

RISK WATCH

FEBRERO 2022

PREVENCIÓN DE RIESGOS PRESENTAMOS EL DEPARTAMENTO
NAVEGACIÓN PELIGROS DE LA FATIGA Y MALOS PROCEDIMIENTOS EN EL PUENTE
SENSORES DE TEMPERATURA Y CARGAS SECAS A GRANEL
TRANSPORTE DE CARBÓN EXPERIENCIA RECIENTE EN PAKISTÁN
RECLAMACIONES Y LEY CASOS RELEVANTES



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

MENSAJE DE LA EDITORA



En esta primera publicación de 2022 tenemos el agrado de presentarles nuestro departamento de prevención de riesgos como primero de una serie de artículos acerca de nuestros varios equipos y oficinas alrededor del mundo.

Somos afortunados de tener en Britannia a cinco capitanes trabajando a tiempo completo en el equipo de prevención de riesgos – cuatro establecidos en Londres y uno en Singapur. Juntos acaparan gran experiencia en casi todos los aspectos del negocio.

Continuamos también con nuestra serie de análisis de incidentes recientes y en esta ocasión nos centramos en como la fatiga y unos procedimientos pobres en el puente contribuyeron a la embarrancada y posterior pérdida de un buque. Nuestro enfoque sobre varios asuntos relativos a las mercancías nos lleva a un planteamiento acerca de la utilización de los sensores de temperatura, de particular relevancia cuando se transportan muchos tipos de mercancías a granel. También analizamos un caso reciente relacionado con el transporte de carbón desde Indonesia a Pakistán.

Como siempre damos la bienvenida a sus comentarios – por favor pónganse en contacto con los departamentos de marketing y comunicación del Club con sus sugerencias.

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 britanniacomunications@tindallriley.com

PRESENTACIÓN DEL EQUIPO PREVENCIÓN DE RIESGOS

EL DEPARTAMENTO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS DEL CLUB ESTÁ FORMADO POR CINCO CAPITANES, LA MAYORÍA DE ELLOS CON EXPERIENCIA DE MANDO INCLUYENDO UNO CON CERTIFICACIÓN DUAL COMO CAPITÁN Y COMO JEFE DE MÁQUINAS Y CON GRAN EXPERIENCIA TANTO ABORDO COMO EN TIERRA INCLUYENDO MUCHOS AÑOS TRABAJANDO EN PREVENCIÓN DE RIESGOS DE P&I. ESTAMOS LOCALIZADOS TANTO EN LONDRES COMO EN SINGAPUR, TRABAJAMOS JUNTO CON NUESTROS COLEGAS EN LOS DEPARTAMENTOS DE CONTRATACIÓN Y SINIESTROS Y, LO QUE ES MÁS IMPORTANTE, CON NUESTROS ASOCIADOS.

Como departamento procuramos ser reconocidos como un centro de excelencia, tratando de ser considerados como los mejores proveedores de servicios de Prevención de Riesgos de P&I, mediante la provisión de una información rápida y creíble a nuestros Asociados para apoyarles en sus operaciones de manera segura y eficiente.

Los Asociados de nueva incorporación al Club participan en un Management Review realizado por un miembro del equipo para identificar y asesorar aquellas áreas dentro de la operación del nuevo Asociado que pudieran dar lugar a un aumento en el riesgo de reclamaciones. Facilitamos información práctica sobre lo que se puede hacer para mitigar el riesgo.

Los servicios del departamento de Prevención de Riesgos para los Asociados incluyen la edición de publicaciones, incluyendo nuestro galardonado **BSafe**, iniciativas y pósters centrados en la seguridad y salud de los tripulantes. Nuestra nueva publicación denominada Loss Prevention Insights, escrita en conjunto con expertos de la industria, se centra en aspectos específicos relevantes. El equipo también contribuye al apartado Knowledge Base de la página web del Club analizando siniestros, nuevas normativas y otras áreas relacionadas con la Prevención de Riesgos. Organizamos webinars periódicamente y, cuando se suavicen las restricciones de viaje con motivo del COVID-19, pretendemos reiniciar nuestras visitas a los Asociados para llevar a cabo seminarios sobre asuntos típicos de prevención y, en particular, para los marinos. Dado que el equipo está formado por marinos, entendemos la importancia de esta formación para ayudar a garantizar una operación del buque segura, eficiente y libre de siniestros.

Este departamento organiza y gestiona los condition surveys nominando peritos independientes para inspeccionar los buques utilizando los checklists sobre inspecciones del propio Club. El proceso se gestiona desde que se toma la decisión de llevar a cabo un condition survey con motivo de la edad del buque a su inscripción o por otra serie de motivos como, por ejemplo, después de una detención del Port State Control o una reclamación relevante; durante la inspección del perito y finalmente hasta la rectificación satisfactoria de las deficiencias identificadas.

Este departamento trabaja codo con codo con el Subcomité sobre Estándares de los Asociados que aconseja sobre prevención de riesgos mediante recomendaciones a los Asociados, sobre estándares técnicos y operativos a la vez que se consideran riesgos futuros que pueden dar lugar a riesgos de nuevas reclamaciones.

Actualmente tenemos varios proyectos de investigación todos ellos encaminados a reducir la frecuencia y número de reclamaciones mediante la identificación de riesgos existentes y futuros:

- Estamos representando al Grupo Internacional de Clubs de P&I en el proyecto MARIN (Maritime Research Institute Netherlands) TopTier en relación con asuntos de seguridad en portacontenedores actuales y futuros.
- Una investigación sobre la psicología sobre la toma de decisiones de los marinos que deterioran la seguridad en situaciones críticas a bordo de los buques.

- Preparando material/consejos para prevenir el efecto paramétrico excesivo en los buques portacontenedores.
- Un estudio sobre cómo el cambio climático puede afectar la altura de las olas e influir en situaciones meteorológicas extremas en la mar y por tanto la posibilidad de siniestros más frecuentes y/o relevantes.

BSAFE

LONE
WATCHKEEPING?
A NIGHTMARE
AHEAD?
CONSIDER
ANOTHER PAIR
OF EYES



BRITANNIA P&I



For more BSafe webinars and other digital resources - a BSafe Resource, visit www.britanniapandi.com

britanniapandi.com



PRESENTACIÓN DEL EQUIPO – **PREVENCIÓN DE RIESGOS** (CONTINUACIÓN)**CAPITÁN SIMON RAPLEY**

Divisional Director del departamento, Londres; capitán que ha servido como tal en buques AHTS y en un buque de vigilancia a la seguridad, así como navegado en un capesize de carga seca, un RORO, buques de carga general y portacontenedores, VLCCs y diferentes tipos de buques offshore.

Simon también ha trabajado como consultor en la construcción de campos offshore de petróleo y gas y ha investigado incidentes por cuenta de aseguradores de P&I, CyM y carga. También trabajó brevemente como capitán de puerto en el Golfo Pérsico. Simon se incorporó al Britannia en 2021 habiendo trabajado previamente en el departamento de Prevención de Riesgos de otros dos clubs del Grupo Internacional durante doce años.

**CAPITÁN SLAV OSTROWICKI**

Loss Prevention Manager, Londres; capitán, MSC Eng (Maritime Transport, Navigation) con 16 años de experiencia en la mar, de los cuales 6 como capitán.

Slav ha navegado en bulkcarriers, carga general y portacontenedores. Sus 16 años en tierra incluyen operaciones de buques y vetting y aseguramiento de buques de carga seca, tankers y gaseros, como inspector de vetting y director de vetting con organizaciones mundiales de prestigio. Slav ha realizado management reviews así como auditorias, ISM y TMSA así como asesoramiento de riesgos a través del análisis de datos. También ha investigado incidentes y reclamaciones marítimas y asesorado a varias partes sobre procedimientos de gestión de seguridad. Slav se incorporó al Club en el año 2020.

