asociados prácticamente no apreciarán cambio alguno y seguirán beneficiándose del buen nivel de servicio y fortaleza financiera del grupo Britannia.

Dicha fortaleza financiera fue reconfirmada por S&P quien en Agosto 2019 confirmó el rating "A" (estable) del Britannia con una excepcional liquidez AAA. Esto permitió al Consejo de la Asociación otorgar una distribución de capital adicional de USD 15 millones a repartir entre todos los Asociados de P&I inscritos a prima mutua a fecha 15 Octubre 2019. Esta nueva distribución supuso que durante el 2019 se repartieron un total de USD 25 millones (y USD 85 millones desde Mayo 2017). Por otro lado, Britannia ha anunciado su abandono del sistema de declarar un incremento general para la renovación 2020/21 y las primas de los Asociados se establecerán de acuerdo con su perfil de riesgo y siniestralidad individual. Se entiende que esta es una manera más sofisticada de hacer frente a la renovación. Al mismo tiempo, desde el 2020/21 abandonamos también el sistema de Cuotas Adelantadas y Diferidas pasando a la prima en términos de Coste Total Estimado que se cobrará en tres plazos iguales. Este sistema simplificará la carga administrativa a los Asociados además de una mejora en los términos de pago. La circular sobre la renovación enviada a los Asociados contiene todos los detalles.

Ha habido un cambio en la Presidencia del Consejo de forma que Tony Firmin sucede a Nigel Palmer OBE. Como añadido a la página siguiente con más detalles acerca de este cambio, deseo a Nigel que disfrute de una buena jubilación al tiempo que le agradezco su servicio ejemplar al Britannia durante muchos años.

Tal como he mencionado, Britannia procura facilitar el nivel máximo posible de servicio. Para conseguirlo, durante el 2019 hemos realizado una segunda encuesta entre nuestros Asociados. Se están ahora analizando los resultados y esperamos poder publicar una circular a los Asociados en breve plazo. Más del 55% de nuestros Asociados tomaron parte en esta encuesta, lo cual entendemos es un gran logro y agradecemos a nuestros Asociados por ello. Como mutua, valoramos recibir información acerca de lo que hacemos bien y de lo que podemos mejorar.

Algo en lo que continuamos mejorando es invirtiendo en nuestras oficinas habiéndonos centrado durante el 2019 en expandir nuestros servicios de tramitación de siniestros, suscripción y prevención de riesgos en nuestros centros regionales. Esta inversión incluirá la incorporación a la gerencia del Britannia de B Denmark establecida en Junio 2018 que será rebautizada como TR(B) Denmark en un futuro. También hemos fortalecido nuestra alianza con nuestros corresponsales exclusivos en Corea del Sur, España y Taiwan a quienes agradezco mucho todo su apoyo.

Por último, agradezco a todos los Asociados su continua confianza en el Britannia, vuestro Club.

ANDREW CUTLER CEO BRITANNIA



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



NUEVO PRESIDENTE DEL CONSEJO DEL BRITANNIA



En Octubre se produjo un cambio de guardia en el Consejo del Britannia convirtiéndose Tony Firmin en su nuevo Presidente. La carrera marítima de Tony comenzó cuando se incorporó a Hapag-Lloyd en 1995 inicialmente como Director Financiero de Hapag-Lloyd America Inc. responsable para EEUU, Canadá y Latinoamérica. Su carrera con esta línea transnacional de portacontenedores culminó en Julio 2014 con su elección al Consejo Ejecutivo sirviendo como Chief Operating Officer hasta su jubilación el 30 de Junio del 2019. Tony ha ejercido como Vicepresidente del Britannia desde el 2016.

Esto ha supuesto inevitablemente tener que decir adiós a Nigel Palmer OBE que se retiró como Presidente durante la reunión del Consejo del Britannia en Roma el pasado 15 de Octubre. La reunión tuvo lugar en el barroco Palazzo Colonna sede de la asociación de armadores italianos (Confitarma). Agradecemos a Confitarma su hospitalidad que resultó ser un gran lugar para que Nigel pudiera despedirse del Consejo.

Nigel comenzó su carrera como alumno en BP Tanker Co. donde progresó hasta Capitán para luego ejercer varios cargos corporativos dentro de BP antes de su jubilación en el 2004. Entonces entró en el Consejo del Britannia convirtiéndose en su Presidente en Mayo 2008.

Con motivo de este cambio el Sr. Palmer dijo "Ha sido un inmenso placer poder colaborar en el gobierno del Club de P&I más antiguo durante la pasada década en la que hemos tenido que hacer frente a numerosos retos dentro de la industria marítima y por cuenta de nuestros Asociados". Como tributo al Sr. Firmin añadió: "Tony nos trae su considerable experiencia marítima y financiera que ayudará a guiar al Britannia durante los próximos años en los que continuará con su programa reciente de expansión regional e incremento de tonelaje a la vez que mantiene su fortaleza financiera".



Ella Hagell
ehagell@tindalriley.com

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE RESCATE MARÍTIMO (FIRM)

ESTAMOS ORGULLOSOS DE PODER ANUNCIAR QUE EL BRITANNIA ES AHORA UN MIEMBRO ASOCIADO DEL FIRM. SE TRATA DE UNA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL NO GUBERNAMENTAL QUE TRABAJA EN EL DESARROLLO Y MEJORA DE LA CAPACIDAD MUNDIAL PARA LA BÚSQUEDA Y RESCATE MARÍTIMO.

