

# RISK WATCH

MAYO 2022

**PREVENCIÓN DE RIESGOS** RESUMEN DE LAS ÚLTIMAS PUBLICACIONES  
**CONTENEDORES** ADVERTENCIA SOBRE LA DECLARACIÓN INCORRECTA DE LA MERCANCÍA  
**CUIDADO CON LOS PÁJAROS** ATRAIDOS POR LA CARGA SECA A GRANEL  
**COMBUSTIBLES HSFO** PROBLEMAS RECIENTES EN SINGAPUR  
**INTELIGENCIA ARTIFICIAL** CÓMO PUEDE AYUDAR A PREVENIR ABORDAJES  
**RECLAMACIONES Y LEY** COMENTARIOS SOBRE CASOS IMPORTANTES



**BRITANNIA P&I**  
TRUSTED SINCE 1855

## MENSAJE DE LA EDITORA



En nuestro último Risk Watch presentamos el departamento de Prevención de Riesgos de Britannia y en esta edición verán que el equipo ha estado ocupado proporcionando asesoramiento y orientación sobre una amplia variedad de temas. La elección de los temas suele estar motivada por los incidentes y reclamaciones de nuestros Asociados, o por las solicitudes de asesoramiento de éstos. Las versiones completas de los artículos están disponibles en la página web de Britannia.

Los temas recientes incluyen la planificación de las travesías y el transporte de carga refrigerada en contenedores. El equipo de Prevención de Riesgos continúa publicando estudios de casos como parte de la premiada campaña **BSafe**. El estudio del caso que aparece en esta edición se centra en los peligros potenciales del transporte de cargas de fertilizantes. En este caso concreto la carga se incendió; un tema que se examina con más detalle en el artículo sobre la declaración errónea de la carga en los contenedores.

Nuestros equipos de reclamaciones han utilizado experiencias recientes para escribir sobre incidentes de carga, incluyendo cómo las bandadas de pájaros pueden dañar las mercancías a granel - un escenario que recuerda más a la famosa película de Alfred Hitchcock, Los Pájaros. También analizamos cómo el uso de la Inteligencia Artificial en el puente puede ayudar a evitar colisiones.

Por último, pero no por ello menos importante, el equipo de FD&D ofrece a nuestros Asociados algunos casos recientes interesantes que plantean importantes cuestiones legales.

Como siempre, agradecemos los comentarios y opiniones de nuestros lectores, así que no duden en ponerse en contacto conmigo o con el equipo de marketing con sus sugerencias.

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

**CLAIRE MYATT**  
Editora



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

# DEPARTAMENTO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS DE BRITANNIA

# RESUMEN DE LAS ÚLTIMAS PUBLICACIONES

## PLANIFICACIÓN DE LA TRAVESÍA - UNA VISIÓN GENERAL PARA EL SECTOR MARÍTIMO

Un plan de travesía detallado es una parte esencial para garantizar la seguridad de la navegación de un buque y un plan de navegación defectuoso o la falta de ejecución de un plan, han sido identificados como factores que contribuyen a las embarrancadas.

Las recientes sentencias judiciales en el caso del *CMA CGM LIBRA* <http://ow.ly/QfEa30siq4Z> declararon que un plan de navegación defectuoso puede hacer que el buque no esté en condiciones de navegar y esto puede tener consecuencias importantes para la responsabilidad del buque en caso de incidente. Esto subraya la importancia de un plan de navegación sólido y bien implementado.

Britannia ha publicado recientemente un informe sobre Prevención de Riesgos en el que se analiza la cuestión de la planificación de la travesía, en el que se exponen los requisitos de SOLAS, se examinan todas las publicaciones y la información necesaria para elaborar un plan de navegación completo y, por último, analiza cómo debe ejecutarse y supervisarse el plan.

El texto completo del informe está disponible en nuestra página web: <http://ow.ly/3oFw30siq68>

## RECLAMACIONES DE CARGA EN CONTENEDORES FRIGORÍFICOS

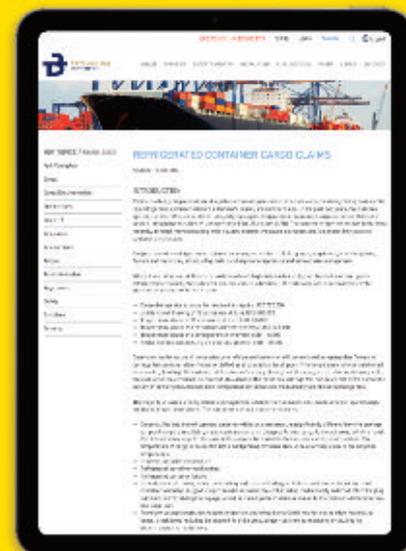
El Club gestiona una serie de reclamaciones en las que la carga está supuestamente en peligro cuando llega a las instalaciones de un receptor. La carga ha sido transportada en un contenedor frigorífico con un conocimiento de embarque emitido por un Asociado.

En los últimos dos años, el Club ha abierto algo más de 250 expedientes de reclamaciones por supuestos daños a las mercancías en contenedores frigoríficos transportados por los Asociados, por un valor de más de 6 millones de dólares. El número de estas reclamaciones ha aumentado recientemente, aunque nuestras consultas con expertos del sector sugieren que la causa no está clara y, lo más probable, es que se deba a una combinación de factores.