**CAPITÁN FAIZUR RAHMAN**

Loss Prevention Officer, Londres; capitán con 23 años de experiencia en la mar incluyendo 12 años al mando.

Faizur ha navegado en varios tipos de buque incluyendo tanqueros de producto, químicos y gas, carga general y portacontenedores, carga seca y RORO. Faizur tiene amplia experiencia en tierra, en la inspección, auditoría y consultoría de buques, mercancías y puertos, incluyendo haber trabajado para administraciones de bandera. Faizur también ha trabajado como bróker de fletamento de buques y mercancías y como inspector y capitán de puerto para grandes compañías marítimas internacionales. Se incorporó al Club en el 2021 y actualmente está fundamentalmente involucrado en la gestión de inspecciones del departamento. También colabora en otros asuntos técnicos.

**JACOB DAMGAARD**

Associate Director, Singapur; Master Mariner/Dual Maritime Officer, BSc (Maritime Transport and Nautical Science).

Jacob ha navegado tanto como oficial de máquina como de puente con una compañía relevante navegando fundamentalmente en portacontenedores. Antes de incorporarse al Club trabajó para un ship manager relevante en Londres en calidad de persona designada en tierra y oficial de seguridad de la compañía para una flota de portacontenedores y cocheros. Su experiencia previa incluye haber trabajado como inspector de bandera para las autoridades danesas y en concreto con la inspección y certificación de nuevas construcciones, así como asuntos relacionados con la bandera y el Port State. También tiene experiencia en la industria offshore y bunkering. Se incorporó al Club en Londres en el 2018 y en 2019 se desplazó a la oficina del Club en Singapur.

**CAPITÁN SHAJED KHAN**

Loss Prevention Manager, Londres; capitán, GDL, MSc (Marine Transport with Management) con énfasis en el factor humano en el shipping.

Shajed ha navegado en tanqueros de producto, quimiqueros, bulk carriers y buques de carga general con experiencia de mando en tanqueros. Ha llevado a cabo inspecciones para estados de bandera, compañías petroleras, auditorías internas para armadores e investigaciones sobre asuntos de navegación y mercancías. Shajed también ha trabajado como perito, realizando inspecciones de mercancías, daños, garantías, y de calidad y seguridad. Shajed colabora con los tramitadores de siniestros en asuntos técnicos, preguntas de los Asociados, management reviews, claim reviews, seminarios, webinars, publicaciones, pósters y en la gestión del programa de inspección de buques. También está involucrado en proyectos especiales con los Asociados para analizar sus procedimientos y hacer recomendaciones para prevenir/limitar pérdidas. Shajed se incorporó al Club en 2009.

24/7

Recordamos a los Asociados que el departamento de Prevención de Riesgos está disponible para asistir a cualquier hora y les animamos a que nos contacten para cualquier asunto normativo, operacional, de seguridad o técnico en los que la experiencia de nuestro experimentado equipo puede ser de ayuda.

Contáctenos en
lossprevention@tindallriley.com

Siga a Britannia P&I en las redes sociales para conocer las últimas actualizaciones en tiempo real del departamento de prevención de pérdidas y en todo Britannia.



ADVERTENCIA SOBRE LOS PELIGROS DE LA FATIGA Y LOS MALOS PROCEDIMIENTOS EN EL PUENTE

EOW-20-03-23-11-03-26Z_10004BA9F17E75200000014001B78AC



UN BUQUE DE CARGA GENERAL EMBARRANCÓ EN LOS BAJOS DE SGEIR GRAIDACH EN LITTLE MINCH EN LA COSTA OESTE DE ESCOCIA. AFORTUNADAMENTE LA GUARDIA COSTERA EVACUÓ A LA TRIPULACIÓN DEL BUQUE CON ÉXITO, PERO EL BUQUE SUFRIÓ DAÑOS CONSIDERABLES, DECLARÁNDOSE POSTERIORMENTE PÉRDIDA TOTAL CONSTRUCTIVA. EL INFORME DE INVESTIGACIÓN DEL INCIDENTE IDENTIFICÓ CIERTO NÚMERO DE FACTORES QUE CONTRIBUYERON AL INCIDENTE, ESTOS PROPORCIONAN UNA VALIOSA INFORMACIÓN PARA LOS ARMADORES. LOS FACTORES INCLUYEN FATIGA, PROCEDIMIENTOS DEFICIENTES EN EL PUENTE Y LA CUESTION SOBRE LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD.

SALIDA

El buque de carga general de 2.175 GT llegó a Drogheda, República de Irlanda, para cargar 1.927 toneladas de combustible sólido recuperado, (CSR), con destino a Slite, Suecia. La carga se realizó en unos dos días, durante los cuales el primer oficial estuvo supervisando las operaciones. Había 8 tripulantes a bordo: capitán, primer oficial, jefe de máquinas, segundo maquinista, un marinero que también hacía las funciones de cocinero y tres marineros más. El día de la salida, el primer oficial estaba en cubierta supervisando la finalización de las operaciones de carga, ya que era el único otro oficial de guardia disponible. A las 20:30 horas, el buque salió de Drogheda y se adentró en el Mar de Irlanda, dirigiéndose hacia el Northern Channel, entre las costas del norte de Irlanda y de Escocia.

EL INCIDENTE

Esa misma tarde el buque llegó a los Minches, un paso que discurre entre las Islas Hébridas en Escocia y que está formado por el Little Minch al sur, y el North Minch. El capitán estaba de guardia. A las 20:24 horas contactó con el Centro de Operaciones de los Guardacostas de Stornoway (Stornoway Coastguard Operations Centre, SCOC) para informar que habían pasado el límite sur del sistema de notificación voluntaria de los Minches. A las 20:55 el barco entró en el primero de los dos dispositivos de separación de tráfico (Traffic Separation Scheme, TSS) en los Minches e informó por segunda vez al SCOC.

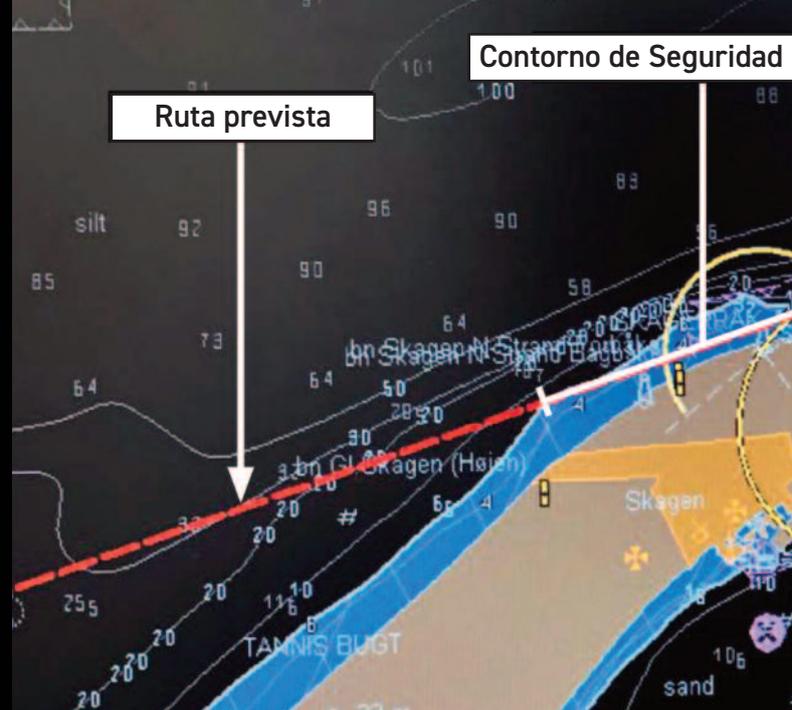
El capitán y el primer oficial se turnaban las guardias del puente con una guardia de 7 horas y otra de 5 cada 24 horas, haciendo el capitán la guardia de 07:00 a 12:00 y de 17:00 a 00:00. Poco antes del final de la guardia del capitán, el primer oficial llegó al puente con un marinero. Las condiciones meteorológicas habían empeorado y la mar estaba cambiando de mar gruesa a muy gruesa con vientos Beaufort 6-9. La visibilidad era buena.