Su misión es unir a organizaciones de búsqueda y salvamento voluntarias y gubernamentales de todo el mundo para compartir sus ideas, tecnologías y experiencias sobre el salvamento de vidas y cooperar gratuitamente entre todas ellas para conseguir sus objetivos humanitarios comunes. El FIRM (IMRF, en sus siglas en inglés) también juega un importante papel de asesoramiento constituyendo una voz internacional para sus integrantes y tiene un estatus consultivo en la Organización Marítima Internacional (OMI) - siendo la única ONG de este tipo que lo tiene.

Ella Hagell (Directora del Departamento de Riesgos Personales del Britannia) atendió el almuerzo para la entrega de premios de FIRM que se celebró durante la London Shipping Week a bordo del HQS Wellington. Este año se concedió un premio especial a "las mujeres involucradas en búsqueda y rescate" concedido a aquella persona que es una inspiración y modelo para otras mujeres y chicas. Esto forma parte de un apoyo más amplio que el FIRM está facilitando para el programa de la OMI "capacitación de mujeres y chicas". El premio fue concedido a Isobel Tugwell, una joven tripulante del RNLI Shoreham Lifeboat Station en el Reino Unido.

Animamos a los lectores a que visiten la página web del FIRM para conocer mejor la importante labor que desarrollan en todas las áreas de búsqueda y salvamento así como para apoyar sus diversas iniciativas.

www.international-maritime-rescue.org

PUBLICACIÓN DEL CINS

CONSIDERACIONES SOBRE SEGURIDAD PARA LA ESTIBA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN PORTACONTENEDORES



Jacob Damgaard
jdamgaard@tindallriley.com

DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS SE HAN PRODUCIDO IMPORTANTES INCENDIOS DE MERCANCÍAS EN PORTACONTENEDORES ATRIBUIBLES AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS INCLUYENDO ALGUNOS CASOS EN QUE LAS MISMAS FUERON DECLARADAS INCORRECTAMENTE. LAS PÉRDIDAS RESULTANTES HAN SIDO SIGNIFICATIVAS TANTO EN TÉRMINOS DE BIENES COMO DE VIDAS.

Con objeto de abordar el problema de la estiba de mercancías peligrosas, el CINS (Cargo Incident Notification System) ha publicado "Consideraciones de Seguridad para Operadores de Buques Relativas a la Estiba de Mercancías Peligrosas en Portacontenedores" (Consideraciones sobre Seguridad). Desarrolladas por miembros del CINS, sociedades de clasificación, el Grupo Internacional de Clubes de P&I y otros partícipes, las Consideraciones sobre Seguridad repasan una serie de asuntos a tener en cuenta cuando se desarrolle una estrategia acerca de los riesgos en la estiba de mercancías peligrosas. Estas Consideraciones de Seguridad pretenden complementar las medidas que ya toman los operadores de buques, transportistas de carga y terminales portuarias y mejorar los requisitos obligatorios del IMDG, SOLAS y otros reglamentos.

Para cada objetivo las Consideraciones sobre Seguridad enumeran los requisitos funcionales que deben de cumplimentarse para conseguir esos objetivos y también analizan como estos se pueden conseguir utilizando una estrategia de estiba basada en el riesgo. Las Consideraciones sobre Seguridad se han desarrollado de manera que puedan aplicarse a cualquier tamaño de portacontenedor.

Las Consideraciones sobre Seguridad son una guía y no son obligatorias pero se recomienda a los Asociados que las tengan en consideración cuando planifiquen la estiba de mercancías peligrosas en portacontenedores con objeto de incrementar la seguridad de la tripulación, el buque y el medioambiente.

La publicación completa está disponible en la página web del Britannia:
<https://britanniapandi.com/cins-publishes-risk-based-dg-stowage-safety-considerations/>

Si tienen alguna pregunta o quisieran más información acerca del transporte seguro de contenedores y mercancías peligrosas, por favor, contacten con el equipo de Prevención de Riesgos del Britannia:
lossprevention@tindallriley.com

LAS CONSIDERACIONES SOBRE SEGURIDAD FACILITAN UNA GUÍA SOBRE CÓMO IMPLEMENTAR UNA ESTRATEGIA DE ESTIBA BASADA EN EL RIESGO. LA META GLOBAL ES TRANSPORTAR MERCANCÍAS PELIGROSAS CON SEGURIDAD Y SE DIVIDE EN SEIS SUB-OBJETIVOS COMO SIGUE:

- PROTEGER VIDAS
- MANTENER LA PROPULSIÓN PRINCIPAL
- MANTENER LA INTEGRIDAD ESTRUCTURAL
- FACILITAR LA PREVENCIÓN DE INCENDIOS
- FACILITAR LA LUCHA CONTRA INCENDIOS
- FACILITAR LA SEGURIDAD