Las mercancías transportadas en contenedores frigoríficos son muchas y variadas, incluyendo carne, verduras, frutas, plantas vivas, flores y medicinas, todas las cuales requieren una gestión de la temperatura y la atmósfera a su medida.

En caso de pérdida de todo el contenido de un contenedor de 40 pies (el tipo de contenedor frigorífico más común), el coste del siniestro puede ser considerable.

El equipo de Prevención de Riesgos ha analizado los siniestros y ha elaborado un resumen de lo que hay que tener en cuenta cuando se transportan contenedores frigoríficos. El texto completo está disponible en la página web de Britannia: <http://ow.ly/mVjl30siq60>



# CASO BSAFE N° 15

## INCIDENTE CAUSADO POR LA REACCIÓN QUÍMICA DE UN FERTILIZANTE PROVOCA UN GRAVE INCENDIO

UN BUQUE POLIVALENTE DE 23.401 GT ESTABA A PUNTO DE FONDEAR TRAS SALIR DEL PUERTO, TRANSPORTANDO UNA CARGA DE VARIOS TIPOS DE FERTILIZANTES A GRANEL ASI COMO CARGA GENERAL, CUANDO SE OBSERVÓ QUE SALÍA HUMO BLANCO DE LA BODEGA DE CARGA N° 3. TRAS UN INTENTO FALLIDO DE EXTINGUIR EL PRESUNTO INCENDIO CON EL SISTEMA DE CO<sup>2</sup> FIJO DEL BUQUE Y CON EL RIESGO DE UNA EXPLOSIÓN DEBIDO A LA DESCOMPOSICIÓN DEL FERTILIZANTE, EL BUQUE FUE EVACUADO Y POSTERIORMENTE DECLARADO PÉRDIDA TOTAL.

Después de cargar, el buque se dirigió al fondeadero antes de continuar su viaje. El capitán notó que salía humo blanco de la parte de popa de la bodega núm. 3 y poco después también de la parte de estribor de la bodega.

La tripulación identificó que la carga de la bodega núm. 3 era fertilizante a base de nitrato de amonio en la bodega inferior y piezas de maquinaria y metales embalados en cajas de madera en la cubierta intermedia. Tras consultar a la persona designada por los armadores, se decidió liberar el sistema fijo de CO<sup>2</sup> de la bodega. Inmediatamente después de liberar todo el CO<sup>2</sup>, el humo se redujo visiblemente al mínimo. Las aberturas en la escotilla de la bodega en las que aún era visible el humo fueron selladas por la tripulación. Creían que la situación estable estable.

Sin embargo, después de que los bomberos llegaran a bordo encontraron que el fertilizante se estaba descomponiendo. Abrieron las tapas de las escotillas para inundar la bodega con agua, pero una gran cantidad de humo amarillo salió de la bodega de carga. Esto suscitó la preocupación por el riesgo potencial de una explosión inminente a bordo y se decidió evacuar el barco por completo. El fuego fue extinguido. Afortunadamente no hubo heridos, pero el buque fue declarado pérdida total.

En el Comentario del Britannia, el equipo de Prevención de Riesgos analiza los distintos problemas y expone las medidas que deben tomarse cuando se transportan este tipo de mercancías. El texto completo del caso de estudio, junto con el formulario de aprendizaje reflexivo, está disponible en el área BSafe de la página web: <http://ow.ly/iU1130siq1y>





Jacob Damgaard  
jdamgaard@tindallriley.com

# DECLARACIÓN INCORRECTA DE LA MERCANCÍA EN LOS CONTENEDORES

## INTRODUCCIÓN

El 4 de Marzo de 2022 se produjo un incendio en la terminal del muelle del puerto de San Pedro en Long Beach, EEUU. La guardia costera informó que el fuego había comenzado en un contenedor<sup>1</sup>. El conocimiento de embarque de dicho contenedor indicaba que la mercancía era “resinas sintéticas”, un material no peligroso. Sin embargo, las investigaciones posteriores revelaron que la declaración de la mercancía era incorrecta y que lo que el contenedor contenía eran baterías de iones de litio usadas, clasificado como material peligroso con alto riesgo de incendio.

De acuerdo con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (*United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD*) el tráfico de contenedores a nivel mundial se situó en torno a los 815,6 millones de TEUs en 2020<sup>2</sup>. Aproximadamente el 10% de todos los contenedores transportados en buques contenían mercancía peligrosa.

Los buques portacontenedores están expuestos al riesgo de incendio de contenedores ya que normalmente los contenedores se rellenan con antelación al viaje y los transportistas, cuando los reciben para embarcar, tienen poca o ninguna información sobre su contenido. El transportista a veces puede aplicar un recargo más elevado por transportar cargas peligrosas, e imponer normas más estrictas para el transporte o, incluso puede prohibir a bordo de sus buques el transporte de determinadas mercancías. Esto puede disuadir a aquellos que quieren embarcar contenedores, de proporcionar una descripción exacta de la mercancía que va dentro de los contenedores.

Los transportistas intentan evitar que la mercancía se declare de forma incorrecta introduciendo normas más estrictas e invirtiendo en tecnología. También están fomentando la redacción de unas buenas prácticas del sector para hacer frente a los riesgos creados por la declaración incorrecta de la mercancía en los contenedores.