Tras el cambio de guardia, el primer oficial tomó una posición desde el puente de mando central, con el uso del radar de estribor y la pantalla de ECDIS. Había dormido 3 horas, antes de entrar de guardia, tras un periodo de duro trabajo en puerto supervisando las operaciones de carga. El marinero, al que

ADVERTENCIA SOBRE LOS PELIGROS DE LA FATIGA Y LOS MALOS PROCEDIMIENTOS EN EL PUENTE

(CONTINUACIÓN)

Images courtesy MAIB - Serious Accident Report No7 2021
© Crown copyright, 2021



solo se le requería de guardia en horas nocturnas, estuvo de pie al lado de la pantalla principal del ECDIS en el lado de babor del puente.

A las 00:58 el buque navegaba con una velocidad de 10,6 nudos y un rumbo de 032°, aproximándose al punto de notificación para comenzar la navegación por el segundo TSS cerca de donde termina el Little Minch y comienza el North Minch. El primer oficial contactó con el SCOS para notificar la posición del buque.

La Organización Marítima Internacional (OMI) recomienda una ruta para los buques que se dirigen al norte dentro del TSS que pasa entre las islas de Fladda-chuain y Eileen Trodday. La ruta real del buque no era la recomendada, sino que seguía una ruta que pasaba a aproximadamente 1 milla al norte la marca cardinal sur de Eugenie Rock (fácilmente identificable en la carta y situada al norte de las dos islas mencionadas anteriormente).

A las 01:35 el primer oficial recibió una llamada por VHF de un buque pesquero próximo advirtiéndole de que su buque se dirigía a una zona de aguas poco profundas. Tras cambiar a un canal de trabajo (67) el primer oficial agradeció la información recibida, confirmó que lo había entendido, y avisó que cambiaría el rumbo en los próximos minutos.

Poco después de finalizar la llamada de VHF, de acuerdo con el plan de viaje y habiendo llegado al siguiente waypoint, el primer oficial cambió el rumbo 10° a estribor. A las 01:41 se sintieron dos fuertes impactos y el buque dejó de avanzar. Al darse cuenta de que el buque había encallado, el primer oficial encendió las luces de cubierta y puso el telégrafo de motor en "stop". El buque había embarrancado en Sgeir Graidach rock, un peligro cartografiado.

En los minutos que siguieron a la embarrancada, otro pesquero alertó a los guardacostas de Stornoway. El capitán llegó al puente y el marinero fue enviado a despertar al resto de la tripulación. En una inspección visual con linterna, el primer oficial pudo ver rocas sobre la banda de babor del buque. Se sondó el peak de proa, que estaba vacío a la salida de Drogheda, con una sonda de 3.5 m, lo que indicaba entrada de agua. El capitán y primer oficial continuaron evaluando los daños lo mejor que pudieron. Encontraron que en el espacio de

la hélice de proa estaba entrando agua, pero que los tanques de lastre nº 1 de babor y de estribor estaban estancos. El movimiento del buque sobre las rocas empeoró. Finalmente, el capitán hizo sonar la alarma general, llamando a toda la tripulación al puente donde se pusieron los trajes de supervivencia e incapaces de mantenerse en pie de forma segura debido a los violentos movimientos del buque, se tumbaron en cubierta a la espera de ser rescatados. A las 03:07 el capitán dio la orden de abandono y a las 04:21 toda la tripulación había sido trasladada a Stornoway por el helicóptero "Rescue 948" de la guardia costera.

No fue hasta dos días después de la varada que la primera tripulación de salvamento fue capaz de subir a bordo y diez días más tarde el buque fue reflotado y remolcado para desguace. Fue declarado pérdida total constructiva.

ANÁLISIS

A continuación, destacamos algunos de los resultados de la investigación que realizó en profundidad el UK Marine Accident Investigation Branch (MAIB).

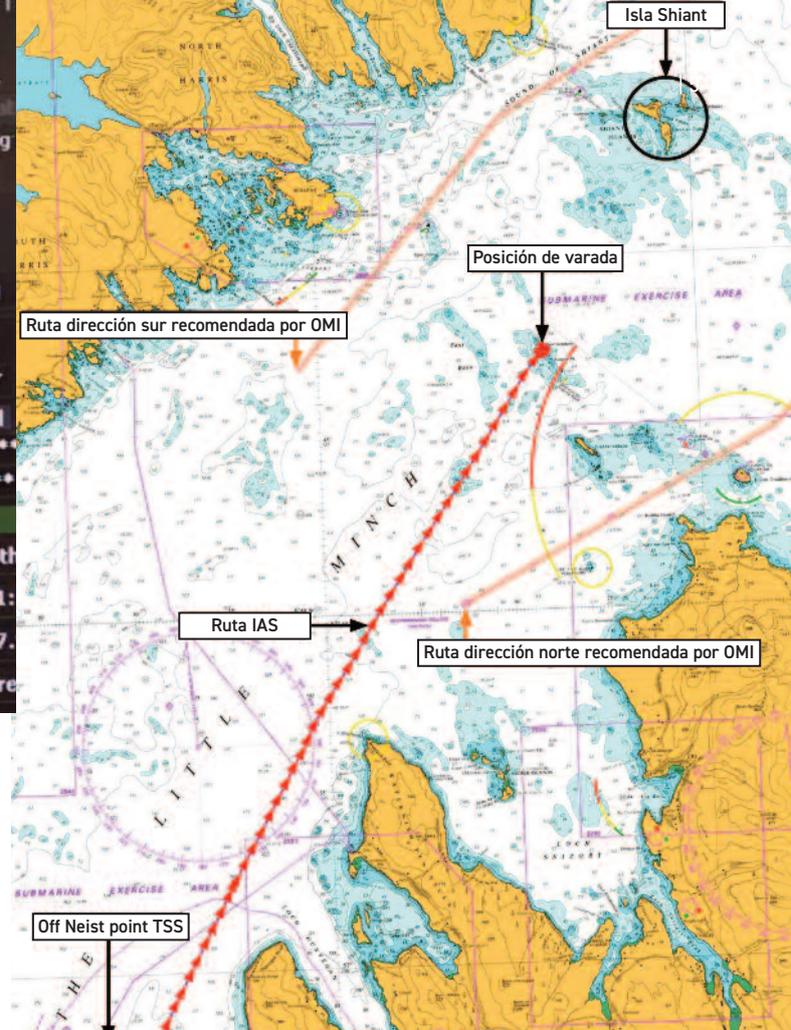
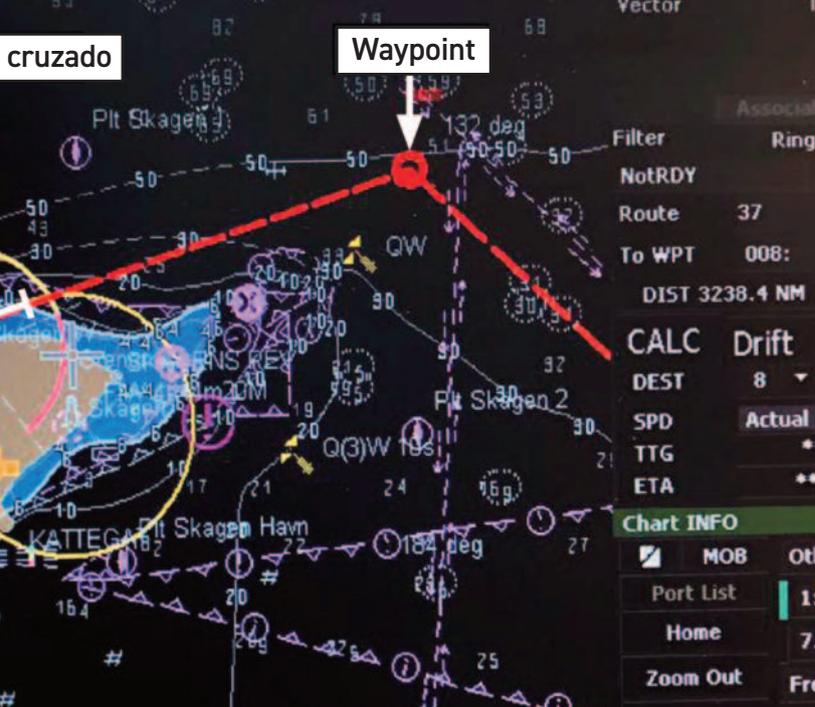
Tanto el capitán como el primer oficial tenían la certificación correcta según el STCW y eran marinos experimentados. Habían completado tanto la formación general como la específica de ECDIS. Sin embargo, el plan de viaje en el momento de la varada contenía errores significativos en todos los aspectos del proceso, desde la evaluación y la planificación hasta la ejecución y seguimiento del plan.