Graham Wilson
gwilson@tindallriley.com

RIESGOS DEL EMBARQUE DE PRÁCTICOS

LOS RIESGOS ASOCIADOS CON EL EMBARQUE SEGURO DE LOS PRÁCTICOS EN LA MAR DESAFORTUNADAMENTE NO CONSTITUYEN UN ASUNTO NUEVO TAL COMO REFLEJA EL GRAN NÚMERO DE ACCIDENTES TRÁGICOS INVESTIGADOS DURANTE AÑOS POR ORGANIZACIONES TALES COMO LA OFICINA AUSTRALIANA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE (ATSB): <http://ow.ly/jdLF30q0XdJ>

Tristemente, estos accidentes representan únicamente una pequeña proporción de los escenarios peligrosos a los que hacen frente los prácticos. La Marine Notice 03/2019 publicada recientemente por la Autoridad Australiana de Seguridad Marítima (AMSA, en sus siglas en inglés): <http://ow.ly/FN0030q0Xie> se refiere a seis incidentes acaecidos desde Noviembre 2017 en los que se partieron las cuerdas o falló el punto de seguridad; también hace constar que la AMSA recibe regularmente informes de incumplimiento en las operaciones de embarque de prácticos. Igualmente, el Programa Confidencial de Informe de Incidentes Peligrosos (CHIRP, en sus siglas en inglés) del Reino Unido que esponsoriza Britannia, habitualmente emite publicaciones sobre informes confidenciales recibidos acerca de la suficiencia de los sistemas de embarque: <http://ow.ly/Ofd30q1cbz>

La notificación de AMSA facilita una recapitulación útil para armadores, operadores, tripulantes y otros participantes, de sus obligaciones de facilitar un sistema seguro de embarque a los prácticos. El Capítulo V, Regulación 23 de SOLAS establece los requisitos obligatorios¹ para el transfer de prácticos haciendo constar que se trata de estándares mínimos. En Australia, la Marine Order 21 (Safety and emergency arrangements) 2016 (M021) implementa el SOLAS V/23 y debe ser cumplimentado.

Es importante asegurarse que una escala de práctico está certificada por el fabricante que cumple con SOLAS V/23 o "con un estándar internacional aceptable para la Organización"; regulación 23.2.3 específicamente referida a ISO 799:2004 "Buques y tecnología marina – escalas de prácticos" haciendo constar que estos estándares no son idénticos. Otras cuestiones clave incluyen:

- Los equipos deben de mantenerse limpios y adecuadamente mantenidos y estibados y deben ser utilizados exclusivamente para el embarque y desembarque de personal.

- El equipo debe de ser revisado siempre por el oficial responsable antes de su utilización para asegurarse de que se encuentra en buen estado de uso y correctamente asegurado.

- La gestión del transfer del práctico y su embarque debe de ser supervisado por un oficial responsable con medios para poder comunicarse con el puente.

- El personal involucrado en el aparejo y la operación del equipo mecánico debe de estar perfectamente instruido en los procedimientos seguros que se deben de adoptar con consideración especial a los riesgos inherentes cuando se trabaja al costado. El equipo debe de ser probado antes de su utilización.

- Cualquier modificación sobre el transfer de prácticos debe de ser aprobada por la clasificación y/o el estado de bandera para asegurarse del continuo cumplimiento con SOLAS y/o las normativas relevantes.

AMSA también indica que los procedimientos para las inspecciones regulares del equipo de transfer del práctico y su almacenaje cuando no se encuentra en uso deben establecer y cumplimentarse tal y como se requiere en el párrafo 10.1 de la Parte A del International Safety Management (ISM) Code.

También puede encontrarse un resumen práctico de las consideraciones clave en el documento Industry Guidance on Pilot Transfer Arrangements: <http://ow.ly/dye230q0XlO> publicado por la International Chamber of Shipping (ICS) y la International Maritime Pilot's Association (IMPA). Esto incluye un póster²: <http://ow.ly/blEB30q0Xnx> que hace un despiece de los mecanismos para el embarque del práctico requeridos bajo SOLAS V/23. La nota de AMSA concluye con dos puntos clave finales:

- Aquellos Asociados que operen buques en Australia deben de tener en cuenta que los inspectores de puerto de AMSA prestarán particular atención al estado de mantenimiento de todo el equipo para el transfer del práctico incluyendo la implementación de las circulares y resoluciones relevantes de la OMI así como M021 e ISO 799:2004.

- Cumplir con los estándares no siempre asegura la seguridad. El capitán u oficial de puente de un buque que facilite una escala de práctico debe de asesorar si se debieran colocar también medidas suplementarias tales como chalecos salvavidas, arneses, cabos y boyas salvavidas para asegurar la seguridad del personal que embarca en su buque.

¹ Los estándares de la OMI también figuran en la Resolución de la OMI A.1045(27) "Mecanismos para el transfer de Prácticos" de acuerdo con la modificación de la OMI mediante su resolución A.1108(29) "Modificaciones a las Recomendaciones para los mecanismos para el transfer de Prácticos" (Resolución A.1045/27).

² También publicado como parte de la Circular MSC.1/Circ. 1428 de la OMI.