<sup>1</sup> US Coast Guard Marine Safety Alert. “Lithium Battery Fire” on the container fire due to misdeclaration of cargoes involving used lithium batteries.

<sup>2</sup> World container port throughput conducted by United Nations Conference on Trade and Development, published under Review of maritime Transport 2021.

# DECLARACIÓN INCORRECTA DE LA MERCANCÍA EN LOS CONTENEDORES (CONTINUACIÓN)

## RIESGOS ASOCIADOS CON MERCANCÍA ERRÓNEAMENTE DECLARADA

El transportista confía en que la mercancía sea correctamente declarada para estar seguro de qué mercancía está realmente transportando dentro del contenedor. En los casos en los que se incendia un contenedor, es esencial también que el transportista y la tripulación sepan exactamente el contenido del contenedor para poder emplear la adecuada estrategia contra incendios.

La situación a menudo se complica por el hecho de que algunas mercancías tienen nombres similares, nombres comerciales o sinónimos. Un ejemplo bastante común es el "hipoclorito de calcio" que normalmente se usa para tratar las piscinas o para agua potable, y que tiene una normativa rigurosa cuando es cargada a bordo. La mercancía se declara incorrectamente utilizando sinónimos comerciales no listados en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, IMDG, tales como "agente blanqueador", "sólido químico blanco o amarillento", "cal clorada", "polvo blanqueador" o "cloruro de calcio".

Las búsquedas en el Código IMDG para el término "hipoclorito de calcio" identifican seis diferentes números UN, donde cada uno de ellos corresponde a una serie de requisitos ligeramente diferentes.

Otra cuestión que hace que las mercancías se declaren erróneamente es que algunos cargadores pueden no conocer las disposiciones del Código IMDG o intencionadamente pueden aprovecharse de las disposiciones especiales que exigen de las pruebas a determinadas mercancías cuando las transportan en una forma física determinada.

## MEDIDAS PREVENTIVAS

El transportista debe disponer de un juego completo de procedimientos de debida diligencia y de procedimientos "conoce a tu cliente" (*Know your Customer, KYC*), con el objetivo de evaluar a fondo al cargador para mitigar el riesgo de aceptar mercancía de cargadores que puedan hacer declaraciones erróneas o puedan no declarar la mercancía.

La inspección visual es difícil y sigue siendo un obstáculo para el transportista debido a que la construcción de un contenedor de acero estándar impide que el transportista vea la mercancía en su interior. No sería práctico para el transportista comprobar o abrir cada uno de los contenedores para verificar su contenido y requeriría personal especialmente preparado para poder verificar si en realidad la mercancía coincide con la descripción de la declarada, especialmente en el caso de la carga reservada en el último momento.

El personal que se ocupa de las reservas de mercancías IMDG y de mercancías peligrosas, debe recibir formación para que adquiera las debidas competencias que, junto con la experiencia, le permita identificar mejor algunas de las señales de alarma que se ven comúnmente cuando un contenedor se identifica como potencialmente mal declarado.

Otro enfoque es utilizar la tecnología para hacer frente a la declaración errónea de la mercancía. Se puede utilizar un programa para escanear las reservas e identificar ciertas palabras clave. Una búsqueda de palabras clave seleccionaría los contenedores sospechosos con lo que estos contenedores podrían investigarse más a fondo para comprobar si la mercancía del contenedor coincide con la declarada por el cargador en la reserva. Esta tecnología está en desarrollo continuo y se está volviendo cada vez más sofisticada, ya que algunos transportistas están implementando el uso de la inteligencia artificial (IA) para tratar de identificar la carga mal declarada.

**ALGUNAS SEÑALES DE ALARMA QUE PUEDEN INDICAR UNA DECLARACIÓN INCORRECTA DE UNA MERCANCÍA PELIGROSA:**

- LA DOCUMENTACIÓN ESTÁ INCOMPLETA, POR EJEMPLO, SI NO HAY INFORME PERICIAL DEL EMBALAJE
- EL NOMBRE DECLARADO SUENA SIMILAR A ALGUNA MERCANCÍA PELIGROSA, NOMBRES COMERCIALES O SINÓNIMOS
- RESERVAS DE ÚLTIMO MINUTO O MODIFICACIONES DE RESERVAS EXISTENTES
- NO HAY UN CÓDIGO DEL SISTEMA ARMONIZADO O ES UN CÓDIGO FALSO SIMILAR A UNA MERCANCÍA PELIGROSA (POR EJEMPLO, EMPIEZA POR 2828)

En 2018, Safety4Sea publicó un artículo en el que la Fundación del Lloyd's Register abogaba por la creación del *Maritime Blockchain Labs*<sup>3</sup> (MBL) para construir un ecosistema dentro del sector marítimo. Se desarrollaría una norma industrial para mejorar la colaboración entre los actores del sector y los profesionales de *blockchain* para compartir las mejores prácticas, conocimientos y soluciones, utilizando un prototipo con tecnología de base de datos. Esto involucraría a diferentes partes interesadas y conduciría a una mayor transparencia y responsabilidad que finalmente podría utilizarse para ayudar a rastrear mercancías peligrosas, utilizando contenedores inteligentes e interfaz radioeléctrica.