Algunos de los puntos destacados por la investigación son los siguientes:

- El buque comenzó la travesía sin un plan de viaje completo y no hubo una evaluación completa del plan ni fue comprobado de forma independiente.
- El SMS del buque no establecía la profundidad mínima bajo quilla, (under keel clearance, UKC) ni facilitaba directrices sobre su cálculo y, en este caso, no se había calculado en absoluto la distancia mínima bajo la quilla.
- Todas las alarmas de los dos ECDIS estaban en el nivel 0 (silenciadas) y aunque las alarmas de calado estaban configuradas, la derrota pasaba por más de una zona con insuficiente UKC.

cruzado

Waypoint



• La carta electrónica que cubre la ruta recomendada por la OMI a través del norte del TSS no estaba cargada en el sistema ECDIS y la planificación de la travesía se había realizado utilizando cartas náuticas electrónicas de escala incorrecta.

• Si se hubiese realizado, un control de seguridad de la derrota antes de la salida (no se tiene conocimiento si esto se realizó o no) se habrían mostrado 479 errores distintos. Un control de seguridad solo en el tramo de la zona de embarrancada mostró 15 errores, que incluían 2 amenazas (peligros aislados) y el cruce de un contorno de seguridad.

• Aunque el buque estaba tripulado de acuerdo con el documento sobre la dotación mínima de seguridad, se comprobó que la fatiga y la planificación ineficaz del plan de viaje contribuyeron al incidente.

• La vigilancia no se había integrado en la práctica en el equipo del puente, lo que dejaba al primer oficial como único culpable.

• Los gestores del barco no tenían la experiencia ni la formación necesarias para realizar auditorías de forma eficaz y, además, las conclusiones de las auditorías anteriores no se habían utilizado para mejorar la seguridad de la navegación.

LAS FUNCIONES DEL CAPITÁN Y DEL PRIMER OFICIAL

En el manual de gestión de la seguridad del buque (Safety Management System, SMS) en una sección bajo el título "Instrucciones de Trabajo - Primer Oficial" la compañía se denomina "organización flexible" y establece que "cada empleado puede ser requerido para realizar tareas diferentes a las incluidas en sus instrucciones de trabajo, en función de las necesidades de la compañía". El capitán asumió que este párrafo le permitía realizar el plan de viaje en las situaciones en las que el primer oficial era requerido en cubierta, con el objeto de evitar cualquier retraso en la salida del buque.

Sin embargo, las directrices sobre la planificación de viaje que figuran en el SMS, que refleja el requisito de SOLAS de que el plan sea verificado por otro oficial (habitualmente el capitán), se redactó teniendo en cuenta la interacción entre el oficial de guardia y el capitán. Siempre que el capitán realizaba el mismo el plan de viaje, no se realizaba ninguna comprobación cruzada por otro oficial de guardia ya que la comprobación del trabajo del capitán iba en contra de la dinámica de a bordo.

RECOMENDACIONES

El incidente sirve como un importante recordatorio de los efectos desastrosos de la fatiga y de los inadecuados procedimientos en el puente. El MAIB realizó varias recomendaciones en respuesta a este incidente incluyendo:

- Revisar el número de oficiales de guardia a bordo para garantizar que se dispone de suficiente personal para realizar las tareas esenciales y para proteger a los tripulantes de guardia de los efectos de la fatiga.
- Revisar los procedimientos del SMS de la compañía sobre planificación del viaje y el uso del ECDIS y modificar el SMS para incluir una guía clara sobre el cálculo del UKC seguro y la profundidad de seguridad junto con la aplicación correcta de los contornos de seguridad y los ajustes de los límites de alerta.
- Garantizar que, si el plan de viaje es realizado por el capitán, debe de haber una comprobación independiente por parte de otro oficial de puente y la compañía debe dar tiempo suficiente para elaborar y verificar el plan de viaje a bordo.
- Garantizar que el vigía sea un miembro plenamente integrado en el equipo del puente.
- Garantizar que todos los auditores de la compañía tienen un nivel apropiado de conocimientos para identificar durante las auditorías cualquier fallo en el cumplimiento del sistema ECDIS de a bordo y, que existe un sistema para asegurarse de que se hace seguimiento de todas las oportunidades de formación y que se implementan en consecuencia.

El informe completo de la MAIB puede consultarse aquí: <http://ow.ly/csVq30s8sNf>



CARGA SECA A GRANEL Y EL USO DE SENSOR DE TEMPERATURA

UNA HERRAMIENTA SENCILLA PARA UN TRABAJO IMPORTANTE

COMO MUCHOS LECTORES SABRÁN, LOS SENSORES DE TEMPERATURA PARA LA MERCANCÍA PUEDEN SER UNA HERRAMIENTA VITAL PARA EVALUAR LA IDONEIDAD DEL EMBARQUE DE CIERTAS CARGAS SECAS A GRANEL Y TAMBIÉN PARA AYUDAR A DETERMINAR LA MEJOR MANERA DE CUIDAR LA MERCANCÍA MIENTRAS ESTÉ A BORDO.

DEPENDIENDO DE LA MERCANCÍA A CARGAR, CONOCER SU TEMPERATURA DURANTE LAS OPERACIONES DE CARGA PUEDE SERVIR PARA MÚLTIPLES PROPÓSITOS. EN EL CASO DE MERCANCÍAS HIGROSCÓPICAS, TALES COMO LA SOJA O EL ARROZ, CONOCER LA TEMPERATURA DE CARGA A MENUDO SERÁ UTIL PARA DETERMINAR CUÁNDO DEBE VENTILARSE LA MERCANCÍA DURANTE EL VIAJE, YA QUE LA REGLA DE LOS 3°C ESTABLECE QUE LA VENTILACIÓN SOLO DEBE REALIZARSE CUANDO LA TEMPERATURA EXTERIOR SEA AL MENOS 3°C MÁS BAJA QUE LA TEMPERATURA MEDIA DE CARGA¹. PARA EL CASO DE LA SOJA LA MEDICIÓN DE LA TEMPERATURA TAMBIÉN PUEDE SERVIR PARA VALORAR SI HAY VARIACIONES ENTRE LOS LOTES, LO QUE PUEDE INDICAR SI ALGUNOS LOTES YA SE ESTÁN DETERIORANDO.