NORMATIVAS SOBRE EL BAJO CONTENIDO DE AZUFRE DESPUÉS DEL 1 DE ENERO 2020



Jacob Damgaard
jdamgaard@tindaltriley.com

LOS NUEVOS REQUISITOS SOBRE BAJO CONTENIDO DE AZUFRE DE LA OMI ENTRARON EN VIGOR EL 1 DE ENERO 2020 BAJO EL CONVENIO MARPOL. SIN EMBARGO, HAY ALGUNOS LUGARES EN LOS QUE UNA LEGISLACIÓN LOCAL CON REQUERIMIENTOS MÁS ERICTOS TAMBIÉN ESTARÁ EN VIGOR. ES IMPORTANTE QUE LOS ASOCIADOS ESTÉN AL CORRIENTE DE LAS NORMATIVAS EN ESTAS ÁREAS. ESTE ARTÍCULO CONSTITUYE UN SIMPLE REPASO DE DICHAS ÁREAS PERO, POR FAVOR, TENGAN EN CUENTA QUE LA SITUACIÓN PUEDE CAMBIAR FRECUENTEMENTE.

ÁREAS DE CONTROL DE EMISIONES DE MARPOL (ECAs)

EXISTEN ACTUALMENTE CUATRO ECAs QUE CUBREN EL MAR BÁLTICO, EL MAR DEL NORTE, NORTEAMERICA Y LAS ÁREAS CARIBEÑAS DE LOS ESTADOS UNIDOS.

DESDE EL 1 DE ENERO DEL 2015 SE HA REQUERIDO A LOS BUQUES QUE UTILICEN FUEL CON UN CONTENIDO DE AZUFRE LIMITADO AL 0,1% MIENTRAS OPEREN EN ESTAS ECAs A NO SER QUE UTILICEN FUELS ALTERNATIVOS COMO POR EJEMPLO EL GNL O UN SISTEMA DE DEPURACIÓN DE GASES DE EXHAUSTACIÓN (EGCS) TAL COMO EL SISTEMA DE SCRUBBERS. ESTE REQUISITO NO VARÍA DESPUÉS DEL 1 DE ENERO 2020. TAMBIÉN SE HA MENCIONADO AL MAR MEDITERRÁNEO Y A JAPÓN COMO POSIBLES ECAs EN UN FUTURO.



UE Y TURQUÍA

Las emisiones de azufre de buques en la UE están reguladas por la Directiva (UE) 2016/802 "Directiva del Azufre".

Bajo la misma se requiere desde el 1 de Enero 2010 a los buques de cualquier bandera atracados en puertos de la UE utilizar fuels con un contenido de azufre limitado al 0,1%, los cambios de fuel deben de comenzar tan pronto como sea posible una vez atracado y de nuevo tan próximo a la partida como se pueda. Los buques atracados durante menos de dos horas están exentos ya que se trata de buques que cambian completamente a un suministro eléctrico en tierra. ("Atracado" se define como aquellos buques que están amarrados o fondeados de manera segura en un puerto de la UE mientras se encuentran cargando, descargando o tomando suministros, incluyendo el tiempo durante el que no están involucrados en operaciones de carga – Directiva (UE) 2016/802).

Se aplican reglas similares a todos aquellos buques que lleguen a puertos turcos así como aquellos que navegan en las aguas interiores turcas. Los buques que transitan los estrechos turcos, el Bósforo, los Dardanelos y el Mar Mármara no están sujetos a estas normativas. No obstante, si el buque se encuentra fondeado durante más de dos horas es recomendable cambiar a un fuel de bajo contenido en azufre.

CALIFORNIA

Aunque constituya parte de la zona ECA de Norteamérica, el estado de California tiene requisitos adicionales tal como se establece en el California Ocean Going Vessel Fuel Regulation (COGVFR) publicado por el Californian Air Resource Board (CARB). Estos son de aplicación cuando los buques se encuentran dentro de las 24 millas náuticas de la costa californiana y, en contraste con las normativas ECA, prohíben la utilización de fuels residuales y, por tanto, también EGCS como los scrubbers. Únicamente fuels destilados (por ejemplo, MGO o MDO) con un límite del 0,1% de contenido en azufre son permitidos cuando se opera en aguas californianas.

Además, California también tiene sus "At Berth Ocean Going Vessels Regulations". Estas son de aplicación a aquellos Asociados que operan portacontenedores o buques frigoríficos que visitan el mismo puerto californiano 25 o más veces durante el año natural (5 ó más veces para buques de pasaje). La normativa requiere de los Asociados que reduzcan su generación de potencia a bordo de sus buques en un 80% calculada desde la generación de potencia básica de la flota, durante el 80% de sus estancias en puertos californianos desde el 1 de Enero 2020.

CHINA

Desde que China introdujo sus propias zonas ECA en Septiembre del 2015 se han producido varios cambios tanto en sus requisitos como la aplicación geográfica. En Noviembre 2018 se introdujo una nueva ECA costera que incluye todas las áreas marítimas y puertos dentro del mar territorial de China incluyendo la provincia de Hainan y dos ECAs interiores que forman parte del Yangtze y el Río Xi Jiang. Los buques deben actualmente utilizar fuel con un límite del 0,5% de contenido en azufre cuando entren en la ECA.