El Sistema de Notificación de Incidencias en la Mercancía (*Cargo Incident Notification System, CINS*) emitió su "*Safety Considerations for Ship Operators Related to Risk-Based Stowage of Dangerous Goods on Containerships*" – "Consideraciones de Seguridad para los Operadores de Buques basadas en los Riesgos de la Estiba de Mercancías Peligrosas en Buques Contenedores" publicado en 2019 y el cual puede ser utilizado por los transportistas como referencia para ayudarles a mejorar la seguridad cuando un contenedor se incendia a bordo.

## CONCLUSIÓN

Debido a la naturaleza de los contenedores estándar, su contenido no es visible por lo que no puede ser fácilmente verificado o inspeccionado. Por ello, el embarque de contenedores es una cuestión de confianza entre el transportista y el cargador. El riesgo de una declaración errónea se puede aminorar teniendo un exhaustivo KYC y procedimientos para la formación, combinado con un sistema informático de identificación de la mercancía.

Además, siempre es importante que el transportista se coordine con los cargadores o transitarios para subrayar la importancia de una correcta declaración de la mercancía y seguir los consejos expuestos anteriormente para mitigar el riesgo de incendios de contenedores.

Cuando todas las partes interesadas cooperan para mejorar la trazabilidad de la mercancía y minimizar el riesgo de una declaración errónea, se reducirá la presión sobre nuestros Asociados y se reducirá el riesgo de costosas reclamaciones.

<sup>3</sup> Safety4Sea published Lloyd's Register Foundation funding Blockchain Labs for Open Collaboration



Stephen Hunter  
shunter@tindallriley.com

# PÁJAROS EN MERCANCÍA SECA A GRANEL

**RECIENTEMENTE SE HA NOTIFICADO AL CLUB UN CASO DE UN CARGAMENTO DE TRIGO SECO A GRANEL Y UNA BANDADA GRANDE DE PALOMAS. MIENTRAS SE ESTABA DESCARGANDO LA MERCANCÍA, UNA BANDADA DE PALOMAS SE POSARON EN EL GRANO. EL CAPITÁN PREOCUPADO SOLICITÓ CONSEJO AL CLUB.**

La llegada de las aves no fue por ningún error del armador, los pájaros se vieron atraídos, de forma natural, por la mercancía que se estaba descargando. Aunque todos apreciamos las maravillas de la naturaleza, la presencia de pájaros en la mercancía suscita preocupaciones:

- **RECLAMACIONES POR MERMA** Los pájaros estaban comiéndose el grano, lo que puede dar lugar a reclamaciones por mermas, especialmente cuando el número de aves es considerable.

- **CONTAMINACIÓN POR EXCREMENTOS DE PÁJAROS** Los pájaros, por supuesto, defecan en la mercancía, lo que es particularmente desagradable cuando la mercancía es para consumo humano.

- **CONTAMINACIÓN PROVOCADA POR LOS PÁJAROS MISMOS** Cualquier pájaro que muere, ya sea por causas naturales o porque queda enterrado en la carga, causa contaminación. Algunas autoridades sanitarias, como por ejemplo las de la UE y Australia, adoptan una actitud extremadamente estricta con respecto a esta contaminación.

Para intentar evitar posibles reclamaciones, se recomienda que, si se observa un número considerable de aves en la mercancía a granel seca para consumo humano, ya sea en el puerto de descarga o de carga, se tomen fotografías como evidencia y se adjunten a las cartas de protesta.

La tripulación puede tomar medidas en aquellos lugares donde se concentran gran número de aves cuando hay cargamentos para consumo humano de productos secos a granel:

- Solo abrir totalmente las bodegas en las que se estén realizando operaciones de carga. Mantener las otras bodegas cerradas. Si se necesita abrir las bodegas para ventilar, solo abrirlas parcialmente de forma que sea menos probable la entrada de los pájaros a las bodegas.

- Los tripulantes pueden intentar andar a lo largo de cubierta, agitando los brazos para espantar a los pájaros, lo que puede ahuyente a las aves. Esto solo debe hacerse cuando y donde sea seguro realizarlo.

- Si el problema persiste, el buque puede utilizar señuelos o imitaciones de halcones o búhos para espantar a los pájaros. Como alternativa, podrían considerar la instalación de ahuyentadores de aves sonoros que emitan sonidos de alta frecuencia para disuadir a los pájaros o podrían instalar espantapájaros inflables en la cubierta principal junto a las bodegas de trabajo.

**SI SE ENCUENTRA CON UNA INFESTACIÓN DE AVES Y EXISTE LA POSIBILIDAD DE RECLAMACIONES, NO DUDE EN SOLICITAR LA ASISTENCIA DEL CORRESPONSAL.**



# ÁFRICA OCCIDENTAL CUESTIONES RECIENTES SOBRE MERCANCÍA Y ESTIBADORES



**Stephen Hunter,**  
shunter@tindallriley.com

## DESCUIDADA MANIPULACIÓN DE LA MERCANCÍA EN SACOS

LOS ESTIBADORES PUEDEN DAÑAR LAS MERCANCÍAS ENSACADAS, COMO EL ARROZ, SI LA MANIPULAN DE FORMA BRUSCA. RECIENTEMENTE EL CLUB HA TENIDO PROBLEMAS EN PUERTOS DE ÁFRICA OCCIDENTAL, EN PARTICULAR EN COSTA DE MARFIL EN EL PUERTO DE ABIDJAN