Para otras mercancías tales como el carbón, conocer la temperatura de carga es importante para garantizar la seguridad de la mercancía y del buque. Según el Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (International Maritime Solid Bulk Cargoes, IMSBC) el carbón no debe cargarse si su temperatura es superior a 55°C. La razón de imponer un límite es que, si la mercancía está por encima de 55°C en el momento de cargarse, es probable que la velocidad de la reacción de autocalentamiento una vez que la mercancía está en bodega, alcance un punto de temperatura de autoignición antes de que la reacción pueda disminuirse restringiendo los niveles de oxígeno. El Código IMSBC no incluye ninguna disposición que indique los valores aceptables de temperatura media para el carbón, por lo que el transportista debe ser cuidadoso al aceptar las lecturas de temperatura facilitadas por el cargador.



¹ Para más información sobre la ventilación de la carga higroscópica, consulte la información sobre riesgos de mercancías de grano del departamento de prevención de riesgos: <https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2021/11/Britannia-Loss-Prevention-Insight-Carriage-of-Grain-and-Oilseed-Cargoes-11-2021.pdf>

El hierro reducido directo (direct reduced iron, DRI) es otro ejemplo de mercancía para la que se requiere la temperatura media de carga con el objeto de determinar si es segura de transportar. El código IMSBC contiene tres listas que cubren las mercancías de DRI: son DRI (A), (B) o (C). Anteriores incidentes con cargas de DRI tuvieron como resultado pérdida de vidas y pérdida total de buques, ya que los riesgos específicos incluyen el riesgo de sobrecalentamiento e incendio/explosión durante el transporte. Por tanto, el código IMSBC requiere que tanto el contenido de humedad como la temperatura de la mercancía sean controlados durante la carga y establece que, si la temperatura excede de 65°C, la mercancía no debe ser cargada. Debe quedar registro de las lecturas de temperatura para cada lote de mercancía cargada y facilitar una copia al capitán.

Además, para las mercancías en las que el código IMSBC no especifica directamente una temperatura límite, el control de la temperatura de carga sigue siendo importante para evaluar cualquier riesgo asociado relacionado con el embarque de la mercancía. Esto es especialmente relevante para el cemento que puede cargarse directamente desde la planta de procesamiento a una temperatura elevada. Esto puede ser perjudicial para la pintura de los revestimientos de las bodegas de carga y también tiene la capacidad de elevar la temperatura del combustible en los tanques adyacentes a las bodegas de carga, por encima del punto de inflamación del combustible. Debería determinarse la temperatura del cemento antes de embarcar y, cuando se encuentre por encima del punto de inflamación del combustible que se encuentra en los tanques adyacentes, debería dejar enfriarse antes de comenzar la carga. Además, se recomienda que el cemento no se cargue cuando se encuentre a una temperatura de 80°C o superior, con el objeto de prevenir posibles daños en el revestimiento de las bodegas de carga.

La temperatura media de la mercancía se determina con mediciones y registros regulares durante el embarque. La mejor práctica es registrar la temperatura de la mercancía en cada bodega individualmente, ya que la mercancía podría provenir de diferentes almacenes o de diferentes niveles de entre los mismos depósitos y tener diferentes temperaturas. Por lo tanto, no es una práctica correcta medir simplemente la temperatura en una bodega y aplicar el resultado a todas las bodegas.

Hay varios tipos de termómetros disponibles en el mercado que pueden utilizarse para medir la temperatura de la mercancía durante la carga y los Asociados tendrán que evaluar con cuidado la mercancía que se va a cargar, para determinar el modelo que mejor se adapte a sus necesidades operativas. Probablemente el más común es el termómetro de rayos infrarrojos, que son fáciles de usar y económicos. La mayoría de los modelos permiten realizar lecturas a distancia, por ejemplo, desde la escotilla sin entrar en la bodega. Sin embargo, hay que utilizarlos con precaución, ya que sólo miden la temperatura en la superficie de la mercancía. Si las mediciones se realizan durante el día en un entorno muy caluroso y soleado, el sol podría haber calentado la superficie, por lo que podría ser más elevada que la temperatura de la mercancía por debajo de la superficie.

Otro tipo es el termómetro digital con cable, que también es económico y fácil de usar y es útil para medir la temperatura a profundidades de 30 a 50 cm por debajo de la superficie. Sin embargo, requiere que la persona esté cerca de la mercancía para poder obtener la medición, lo cual puede que no siempre sea práctico. También se pueden utilizar cámaras térmicas. Éstas proporcionan al usuario mediciones instantáneas y continuas de toda la superficie de la mercancía en bodega y pueden detectar cualquier posible bolsa de calor. Además, ofrecen una serie de funciones que pueden ser muy útiles para que la tripulación controle la temperatura de la mercancía, tanto durante las operaciones de carga como durante el viaje, y ahora también están disponibles a un precio asequible.

Independientemente del tipo que se use, el termómetro debe tener un mantenimiento regular y ser calibrado de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Esto incluirá la comprobación de las baterías según sea necesario y asegurarse de que se tienen suficientes de respeto. Se recomienda tener un termómetro de respeto en caso de que el que está en uso no funcione correctamente. Además, la tripulación del barco debe tener formación sobre cómo utilizar el termómetro y es muy importante que entiendan sus limitaciones. Debe ser una parte de las auditorías internas la comprobación de la calibración a bordo y los registros a bordo, así como la comprobación de que la tripulación entiende el funcionamiento del termómetro y sabe utilizarlo de forma adecuada.

Las cargas enumeradas en este artículo son sólo algunos ejemplos que destacan la importancia de controlar la temperatura de la mercancía durante la carga para establecer tanto el cuidado correcto de la mercancía durante el viaje y si es seguro cargar, así como para identificar cualquier riesgo subyacente. Sin embargo, obtener lecturas precisas de la temperatura no siempre es fácil, ya que requiere equipo y conocimientos adecuados por parte de las personas implicadas.

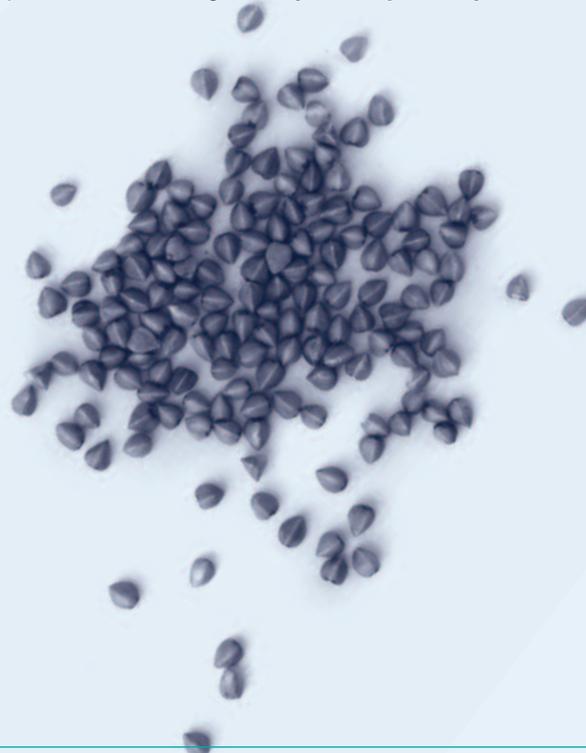
Para más detalles sobre el transporte de cargas de cereales y semillas oleaginosas ver la información del departamento de prevención de riesgos: <http://ow.ly/W30q30s8ITz>



Stephen Hunter
shunter@tindallriley.com



Jacob Damgaard
jdamgaard@tindallriley.com



TRANSPORTE DE CARBÓN

EXPERIENCIA RECIENTE EN PAKISTÁN



Anastasia Tagkoui
atagkoui@tindallriley.com

EL CLUB HA EXPERIMENTADO RECIENTEMENTE UN NÚMERO SIGNIFICATIVO DE RECLAMACIONES EN RELACIÓN CON CARGAMENTOS DE CARBÓN DESDE INDONESIA A PAKISTÁN.