Sin embargo, se han establecido requisitos más estrictos:

- Desde Enero 2020, los buques deben de utilizar fuel de bajo contenido en azufre que no exceda el 0,1% cuando entren en ECAs de aguas interiores.
- A partir del 1 de Enero 2022 los buques deberán de emplear fuel de bajo contenido en azufre que no exceda el 0,1% cuando entren en la ECA de la costa de Hainan. Las autoridades están también considerando implementar el límite del 0,1% en la ECA costera a partir del 1 de Enero 2025.

De momento se han aceptado medios alternativos tales como ECGS. Sin embargo, se ha prohibido la utilización de scrubbers abiertos en ciertas partes de las ECAs costeras. Para más información acerca de ello visiten la página web del Britannia: the Britannia webpage: <https://britanniapandi.com/china-ban-on-open-loop-scrubbers>

HONG KONG Y TAIWAN

Ambos requieren desde el 1 de Enero 2020 un límite del 0,5% de contenido en azufre. En Hong Kong se ha discutido la implementación de un límite del 0,1% pero todavía no se ha hecho oficial. Además, si se utilizan ECGS necesitará autorización previa por parte de la autoridad competente en Hong Kong. Se aconseja a los Asociados que contacten con sus representantes locales para mayor asesoramiento.

CONCLUSIÓN

Los requisitos de bajo contenido en azufre del MARPOL 2020 muy probablemente no serán las últimas normativas sobre emisiones que entren en vigor. Probablemente habrá más ECAs con normativas de emisiones más estrictas designadas ya sea internacionalmente a través de la OMI o mediante legislación local. La experiencia demuestra que las nuevas normativas o cambios a la legislación existente en algunos lugares pueden darse sin prácticamente aviso por adelantado. Es por ello muy importante que los Asociados utilicen siempre la debida diligencia y consulten con sus representantes locales para obtener un asesoramiento actualizado y con suficiente tiempo antes de que sus buques entren en las aguas territoriales del puerto de un estado.

Si desean información adicional o asistencia, por favor, contacten con el equipo de Prevención de Riesgos.
LossPrevention@tindallriley.com



RECLAMACIONES Y LEY

FORO NO CONVENIENTE



Amanda Cheung
acheung@tindallriley.com

BRIGHT SHIPPING LTD V CHANGHONG GROUP (HK) LTD – TRIBUNAL DE APELACIÓN [2019] HKCA 1062 EL CF CRYSTAL Y EL SANCHI

COMO CONSECUENCIA DE UN ABORDAJE EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA (ZEE) DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA, QUE DIO COMO RESULTADO UNO DE LOS PEORES DERRAMES DE CRUDO DE LOS ÚLTIMOS AÑOS, EL DEMANDADO FRACASÓ CON SU ARGUMENTACIÓN DE QUE HONG KONG NO ERA EL FORO APROPIADO PARA RESOLVER LA DISPUTA ENTRE LOS DOS ARMADORES.



El 6 de Enero de 2018 se produjo un abordaje entre un buque tanque de bandera panameña *SANCHI* y el carguero *CF CRISTAL* abanderado en Hong Kong. El abordaje ocurrió a unas 125 millas de la costa china, lo que significaba que estaba en aguas internacionales, pero dentro de la ZEE de la R.P. China.

En el momento del incidente, el *SANCHI* llevaba un cargamento de 136.000 TM de condensado de gas natural, se produjo una inmediata explosión e incendio. Después de arder y estar a la deriva durante una semana, el *SANCHI* se hundió el 14 de Enero de 2018. Lamentablemente, ninguno de sus tripulantes sobrevivió. Como resultado del incidente, hubo derrame de combustible y de mercancía, parte de la cual llegó a las costas de la R. P. China y Japón.

El abordaje condujo a una serie de procedimientos. Los armadores del *CF CRYSTAL* iniciaron procedimientos en el Tribunal Marítimo de Shanghai (TMS) y establecieron dos fondos de limitación. Los Armadores del *SANCHI* no recurrieron a la jurisdicción del TMS sino que iniciaron procedimientos en Hong Kong supuestamente porque Hong Kong aplica para la limitación de responsabilidad un tonelaje más alto que la R.P. China. Los armadores del *CF CRYSTAL* solicitaron la suspensión del procedimiento en Hong Kong, argumentando que el TMS era claramente el foro más apropiado para resolver la disputa.

El tribunal de Hong Kong consideró la suspensión del procedimiento teniendo en cuenta los principios establecidos en el destacado caso inglés del *SPILIADA* [1987]. El *SPILIADA* establece una prueba de dos etapas que el tribunal deberá aplicar a la hora de decidir si los procedimientos deben suspenderse aduciendo que se han sometido a un foro que no es el apropiado. La primera etapa requiere que el solicitante demuestre que el foro no es el más lógico para el juicio de la acción y que hay otro foro disponible que es más apropiado. Si el solicitante cumplió satisfactoriamente esta etapa, la parte contraria tiene que demostrar que sufrirá una desventaja si se permite la suspensión.

En primera instancia, el tribunal de Hong Kong sostuvo que el hecho de que el abordaje hubiese ocurrido en aguas internacionales no les impidió llegar a la conclusión de que el TMS era claramente más apropiado que Hong Kong como el foro para resolver las responsabilidades entre los buques. Sin embargo, el caso del *CF CRYSTAL* se basó de forma importante en el principio de *lis alibi pendens* ("disputa pendiente en otra parte") y el Tribunal decidió que el hecho de que los procedimientos hubiesen comenzado en otra jurisdicción no era en sí mismo un factor material a aplicar a la primera etapa del criterio *SPILIADA*. Por lo tanto, el Tribunal desestimó la aplicación del *CF CRYSTAL* para sobreseer el procedimiento.