Es práctica habitual el uso de ganchos metálicos en las operaciones de descarga para lanzar, empujar y manipular las mercancías ensacadas. El desgarro de los sacos puede provocar pérdidas y la mezcla de diferentes calidades de mercancías. A menudo las pérdidas pueden minimizarse recogiendo la mercancía derramada y volviéndola a ensacar. Pero cualquier manipulación brusca durante la descarga debe quedar registrada en una carta de protesta. Esto tendrá dos efectos principales:

- Mantiene a los estibadores alerta, por lo que ayuda a minimizar las pérdidas.
- Queda un registro de las pérdidas realizado en el momento. A menudo el fletador es responsable de las pérdidas derivadas de la manipulación de los estibadores. Esto dependerá, por supuesto, de los términos establecidos en la póliza de fletamento, pero es habitual que sea la responsabilidad del fletador. Así que cualquier manipulación descuidada y pérdidas relacionadas con ello (como los sacos que se caen de las eslingas al agua) deben quedar registradas en las cartas de protesta emitidas en el momento.

El Club puede ayudar a organizar a la descarga una inspección de recuento, aunque estas inspecciones son con carácter preventivo y son por cuenta del Asociado. El inspector también puede ayudar a llamar la atención a los estibadores o a los oficiales del puerto en los casos de manipulación brusca y puede ayudar con la protesta para dejar constancia de los hechos en la manipulación descuidada.

**INFORME SIEMPRE AL CLUB DE ESTOS PROBLEMAS Y CONTACTE CON EL CORRESPONSAL LOCAL DE P&I SI SE NECESITA ASISTENCIA INMEDIATA.**

## SEGURIDAD DEL ESTIBADOR AL CERRAR LAS BODEGAS EN CASO DE LLUVIA

UN PROBLEMA DE SEGURIDAD CON LOS ESTIBADORES EN DOUALA. LOS ESTIBADORES ESTABAN TRABAJANDO DENTRO DE LA BODEGA CUANDO SE ANUNCIÓ LLUVIA. EL CAPITÁN QUISO CERRAR LAS BODEGAS PARA PROTEGER LA MERCANCÍA DE DAÑOS POR HUMEDAD, PERO LOS ESTIBADORES PARECÍAN ESTAR CÓMODOS DENTRO DE LAS BODEGAS, POR LO QUE IGNORARON LA PETICIÓN DEL CAPITÁN DE ABANDONAR LA BODEGA Y SE QUEDARON DENTRO.

Hay mucho escrito sobre los peligros asociados a los espacios confinados, especialmente el riesgo por falta de oxígeno por lo que el capitán solo cerró las tapas de escotilla parcialmente pues le preocupaba la seguridad y las condiciones de los estibadores. Parte de la mercancía se dañó por la lluvia.

Se emitieron cartas de protesta y el inspector del P&I informó del hecho a las autoridades portuarias. Días más tarde cuando volvió a llover, de nuevo los estibadores fueron reacios a salir de las bodegas de carga, aunque finalmente salieron.

En Douala, o en cualquier otro lugar, siempre que las bodegas de carga deban cerrarse por la lluvia, deben tomarse las siguientes medidas:

- Intentar avisar a los estibadores con la mayor antelación posible de la necesidad de desalojar las bodegas, teniendo siempre en cuenta que las condiciones pueden cambiar repentinamente y puede que no sea posible avisar con mucha antelación.
- Antes de cerrar las bodegas/escotillas, asegurarse de que todos los estibadores han abandonado la bodega. En determinadas condiciones (y especialmente de noche) puede ser difícil ver si todo el mundo está fuera. Utilizar todas las linternas y luces disponibles y comunicarse entre sí para preguntar si queda alguien en el interior de la bodega.
- Si los estibadores se niegan a abandonar las bodegas, no encerrarles dentro, sino hacer todo lo posible para cubrir la mercancía y luego emitir una protesta.



# COMBUSTIBLES DE FUEL OIL CON ALTO CONTENIDO EN AZUFRE (HSFO): PROBLEMAS RECIENTES EN SINGAPUR



**Captain Simon Rapley,**  
srapley@tindallriley.com

RECIENTEMENTE EL CLUB HA TENIDO 13 CASOS EN LOS QUE LOS BUQUES SE HAN ENCONTRADO CON PROBLEMAS EN EL MOTOR PRINCIPAL Y EN LOS AUXILIARES TRAS HABER TOMADO COMBUSTIBLE EN SINGAPUR.

Se están experimentando problemas tras el uso de HSFO suministrado a los buques que usaron scrubbers para cumplir con los límites de emisión de azufre establecidos por MARPOL. No se han observado casos con los fueles con muy bajo contenido en azufre (VLSFO) o con los de ultra bajo contenido en azufre (ULSFO). Hasta la fecha solo ha afectado al combustible residual, no se han registrado problemas con los combustibles destilados.