RECLAMACIONES POR FALTAS

La cantidad de carbón a la salida del buque al igual que para otras cargas secas a granel se calcula sobre la base de una inspección conjunta de calados. Si la cantidad a la descarga está en línea con la cantidad establecida en el conocimiento de embarque, el buque no asumirá ninguna responsabilidad a no ser que los intereses de la carga disputen los resultados de la inspección conjunta de calados.

El Club está observando recientemente una serie de disputas en Pakistán basadas en reclamaciones por las que el exceso de agua presente en la mercancía cargada se ha separado y acumulado en el fondo de las bodegas de tal manera que la inspección de calados no refleja fehacientemente la cantidad de mercancía descargada.

Sobre la base de esta alegación, los intereses de la carga rechazan los resultados de la inspección de calados y argumentan que la cantidad de mercancía cargada debería de estar determinada por el peso registrado en las básculas del puerto en el momento de la entrega. Este problema resulta exacerbado en Port Qasim, donde es práctica común que el carbón se descargue con cucharas/cintas y luego queda amontonada en el área donde la recogen los receptores.

Aunque la mayoría de las veces las operaciones de descarga se completan en dos o tres días, el proceso de entrega puede ser más duradero y puede haber un retraso significativo entre la carga de la mercancía y el momento en que los receptores la recogen. Esto aumenta el riesgo de que la cantidad registrada en las básculas no refleje la cantidad descargada del buque.

Pakistán no reconoce un margen comercial de faltas para mercancías sólidas a granel. Esto significa que los receptores realizan frecuentemente reclamaciones por cantidades relativamente pequeñas y no permiten la salida del buque hasta que su reclamación haya sido abonada o se les haya entregado una carta de garantía con la "promesa de pago". Si los armadores se niegan es probable que los receptores arresten el buque. Dado que los tribunales paquistaníes únicamente liberarán al buque si se emite una garantía bancaria, existe el riesgo de un retraso para el buque mientras se gestiona la emisión de dicha garantía.

DAÑOS A LA CINTA

Además de las reclamaciones por faltas de carga, los armadores se enfrentan a menudo con reclamaciones de las terminales por daños a sus cintas de descarga o cualquier otro equipo utilizado durante las operaciones de descarga, que alegan resultan de la mojadura de la carga o un exceso de humedad que genera masas compactas pesadas.

Normalmente la terminal presentará una carta de protesta al capitán y reclamará el coste de reparación de la cinta. La terminal no permitirá la salida del buque hasta obtener una garantía por su reclamación. También pueden sacar el buque a fondeo una vez terminada la descarga y retener el despacho del buque y otros certificados para presionar a los armadores para que liquiden rápidamente la reclamación.

RECOMENDACIONES

En el puerto de carga

Las bodegas y sentinas deben de estar limpias y secas, debiendo cubrir estas últimas apropiadamente para evitar que la carga entre en las sentinas. Dado que el carbón se carga húmedo a menudo, el peritaje de calados llevado a cabo en el puerto de carga y la cifra en el conocimiento de embarque debe de tener en cuenta el contenido de agua en la mercancía.

Durante el viaje

El capitán debe de registrar cuidadosamente la cantidad agregada de agua bombeada de las bodegas durante el viaje, basándose en los registros diarios de las sentinas que deberán de ser firmados por la tripulación. Si surge cualquier reclamación por faltas se podrán presentar los registros de sentina a los intereses de la carga para demostrar la cantidad total de agua bombeada de las bodegas.

En el puerto de descarga

En Pakistán, donde no existe margen comercial por faltas, es recomendable llevar a cabo una inspección conjunta con todas las partes involucradas.



CONSIDERACIONES LEGALES

¿Qué debe de hacer el capitán si la mercancía que está cargada aparenta estar demasiado húmeda?

El deber del capitán bajo ley inglesa en relación con las anotaciones en los conocimientos de embarque se consideró en el caso de *David Agmashenebeli* [2003] 2 Lloyd's Rep. 92.

El Artículo III. 3 de las Reglas de la Haya-Visby establece que "una vez recibida la mercancía a su cargo, el transportista o el capitán... deberá a demanda del cargador emitir a este último un conocimiento de embarque que muestre entre otras cosas...(c) el orden o condición aparente de la mercancía".

El punto de vista del tribunal fue que la obligación impuesta sobre el capitán a este respecto es de un rango inferior. Se requiere del capitán que ejercite su propia opinión sobre la apariencia de la mercancía que se está cargando. Si honestamente es de la opinión de que la mercancía o una parte de la misma no está en buena condición aparente, y esta es una opinión que puede ser adecuadamente tomada por un capitán razonablemente observador; entonces, incluso teniendo en cuenta que no todos los capitanes podrían tener la misma opinión, tendrá, pese a todo, el derecho de hacer la anotación oportuna en el conocimiento de embarque. Esto impone sobre el capitán un deber de un estándar relativamente bajo pero capaz de una evaluación objetiva. Por ello, la prueba es doble, de honestidad por una parte y, por otra, de un comportamiento estándar razonable.

Algunos escritores han comentado que lo que se debería de evitar es que el capitán realice un falso testimonio que podría perjudicar potencialmente a la persona en poder del conocimiento para utilizarlo para el propósito intencionado. Por ejemplo, este sería el caso cuando la mercancía se encontraba en buena condición cuando el transportista insistió en hacer anotaciones en el conocimiento de forma que el cargador podría no obtener el pago por las mercancías de una persona a la que se las habría vendido o del banco de esa persona. Sin embargo, el deber del transportista hacia el cargador con respecto a las anotaciones en el conocimiento no se romperá si el capitán hubiera (a) tomado honestamente la opinión de que la mercancía no se encontraba en aparente buena condición (b) esa opinión también sería la que de forma apropiada hubiese sido tomada por un capitán razonablemente observador. El transportista no da "ninguna garantía contractual de certeza absoluta sobre la condición de la

mercancía o su condición aparente" (ver *Carver on Bills of Lading*).

Aplicando aquí estos principios, si el capitán piensa objetivamente que el carbón está demasiado húmedo, deberá de hacerlo constar así en el conocimiento de embarque.

La guía del departamento de Prevención de Riesgos sobre el transporte de carbón puede encontrarse en:

<http://ow.ly/8eCM30s9q1u>

ALGUNAS SOLUCIONES PRÁCTICAS A LOS PROBLEMAS LEGALES

1

Los Asociados podrán solicitar de un inspector independiente con suficiente experiencia que dé su opinión sobre la humedad del carbón en el momento de la carga. Aunque el capitán no puede delegar su obligación de inspeccionar la mercancía y anotar su aparente condición en el conocimiento de embarque, la opinión del perito puede ayudar a defender la posición del capitán, esto es, ayudar a contrarrestar cualquier presión de los cargadores/fletadores. Si los Asociados requieren ayuda para nominar un perito pueden contactar con el Club o con los corresponsales locales.

2

Si existe una disputa sobre la condición de la mercancía (esto es, un capitán razonablemente observador podría igualmente describir la mercancía como aparentemente en buena condición o clausular los conocimientos), el capitán podría considerar emitir conocimientos limpios a cambio de una carta de indemnización de los cargadores/fletadores. Aunque no existe ningún caso legal sobre el asunto, un comentario académico sugiere que emitir un conocimiento limpio y aceptar una carta de indemnización en estas circunstancias no constituiría un fraude para un tercero en poder del conocimiento y la carta de indemnización sería ejecutable. En cualquier caso, si los Asociados considerasen aceptar una carta de indemnización en tales circunstancias, deberán siempre contactar con el Club para obtener su opinión al respecto.