En la apelación de los armadores del *CF CRYSTAL*, el tribunal de Hong Kong aceptó que ellos no eran el foro natural para el litigio entre buques. Sin embargo, se centraron en la cuestión de si los armadores del *CF CRISTAL* habían demostrado que el TMS era claramente más apropiado como foro que Hong Kong. El tribunal de apelación decidió que el enfoque del tribunal de primera instancia a la etapa primera del criterio *SPILIADA* fue correcto, ya que no puso demasiado énfasis en que el lugar del abordaje fuese dentro de la ZEE de la R.P. China y consideró otros factores tales como que si Shanghai tenía la conexión más real e importante con el litigio entre los buques. El Tribunal también consideró que no había fundamento para interferir con la opinión del tribunal de primera instancia de que el principio *lis alibi pendens* no fue de ayuda a los armadores del *CF CRYSTAL*. En consecuencia, el recurso fue desestimado.

Este es un juicio constructivo al revisar los criterios aplicables y principios en los casos de foro no conveniente. Sin lugar a duda, un simple fallo de que una jurisdicción particular no es el foro lógico no es suficiente para suspender los procedimientos en ese foro. También debe haber otro foro disponible que sea clara o notoriamente más apropiado, con "apropiado" en este contexto se refiere al foro que tiene la conexión más real e importante con el incidente.

OBLIGACIÓN DEL FLETADOR A CASCO DESNUDO DE MANTENER EL BUQUE APROBADO POR SU SOCIEDAD DE CLASIFICACIÓN



Rishi Choudhury
rchoudhury@tindaltriley.com

*ARK SHIPPING CO LLC V SILVERBURN SHIPPING (IOM) LTD
[2019] EWCA CIV 1161 – THE ARCTIC*

EN ESTE CASO PRESENTADO RECIENTEMENTE, EL TRIBUNAL DE APELACIÓN INGLÉS DECIDIÓ QUE LA OBLIGACIÓN DE UN FLETADOR A CASCO DESNUDO DE MANTENER EL BUQUE FLETADO APROBADO POR SU SOCIEDAD DE CLASIFICACIÓN DURANTE TODA LA DURACIÓN DEL CONTRATO DE FLETAMENTO, NO ES UN REQUISITO INDISPENSABLE DEL CONTRATO DE FLETAMENTO A LARGO PLAZO. POR LO TANTO, UN VENCIMIENTO TEMPORAL DE CLASE NO PERMITIRÁ NECESARIAMENTE A LOS ARMADORES RETIRAR EL BUQUE A MENOS QUE LOS ARMADORES PUEDAN DEMOSTRAR QUE EL VENCIMIENTO DEL CERTIFICADO DE CLASE LES AFECTÓ DE MANERA NEGATIVA.

Una breve exposición de los hechos es que en 2012 los armadores de un buque de suministro offshore fletaron su buque a casco desnudo durante un período de 15 años. El contrato de fletamento establecía que *“Los fletadores mantendrán el buque... en buenas condiciones, en correcto estado de funcionamiento y de acuerdo con la buena práctica comercial de mantenimiento y mantendrán en todo momento el buque sin la clasificación de clase vencida y con otros certificados requeridos. Los fletadores actuarán de inmediato para hacer las reparaciones necesarias dentro de un plazo razonable en su defecto, los Armadores tendrán derecho a retirar el buque del servicio... Los fletadores deberán llevar el buque a dique seco y limpiar y pintar la obra viva cuando sea necesario, pero no menos de una vez cada dieciocho meses...”*

El buque fue entregado bajo el contrato de fletamento en Octubre de 2012 y a principios de Noviembre de 2017 el certificado de clase estaba a punto de caducar. El fletador a casco desnudo planificó la entrada en dique seco y el buque llegó al dique a finales de Octubre de 2017. Sin embargo, el certificado de clase caducó antes de que el buque entrara en el dique. Posteriormente las reparaciones y los trabajos de mantenimiento se realizaron en el dique seco bajo la supervisión de la sociedad de clasificación.

A principios de Diciembre de 2017, los armadores retiraron el buque y dieron por finalizado el fletamento a casco desnudo en base a que los certificados de clase del barco habían caducado. Los fletadores no estuvieron de acuerdo y se negaron a entregar el buque.

Se comenzaron procedimientos y finalmente la disputa llegó ante el Tribunal de Apelación.

El tribunal determinó que los fletadores incumplieron los términos del contrato de fletamento a casco desnudo al haber permitido que los certificados de clase caducasen. El Tribunal consideró que los fletadores deberían haber entrado antes en dique seco o que deberían haber solicitado la certificación temporal durante la estancia en dique, con el objeto de evitar que los certificados expirasen.