El fueloil, cuando se analiza de acuerdo con ISO 8217 (la norma para destilados marinos y combustibles residuales marinos) puede que se ajuste a las especificaciones. Sin embargo, cuando las muestras se someten a más análisis utilizando la Cromatología de Gases -Espectrometría de Masas (GC-EM) se encuentran diferentes sustancias químicas como hidrocarburos clorados, compuestos orgánicos volátiles o de cloruro orgánico.

Se ha informado de daños en diferentes compuestos del fueloil que afectan tanto a los motores principales como a los auxiliares, también a las bombas de combustible o con un rendimiento inferior y componentes de los inyectores de combustible dañados. En algunos casos, el asunto del abastecimiento de fueloil ha dado lugar a fallos en los motores auxiliares y paradas del motor principal.

Se recuerda a los Asociados que se aseguren de que las muestras de HSFO tomadas en Singapur se sometan a pruebas de acuerdo con la norma ISO 8217 aplicable y se recomienda que además se realice una prueba GC-EM para comprobar la presencia de cualquier sustancia química. Independientemente del origen, el fueloil no debe utilizarse antes de recibir y revisar los resultados de las pruebas. En uno de los casos mencionados anteriormente, no se realizó esta simple medida de precaución.

Aunque una muestra de fueloil puede estar dentro de especificaciones de acuerdo con varios parámetros listados en ISO 8217, cuando se encuentren componentes químicos, se está contradiciendo los requerimientos de la cláusula 5 de los estándares ISO. Aunque la cláusula 5 difiere ligeramente entre las distintas iteraciones de la norma ISO 8217, la premisa básica es que el fueloil no debe contener ningún material en una concentración que pueda afectar al rendimiento de la máquina, sea perjudicial para las personas o pueda afectar a la seguridad del buque.

También hay que tener en cuenta que el uso de fueloil contaminado contraviene la Regla 18.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL, que establece:

*3 El fueloil para combustible que se entregue y utilice a bordo de los buques a los que se aplique el presente anexo se ajustará a las siguientes prescripciones:*

*.1.3 el fueloil no contendrá ninguna sustancia añadida ni desecho químico que:*

*.1.3.1 comprometa la seguridad de los buques o afecte negativamente al rendimiento de las máquinas, o*

*.1.3.2 sea perjudicial para el personal, o*

*.1.3.3 contribuya en general a aumentar la contaminación atmosférica.*

**LOS ASOCIADOS QUE NECESITEN INFORMACIÓN ADICIONAL PUEDEN CONTACTAR CON EL DEPARTAMENTO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS.**

# ¿PUEDE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL (IA) AYUDAR A PREVENIR ABORDAJES?



Jacob Damgaard  
jdamgaard@tindallriley.com

HOY EN DÍA HAY VARIAS EMPRESAS DESARROLLANDO SISTEMAS DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL (IA) PARA BUQUES, DISEÑADOS PARA TRABAJAR EN LA PREVENCIÓN DE ABORDAJES. ESTE TIPO DE TECNOLOGÍA ESTÁ SIENDO PROBADA CADA VEZ MÁS POR LOS ARMADORES Y PUEDE AYUDAR AL CAPITÁN Y LA TRIPULACIÓN A TENER UNA MEJOR PERSPECTIVA DEL ENTORNO Y DE LOS RIESGOS INMEDIATOS. TENER DISPONIBLE UNA INFORMACIÓN MÁS PRECISA EN TIEMPO REAL LES AYUDARÁ A TOMAR LAS DECISIONES CORRECTAS.

**JACOB DAMGAARD DE NUESTRO DEPARTAMENTO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS ANALIZA ALGUNAS DE LAS CUESTIONES QUE SE PLANTEAN POR EL USO DE IA EN EL PUENTE.**

## FORMACIÓN

Los usuarios (oficiales de cubierta) necesitan comprender y estar seguros de cómo usar la IA y, de manera muy importante, entender sus limitaciones. La formación inicial debería realizarse idealmente mediante un simulador, de manera que los oficiales pueden familiarizarse y sentirse seguros con el sistema y con cómo este interactúa con otros equipos de puente en un entorno controlado. Si la formación se realiza a bordo, debe llevarse a cabo una evaluación de riesgos y establecerse un plan de formación detallado para determinar dónde y cuándo es seguro llevar a cabo la formación.

## FATIGA POR ALARMAS

Este fue un asunto que se convirtió en relevante cuando las cartas náuticas electrónicas se introdujeron por primera vez. Las cartas náuticas electrónicas tienen muchas configuraciones diferentes de alarma y existe un riesgo de que el oficial de guardia pueda obviar las alarmas que requieren atención inmediata cuando hay demasiadas alarmas sonando. Es importante que este nuevo sistema de IA se establezca correctamente de modo que ayude al oficial de guardia y no se convierta simplemente en otra distracción más. Debería implementarse una política clara de empresa para asegurar que el sistema de IA se usa de una forma prudente.

**PARA EVITAR ABORDAJES, TODAVÍA SE APLICAN LOS MÉTODOS TRADICIONALES DE EVALUACIÓN VISUAL DEL RUMBO Y DISTANCIA DE OTRO BUQUE Y TAMBIÉN EL USO DEL RADAR Y ARPA.**



### **ERGONOMÍA**

El sistema debería instalarse de manera que sea fácilmente accesible desde la principal zona de gobierno del buque y que la información facilitada por él pueda verse fácilmente sin distraer la atención del oficial de guardia de otros equipos del puente.