RECLAMACIONES Y LEY

EL TRIBUNAL DE APELACIÓN CONFIRMA EL DERECHO DE LOS ARMADORES DE RECUPERAR LOS PAGOS DE RESCATE COMO CONTRIBUCIÓN A LA AVERÍA GRUESA DE LOS INTERESES DE LA CARGA



Beatrice Cameli,
bcameli@tindallriley.com

EL TRIBUNAL DE APELACIÓN INGLÉS HA CONFIRMADO RECIENTEMENTE UNA SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA QUE ESTABLECE QUE LOS ARMADORES ESTÁN FACULTADOS PARA RECUPERAR DE LOS DUEÑOS DE LA CARGA LOS PAGOS REALIZADOS EN CONCEPTO DE RESCATE POR LA VÍA DE SU CONTRIBUCIÓN A LA AVERÍA GRUESA.

Herculio Maritime Ltd & Ors Vs Gunvor International BV & Ors "POLAR" [2021] EWCA Civ 1828

El *POLAR* fue secuestrado por piratas en el Golfo de Adén en Octubre del 2010 y liberado diez meses más tarde tras el pago de un rescate cubierto por las pólizas de secuestro y rescate y de riesgos de guerra de casco y máquina del armador. La póliza de fletamento incluía varias cláusulas de riesgos de guerra y una cláusula "Golfo de Adén" que hacían responsables a los fletadores de pagar las primas adicionales de riesgos de guerra. La cuestión para el Tribunal de Apelación era determinar si los términos de la póliza de fletamento fueron incorporados al conocimiento de embarque celebrado entre los armadores y los dueños de la carga produciendo el efecto de que los dueños de la mercancía fueran responsables de contribuir en la avería gruesa a los pagos realizados bajo el seguro adicional contratado para el viaje.

El Tribunal de Apelación resolvió como sigue:

- 1) La Corte reconoció que la previsión de pago de los seguros adicionales de guerra y de secuestro y rescate establecida a cargo del fletador era directamente relevante para el transporte y la descarga de la mercancía;
- 2) a primera vista, que parte de las cláusulas adicionales de riesgos de guerra y de la cláusula "Golfo de Adén" estaban incorporadas al conocimiento de embarque;
- 3) cualquier "manipulación" para imponer la obligación de pagar la prima adicional a los tenedores del conocimiento de embarque no sería acorde porque la póliza de fletamento y el conocimiento de embarque guardaban silencio acerca de cómo se repartiría la prima entre los distintos tenedores y no había ninguna previsión sobre qué derechos de reembolso tendrían entre cada uno de los tenedores del conocimiento de embarque;
- 4) la incorporación de los términos de la póliza de fletamento resultó útil en la medida en que éstos recopilan los principios bajo los cuales el armador acuerda en el conocimiento de embarque que el viaje se haría vía Suez y el Golfo de Adén, es decir, que el armador estaría asegurado frente a los riesgos de piratería;
- 5) los conocimientos de embarque no excluían la responsabilidad de sus tenedores de pagar la contribución de los intereses de la carga a la avería gruesa en el caso de que el buque corriera peligros cubiertos bajo cualquiera de los seguros. Para ello habría sido necesario incluir palabras claras y expresas a tal efecto. El Tribunal se refirió a la presunción derivada de casos previos de que ninguna de las partes de un contrato pretende renunciar a los recursos reconocidos en su favor en virtud de ley a menos que se hayan utilizado palabras claras y expresas;
- 6) adicionalmente, la contribución de los intereses de la carga a la avería gruesa estaba asegurada bajo la póliza de mercancías de los dueños de la carga, así que la decisión del tribunal de primera instancia estaba en consonancia tanto con los principios legales como con el espíritu comercial.

El caso constituye un recordatorio útil de las reglas aplicables cuando se incorporan al conocimiento de embarque cláusulas de la póliza de fletamento y supone la confirmación por parte de la Corte de Apelación de que los armadores están facultados para recuperar los pagos de rescate de los dueños de la carga por la vía de su contribución a la avería gruesa

LA DEFINICIÓN DE “OPERADOR” DEL TRIBUNAL DE APELACIÓN RESTRINGE LOS DERECHOS DE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DE LAS COMPAÑÍAS ASOCIADAS DE LOS FLETADORES



Michaela Domijan-Arneri,
marneri@tindallriley.com

LA CUESTIÓN EN ESTE CASO ERA SI STEMA UK, UNA EMPRESA ASOCIADA DE LOS FLETADORES, ESTABA FACULTADA PARA LIMITAR SU RESPONSABILIDAD DE ACUERDO CON EL CONVENIO DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE 1976 POR LOS DAÑOS CAUSADOS POR UNA GABARRA A UN CABLE SUBMARINO QUE DIO LUGAR A UNA RECLAMACIÓN DE UNOS 55 MILLONES DE EUROS. LA CUESTIÓN A DECIDIR POR EL TRIBUNAL ERA SI STEMA UK SE CONSIDERABA COMO “OPERADOR” DE LA GABARRA DENTRO DEL ÁMBITO DEL ARTICULO 1(2) DEL CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE 1976, QUE ESTABLECE QUE LAS PARTES QUE PUEDEN LIMITAR SU RESPONSABILIDAD SON “EL ARMADOR, EL FLETADOR, EL MANAGER O EL OPERADOR DEL BUQUE”.

Este artículo es una continuación al artículo incluido en la edición del Risk Watch de Febrero 2021 que informaba sobre la sentencia del Tribunal Marítimo en el caso del STEMA BARGE II [2020] EWHC 1294.
<http://ow.ly/yXZk30s7Vvs>

En primera instancia el Tribunal Marítimo dictaminó que Stema UK podía limitar su responsabilidad. Dicho tribunal sostuvo que el significado de “operador” abarcaba a Stema UK porque, contando con el permiso de los fletadores (una empresa asociada de Stema UK), sus empleados estaban abordo de la barcaza y la operaban en el curso ordinario del negocio durante la descarga de la mercancía en el puerto.

Los propietarios del cable apelaron. En su sentencia (*STEMA BARGE II* [2021] EWHC Civ 1880) el Tribunal de Apelación revocó la decisión de primera instancia, sobre la base de que la definición de “operador” iba más allá de una mera operación física y que requería la gestión o el control del buque.

El Tribunal de Apelación entendió que la operación física de la gabarra en el puerto de descarga por Stema UK, que sólo implicaba proveer tripulación para operar la máquina de la gabarra y ayudar a la navegación y a la descarga de la mercancía, no suponía el elemento de gestión y control requerido para considerar a la empresa como “operador”. Así, el Tribunal dictaminó que Stema UK no se calificaba como “operador de un buque oceánico” y por eso no estaba facultada para limitar su responsabilidad conforme al Convenio de 1976.

El Tribunal sugirió que, para que un grupo de empresas incluyendo al armador, al fletador y al operador real de un buque, eviten perder el derecho de limitación de responsabilidad debido a la limitada naturaleza de la implicación de una compañía asociada (como era el caso de Stema UK), el grupo podría agrupar a todos sus asociados bajo un único paraguas con el propósito de obtener esa protección asegurando que la tripulación estuviera adscrita al armador o al operador y/o asegurando que el armador o el operador fuera responsable por los actos del asociado.



EL TRIBUNAL DE APELACIÓN DICTAMINA QUE LAS DEMORAS REPRESENTAN TODOS LOS DAÑOS SUFRIDOS POR EL ARMADOR POR LOS RETRASOS DEL FLETADOR EN COMPLETAR LAS OPERACIONES DE CARGA DENTRO DEL TIEMPO DE PLANCHA



Christine Vella,
cvella@tindallriley.com

BAJO UNA PÓLIZA DE FLETAMENTO POR VIAJE NORGAIN 1973, *THE ETERNAL BLISS* TRANSPORTABA UN CARGAMENTO DE SEMILLAS DE SOJA DESDE BRASIL HASTA CHINA. LA PÓLIZA DE FLETAMENTO PREVEÍA QUE LAS DEMORAS SE PAGARÍAN APLICANDO UNA TARIFA DIARIA O A PRORRATA SI LA DESCARGA SE COMPLETABA DESPUÉS DE EXPIRAR EL PERÍODO DE PLANCHA CONCEDIDO. TRAS SU LLEGADA A CHINA EL BUQUE ESPERÓ FONDEADO DURANTE 31 DÍAS ANTES DE ATRACAR. COMO RESULTADO, LA DESCARGA NO FUE COMPLETADA HASTA DESPUÉS DE QUE EL TIEMPO DE PLANCHA HUBIERA EXPIRADO; EL RETRASO TAMBIÉN PROVOCÓ QUE LA CARGA SE DETERIORASE.