Sin embargo, considerando las circunstancias del caso, el tribunal determinó que la caducidad del certificado de clase no había tenido consecuencias negativas para los armadores. Por ello el tribunal decidió que esa pérdida de clasificación, en el momento mismo en que el buque estaba en reparaciones bajo la supervisión de la sociedad de clasificación, no fue lo suficientemente grave como para dar derecho a los armadores a retirar el buque, particularmente porque el contrato de fletamento no especificaba un tiempo límite dentro del cual se pudiera rectificar cualquier vencimiento del certificado de clase.

En resumen, mientras el tribunal pensaba que los fletadores a casco desnudo habían incumplido el contrato de fletamento al no haber renovado a tiempo en certificado de clase, esto automáticamente no daba derecho a los armadores a retirar el buque. Para ello, los armadores tendrían que demostrar que habían tenido auténticas consecuencias negativas como resultado de la caducidad del certificado de clase. El tribunal dijo que, en el contexto de un largo contrato de fletamento a casco desnudo, un incumplimiento realmente intrascendente del contrato no tiene necesariamente por qué crear consecuencias desproporcionadas para la relación contractual a largo plazo. El caso es una buena ilustración de un tribunal inglés dando un enfoque pragmático y no demasiado legalista a una disputa.

Case No: A19/2017
 IN THE COURT OF APPEAL (CIVIL DIVISION)
 ON APPEAL FROM THE QUEEN'S BENCH DIVISION,
 COMMERCIAL COURT
 MRS JUSTICE CARR
 AD2018000045

Royal Courts of Justice
 Strand, London, WC2A 2LL
 Date: 10/07/2019

Before :

LORD JUSTICE GROSS
 JUSTICE MCCOMBE
 JUSTICE GATT

CLÁUSULAS CONTRACTUALES DE EXCEPCIÓN



Daphne Chua
dchua@tindalriley.com

CLASSIC MARITIME INC V LIMBUNGAN MAKMUR SDN BHD Y OTRO - TRIBUNAL DE APELACIÓN [2019] EWCA CIV 1102

EN ESTE CASO CONSIDERADO RECIENTEMENTE POR EL TRIBUNAL SUPREMO INGLÉS, SE PLANTEÓ UN CONFLICTO POR LA FALTA POR PARTE DE LOS FLETADORES A LA HORA DE PROPORCIONAR MEDIOS PARA IZAR LA MERCANCÍA DURANTE 5 EMBARQUES REALIZADOS BAJO UN CONTRATO DE FLETAMENTO (CONTRACT OF AFFREIGHTMENT, COA) A LARGO PLAZO. LOS FLETADORES ALEGARON QUE NO ERAN RESPONSABLES PORQUE EL INCUMPLIMIENTO EN LA ENTREGA DE LA MERCANCÍA FUE DEBIDO A LA ROTURA DE UNA PRESA, POR LO QUE ALEGARON QUE LES DABA EL DERECHO A AMPARARSE EN LA SIGUIENTE CLÁUSULA DEL COA:

"EXCEPCIONES

Ni el Buque, su Capitán o Armador, ni los Fletadores, Cargadores o Receptores serán responsables de la pérdida o daños a, o error a la hora de suministrar, cargar, descargar o entregar la mercancía resultante de: ... accidentes en la mina ...; o cualquier otra causa más allá del control de los Armadores, Fletadores, Cargadores o Receptores; sujeto siempre a que dichos acontecimientos afecten directamente al desempeño de cualquiera de las partes sometidas a este Contrato de Fletamento. Si se pierde tiempo debido a tales acontecimientos o causas dicho tiempo no contará como Laytime o demora (a menos que el buque ya haya entrado en demoras, en cuyo caso solo contará la mitad del tiempo)". (nuestro énfasis)

El tribunal no estuvo de acuerdo con los fletadores. Si bien no se cuestionó que la rotura de dique constituía "accidentes en la mina", el tribunal estableció que la cláusula no se podía aplicar a estos hechos. El lenguaje de la cláusula requería que los fletadores demostraran que, de no ser por la rotura de la presa, podrían y habrían cumplido con el COA (la "Prueba de Causalidad"). Los fletadores no pudieron demostrarlo.

Dichas cláusulas son comunes en los COA y otras formas de contrato de fletamento por lo que el razonamiento de los tribunales es útil a la hora de entender cómo se pueden interpretar cláusulas similares.

Aunque la cláusula tenía similitudes con una cláusula típica de fuerza mayor, el tribunal decidió que en realidad era una cláusula de excepción. Una cláusula de fuerza mayor se refiere a un suceso bajo un contrato: su objetivo es finalizar el contrato para que, a partir de entonces, las partes no tengan obligaciones. En comparación, las cláusulas de excepción exoneran a una parte de la responsabilidad por incumplimiento del contrato.

Para que se aplique la cláusula, debe haber "pérdida o daños a, o falta en el suministro, carga, descarga o entrega de la mercancía" resultante de una causa/acaecimiento enumerado en la cláusula (un "Acaecimiento"). Este lenguaje exige a una de las partes de la responsabilidad por incumplimiento de una obligación. Además, la cláusula se refiere a objetos (es decir, "mercancía") y enumera acaecimientos que solo pueden aplicarse en relación con un objeto específico (por ejemplo, un abordaje que afecte a la mercancía transportada a bordo del buque). Estos factores apuntan a que la cláusula es una cláusula de excepciones.