### **MAL FUNCIONAMIENTO**

La tecnología detrás del sistema de IA es bastante compleja y rectificar un fallo de funcionamiento puede no estar al alcance de la tripulación a bordo. La formación de la tripulación debería incluir el procedimiento básico para identificar y rectificar un mal funcionamiento, siguiendo las instrucciones del fabricante, que permitiría a la tripulación valorar si el fallo afecta a la fiabilidad del sistema y si su uso debe ser suspendido hasta que el fallo se haya subsanado. Además, debería estar disponible un apoyo en tierra para asistir a la tripulación.

También es importante destacar que cualquier sistema de IA no es un requisito obligatorio y sólo debería ser usado junto a otros equipos de puente exigidos por SOLAS. Para evitar abordajes, todavía se usan los métodos tradicionales de evaluación visual del rumbo y la distancia de otro buque y el uso del RADAR y el ARPA. Si un buque se ve involucrado en un abordaje o en otro incidente y se detecta que hubo un exceso de confianza en el sistema de IA que provocó el incidente, esto podría usarse en contra del Asociado y podría verse como un factor que contribuyó al incidente.

# RECLAMACIONES Y LEY

## DAÑOS CAUSADOS POR LA ESTELA DE UN BUQUE A UNA MARINA Y A EMBARCACIONES DE RECREO



Gwen Vetuz,  
Gvetuz@tindallriley.com

**EL CLUB HA TRAMITADO RECIENTEMENTE UN CASO EN EL QUE LA ESTELA DE UN PORTACONTENEDORES DE 40.000 GT CAUSÓ DAÑOS A UNA MARINA Y A EMBARCACIONES DE RECREO AMARRADAS.**

### HECHOS

El buque estaba atravesando un río principal en su camino hacia un puerto cercano cuando la estela del buque causó daños a una marina y a embarcaciones de recreo atracadas en un puerto más pequeño.

Durante el incidente estaban a bordo tres prácticos, el práctico y dos alumnos en prácticas. Los alumnos se turnaban cada hora para dirigir la navegación del buque bajo la supervisión del práctico. La travesía por el río se desarrolló de noche con cielo despejado y viento ligero.

La velocidad del buque estaba bajo la dirección del práctico. Según el informe del práctico, la práctica habitual a la hora de pasar por puertos pequeños era la de reducir la velocidad a unos 10 nudos. Sin embargo, en esta ocasión el práctico constató que no había buques en la terminal de grano cercana y, por lo tanto, mantuvo la velocidad a unos 15 nudos.

La ficha del práctico cumplimentada durante el intercambio capitán-práctico (MPX) indicaba la velocidad planeada de la travesía a 14 nudos. La sección particular del río no tenía establecido un límite de velocidad. En su lugar, se aplicaba la regla de "velocidad segura" en la navegación en aguas interiores: al buque se le requiere considerar factores tales como la visibilidad, la densidad de tráfico, la maniobrabilidad, la climatología, las condiciones de la mar y el calado del buque para determinar "la velocidad segura".

Una vez atracado en el puerto de destino, el práctico fue informado de los daños sufridos por la marina a causa de la estela. El incidente dio lugar a una gran reclamación por daños a la propiedad de la marina, incluidos daños físicos a las estructuras del muelle, así como cierto número de reclamaciones por daños sin contacto presentadas por los armadores o aseguradores de las embarcaciones de recreo atracadas en la marina.

### REVISIÓN DEL INCIDENTE

Después de llevarse a cabo una investigación de la información disponible, resulta plausible que una pluralidad de factores pudo haber contribuido al incidente.

Dado que la práctica habitual de los prácticos era pasar por el puerto más pequeño a una velocidad reducida de unos 10 nudos, la decisión de proceder en este caso a 15 nudos se tomó, según se reportó, en base a que no había ningún barco en la terminal de grano cercana. Sin embargo, podría parecer que al hacer esto el práctico no había contemplado el posible riesgo de daños a la marina y a las embarcaciones de recreo amarradas resultantes de la estela del buque al transitar a esa velocidad. La prueba disponible no profundiza en las posibles razones de esta decisión del práctico, tampoco en si la presencia de dos alumnos en el puente pudo haber contribuido de alguna manera a la decisión de proceder a la velocidad elegida.

### LECCIONES APRENDIDAS

De este incidente se derivan ciertas lecciones clave que los Asociados deberían tener en cuenta para ayudar a evitar que ocurran incidentes similares.

**Conciencia de la estela y del oleaje** - Un buque en marcha tiene el deber de considerar los efectos anticipados de su velocidad y movimiento por el agua. Un buque navegando con una velocidad excesiva puede generar serios efectos de oleaje que pueden derivar en daños a estructuras/instalaciones costeras o buques abarloados, incluso aunque el buque se mantenga relativamente lejos de estos objetos. Tal daño puede producirse, aunque haya un límite de velocidad fijado en esa área y el buque navegue a una velocidad por debajo del límite. Este efecto puede exacerbarse en secciones estrechas de la vía navegable y en el caso de buques de gran calado. En tales situaciones, se requiere que el buque navegue con cautela para evitar crear oleaje o succión hidrodinámica que pueda producir daños. También deben adoptarse las precauciones razonables para minimizar los efectos de su estela, incluida la reducción de la velocidad y el cambio de rumbo.