THE ETERNAL BLISS [2021] EWCA Civ 1712

Los armadores pagaron una reclamación presentada por los intereses de la carga por el deterioro de la mercancía y después procedieron al recobro por parte de los fletadores de la suma liquidada como responsabilidad sobre la base del incumplimiento de los fletadores de completar las operaciones de descarga dentro del período de plancha permitido. Los fletadores rechazaron la reclamación argumentando que las demoras eran el único tipo de "responsabilidades" que los propietarios podían reclamar por ese incumplimiento.

En primera instancia el Tribunal Superior de Justicia Inglés falló a favor de los armadores. El Tribunal sostuvo que cuando se acordaron las tarifas por las demoras, las partes no acordaron nada más que una cuantificación de la pérdida de uso del armador resultante de un retraso del buque después de expirar el tiempo de plancha, lo que significa que el armador puede reclamar responsabilidades "por alguna clase de pérdida diferente".

Los fletadores apelaron al Tribunal de Apelación. El Tribunal ha revocado recientemente la decisión del Tribunal Superior de Justicia y ha fallado a favor de los fletadores. El Tribunal de Apelación sostuvo que, en ausencia de una indicación en contrario en la póliza de fletamento, las demoras representan la totalidad de las responsabilidades que surgen del incumplimiento por parte de los fletadores de la obligación de terminar las operaciones de carga dentro del tiempo de plancha permitido y que, si los armadores desean reclamar cualquier tipo de responsabilidades adicionales, debían probar que los fletadores habían incurrido en incumplimiento de una obligación diferente. Consecuentemente, el Tribunal de Apelación decidió que los fletadores no estaban obligados a pagar ningún daño adicional a las demoras.

Los armadores han apelado al Tribunal Supremo y está por ver si la decisión del Tribunal de Apelación será revocada. Sin embargo, mientras pende el asunto, la decisión del Tribunal de Apelación aclara un punto que previamente era incierto. Además, supone una advertencia a los armadores de revisar sus pólizas de fletamento y considerar la posibilidad de insertar una redacción apropiada si desean evitar el resultado de la decisión y alguna limitación en el tipo y extensión de los daños que pueden reclamar frente a los fletadores en situaciones en las que el buque se retrasa más allá del tiempo de plancha.



EL TRIBUNAL SUPREMO INGLÉS CONFIRMA QUE UNA PLANIFICACIÓN DEFECTUOSA DE UN VIAJE HACE QUE EL BUQUE SEA INNAVEGABLE



Amanda Cheung,
acheung@tindallriley.com

EL 18 DE MAYO DE 2011 EL PORTACONTENEDORES CMA CGM LIBRA (THE "CCL") ENCALLÓ MIENTRAS SALÍA DEL PUERTO DE XIAMEN RUMBO A HONG KONG. EN EL MOMENTO DE LA EMBARRANCADA EL CCL ESTABA SALIENDO DE LA LINEA DE BOYAS. LOS ARMADORES DEL CCL DETERMINARON QUE LA VARADA FUE CAUSADA POR UN BANCO DE ARENA QUE NO APARECÍA EN LA CARTA NAÚTICA.

Este artículo es una continuación del artículo contenido en de la edición de Risk Watch de Febrero de 2021 informando sobre la sentencia del Tribunal de Apelación en el caso CMA CGM LIBRA [2020] EWHC Civ 293.

Se declaró la avería gruesa pero determinados intereses de la carga rehusaron contribuir a los gastos de AG. Argumentaron que la embarrancada tuvo lugar porque el plan de viaje no había incluido un aviso para navegantes de que, más allá de la zona balizada, las profundidades registradas en las cartas náuticas del CCL no eran fiables y, por lo tanto, este defecto hacía al buque innavegable.

Los tribunales inferiores habían sostenido que el plan de viaje era defectuoso, que el plan de viaje era un aspecto de navegabilidad y que el plan defectuoso provocó la decisión negligente del capitán de dejar la línea de boyas. También se sostuvo que la obligación del armador de emplear la debida diligencia para hacer su buque navegable no podía ser delegada y que la negligencia del capitán y del segundo oficial al preparar el plan de viaje conllevaba un incumplimiento de la obligación del armador de emplear la diligencia debida.

LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO

El armador del CCL apeló al Tribunal Supremo. La cuestión principal planteada en la apelación era si la obligación del porteador según las Reglas de la Haya está sujeta a una distinción entre el estado navegable de un buque (sus "atributos") y el acto de la tripulación de navegar. El armador argumentó que lo relativo a los "atributos" del buque constituye la materia de la obligación de navegabilidad que incumbe al porteador bajo el Art. III Regla 1 de las Reglas de la Haya, mientras que la actuación de navegación de la tripulación está sujeta a la excepción de "culpa náutica" del Art. IV Regla 2(a). El armador afirmó que, dado que el plan de viaje sólo recogía decisiones náuticas tomadas por la tripulación y ello no se puede considerar un "atributo" del buque, el plan de viaje defectuoso no convertía el buque en innavegable y el armador podía ampararse en la excepción Art. IV Regla 2(a).

El Tribunal Supremo sostuvo que la excepción del Art. IV Regla 2 no puede invocarse con relación a un incumplimiento de la obligación del porteador de asegurar la navegabilidad del buque. La cuestión que procede preguntarse es la de si un armador prudente habría requerido que el defecto relevante, de haber tenido conocimiento de él, fuera corregido antes de enviar el buque al mar. Aplicando el test de armador prudente al CCL, dada la importancia del plan de viaje, es probable que un buque resulte innavegable si comienza su viaje sin un plan de viaje o si lo hace con un plan de viaje defectuoso que ponga en peligro la seguridad del buque.

El armador del CCL argumentó alternativamente que el fallo de la tripulación de navegar el buque con seguridad no fue una falta de la debida diligencia por el porteador, ya que la navegación estaba fuera de su órbita de actuación porque era una cuestión que incumbía solamente del capitán y la tripulación. Este argumento tampoco prosperó. El Tribunal Supremo sostuvo que el porteador debe emplear la debida diligencia a la hora de hacer el buque navegable independientemente de quien lleve a cabo esa tarea. El hecho de que la navegación sea responsabilidad del capitán no cambia esto.

SIGNIFICADO DE LA DECISIÓN PARA CASOS FUTUROS

Se ha argumentado que los hechos del caso CMA CGM LIBRA fueron poco usuales ya que el capitán había admitido que efectivamente el plan de viaje defectuoso provocó su decisión de dirigirse fuera de la zona balizada y que el fallo de registrar el aviso para navegantes fue crítico para la seguridad del buque.

Pese a que cada caso depende de sus propios hechos y que el CMA CGM LIBRA pueda diferenciarse de casos futuros, obviamente, la decisión otorga a los intereses de la carga un posible fundamento significativo para argumentar que un buque es innavegable cuando se oponen al requerimiento de contribución a la avería gruesa o para oponerse a que porteadores se amparen en las excepciones de las Reglas de la Haya/Haya Visby. La decisión también refuerza la importancia de asegurarse de que el plan de viaje se ejecute diligentemente y de que las cartas de navegación de a bordo se mantengan completamente actualizadas.