Independientemente de cómo esté caracterizada la cláusula, debe examinarse su redacción para determinar su aplicabilidad, es decir, si se aplica la Prueba de Causalidad. La cláusula usaba palabras como "causado por" junto con un requisito de que los acaecimientos en cuestión "afectan directamente a la actuación de cualquiera de las partes". Esto introduce una condición de causalidad en la cláusula. Esta interpretación se ve reforzada por referencias en otra parte de la cláusula a "cualesquiera otras causas" y "tales acaecimientos o causas", que introducen un requisito de causalidad más exigente.

La frase final relativa a "el tiempo perdido debido a tales acaecimientos o causas" debe interpretarse en función de la parte anterior de la cláusula. Por lo tanto, esta disposición solo se aplica si la pérdida de tiempo es debida a que la "mercancía" se ve afectada por una causa / acaecimiento como el descrito en la primera parte de la cláusula.

"EXCEPTIONS

Neither the Vessel, her Master or Owners, nor the Charterers, Subcharterers, Demurrage Receivers shall be Responsible for loss or damage to, or failure to stow, load, lash, secure, tally, tally or deliver the cargo resulting From: Act of God, act of pirates or assailing thieves; arrest or restraint of legal process, provided bona fide claims for cargo; floods; frosts; fogs; fire or other accidents; or other civil comm

PLAZO LÍMITE PARA RECLAMACIONES DEBIDAS A ENTREGA ERRÓNEA DE LA MERCANCÍA



David Bridges
dbridges@tindallriley.com

DEEP SEA MARITIME LTD V MONJASA A/S [2018] – ALHANI

EN EL CASO DEL *ALHANI* EL TRIBUNAL SUPREMO INGLÉS CONSIDERÓ LA CUESTIÓN DE SI UN PORTEADOR PUEDE AMPARARSE EN EL PLAZO DE PRESCRIPCIÓN DE UN AÑO ESTABLECIDO EN LAS REGLAS DE LA HAYA, PARA DEFENDER UNA RECLAMACIÓN POR ENTREGA INCORRECTA DE LA MERCANCÍA A UN TERCERO SIN LA ENTREGA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ORIGINAL.

El Artículo III de la Regla 6 de las Reglas de La Haya establece que *"en cualquier caso el porteador y el buque quedarán libres de toda responsabilidad con respecto a pérdidas o daños a menos que se adopte la acción correspondiente en el plazo de un año a contar desde la entrega de la mercancía o desde la fecha en que debería haber sido entregada"*. En el caso del *ALHANI* las Reglas de La Haya se incorporaban al conocimiento de embarque y los armadores solicitaron que se declarase que no tenían responsabilidad por entrega incorrecta de la mercancía en base a que la reclamación había prescrito.

El juez decidió que el plazo de prescripción de las Reglas de La Haya se aplicaba a reclamaciones por entrega incorrecta, afirmando que el plazo de prescripción no se limitaba solamente a reclamaciones en las que se alegaba que el transportista había incumplido sus obligaciones bajo las Reglas. El juez alegó que las palabras *"en cualquier caso"* y *"toda responsabilidad"* que aparecen en el Artículo III de la Regla 6 tenían un sentido amplio y podían abarcar claramente una situación en la que la mercancía se entregara a una persona no legitimada para recibirla. A las palabras se les debe dar su significado natural, que tiene un carácter ilimitado, de lo contrario, la finalidad que se pretende con la prescripción se vería socavada.

El juez indicó que el plazo de prescripción se aplica al incumplimiento de las obligaciones del armador que se producen *"durante el período de responsabilidad contemplado en las Reglas de La Haya"* y que tienen un *"nexo razonable con las mercancías identificables transportadas o a ser transportadas"*. Aún está por decidirse por los Tribunales Ingleses cuál sería la posición en caso de que la entrega incorrecta de la mercancía tuviera lugar fuera de ese período.

El tribunal también consideró la cuestión de si el requerimiento en las Reglas de La Haya de que se reclame dentro del año posterior a la entrega de la mercancía se cumpliría si se iniciaran los procedimientos en los tribunales de un país, a pesar del hecho de que se había conferido jurisdicción exclusiva a los tribunales de un país diferente. El



juez sostuvo que, si cuando los procedimientos se iniciaron violaban un acuerdo contractual para la presentación de reclamaciones en otro foro, salvo en circunstancias excepcionales, dichos procedimientos no se considerarían *"demanda"* a los efectos del Artículo III Regla 6 y, por lo tanto, no se preservaría la prescripción.

Esta importante decisión ha aclarado un tema que ha sido objeto de discusión durante tiempo. Se cree que el resultado también habría sido el mismo si se hubieran incorporado las Reglas de La Haya-Visby, ya que su lenguaje sobre la prescripción es aún más inequívoco debido a la expresión *"el transportista y el buque serán en cualquier caso exonerados de toda responsabilidad"*.

Ahora los armadores deben considerar la posibilidad de ampararse en la protección del Artículo III Regla 6 sobre plazo de prescripción a la hora de defender reclamaciones que no sean lo que podría considerarse reclamaciones de mercancía *"tradicionales"* realizadas bajo los conocimientos de embarque. Por otro lado, los fletadores deberán conocer esta cuestión para garantizar el comienzo adecuado de los procedimientos.



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

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