La comunidad marítima internacional ha visto serios daños causados a la propiedad y al medio ambiente (en la línea de costa) agravado por el aumento del tráfico marítimo conformado por buques más rápidos y grandes. Ha habido una cantidad significativa de estudios para reducir el efecto de la estela mediante la mejora del diseño de los buques, que podría ayudar a abordar el asunto a largo plazo.

Aunque los capitanes / oficiales generalmente poseen una amplia comprensión de las causas e implicaciones de la estela del barco, ello no aparece de forma intuitiva a menos que

operen regularmente en aguas interiores o canales. Dado que el impacto de la estela puede producirse a varios cientos de metros del buque, detectarlo mediante la observación física puede ser difícil o imposible. La cuestión no se trata generalmente en la instrucción formal ni en exámenes de competencia y raramente es tratada en seminarios del ramo. Por lo tanto, los operadores de buques deberían considerar ofrecer una orientación y formación adicional en los casos en los que detecten la necesidad de desarrollar una percepción adecuada de la estela para prevenir incidentes y pérdidas.

**Plan de navegación y la intervención del capitán** - Un plan de navegación debería identificar los límites de velocidad donde se apliquen, así como las áreas sensibles a sufrir daños por estela, tales como los pequeños muelles artesanales y propiedades ribereñas. Esto reviste una particular relevancia en el caso de los portacontenedores relativamente grandes y de gran potencia, que pueden crear un oleaje significativo durante una travesía fluvial. Si tales riesgos son identificados, la preocupación sobre la velocidad segura debería ser contemplada planificando una reducción de la velocidad y /o por el equipo de puente tratando la cuestión con el práctico y si fuera necesario, requerir la intervención del capitán.

#### Consideraciones de velocidad durante el intercambio

**capitán-práctico** - A la hora de decidir el plan de navegación y de maniobras, se recomienda verificar con el práctico si su conocimiento local puede también contribuir al plan de navegación. Esto puede ayudar a indicar cualquier zona en la que podría requerirse una reducción de velocidad. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que, dependiendo de las prácticas locales, un práctico puede no considerar del todo el daño potencial por el que el buque puede ser considerado responsable en última instancia.

**Gestión de Recursos del Puente (GRP)- conciencia de la situación y monitorización de la travesía** - Cuando se navegue con prácticos en formación bajo supervisión, el capitán debe tener esto en cuenta y adoptar cautelas adicionales en la supervisión del trayecto a fin de detectar y corregir errores.

**Detección de estela/oleaje excesivo** - Como cuestión de buena práctica de GRP, la estela excesiva debe ser detectada y comunicada al capitán y/o al personal de puente. De noche, el uso de un foco puede ayudar a identificar tal oleaje, en particular en la proximidad de la orilla, embarcaderos o muelles. Detectar una estela excesiva antes de pasar cerca de amarres debería derivar en un ajuste de la velocidad del buque para minimizar cualquier daño a propiedades.



# LA IMPORTANCIA DE LOS “SUJETOS” PARA LA CONCLUSIÓN DE UN PÓLIZA DE FLETAMENTO VINCULANTE



Amanda Cheung,  
acheung@tindallriley.com

EN UNA SENTENCIA RECIENTE EL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA INGLÉS HA ANULADO UN LAUDO ARBITRAL RESOLVIENDO QUE NO EXISTÍA UN CONTRATO VINCULANTE O UN ACUERDO ARBITRAL DADO QUE LOS “SUJETOS” NO HABÍAN SIDO CUMPLIDOS.

En *DHL Project & Chartering Ltd Vs. Gemini Ocean Shipping Co Ltd* (EL NEWCASTLE EXPRESS) [2022] EWCH 181 [Comm], el Tribunal consideró la cuestión de si se había celebrado un contrato vinculante y un acuerdo de arbitraje entre los armadores y los demandantes que pretendían fletar el NEWCASTLE EXPRESS con arreglo a un resumen de cierre del contrato contenido en un email enviado el 25 de Agosto de 2020 por los brókers a través de quienes se había negociado la póliza de fletamento.

El resumen del cierre comenzaba con las palabras “SUJETO A LA APROBACIÓN DE LOS CARGADORES/RECEPTORES DENTRO DEL DÍA LABORABLE SIGUIENTE A QUE SE FIJEN LOS TÉRMINOS PRINCIPALES Y A LA RECEPCIÓN DE TODOS LOS CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS REQUERIDOS CORREGIDOS ...”, y después establecía otras 20 cláusulas, incluyendo una cláusula de sumisión de arbitraje en Londres. Este resumen también establecía que tendría lugar una inspección del buque por la sociedad de vetting Rightship en Zhoushan el 2 de Septiembre de 2020 y que los armadores presentarían certificados antes de que buque zarpara de Zhoushan. Sin embargo, el 3 de Septiembre los demandantes notificaron a los armadores que los cargadores no aceptaban el buque porque los certificados de Rightship no se habían presentado y rechazaron el buque. En ese momento el buque no había dejado Zhoushan.

Los armadores iniciaron un procedimiento arbitral contra los demandantes en Londres, argumentado que habían incumplido el contrato. Los demandantes no participaron en el arbitraje. El tribunal sostuvo que los demandantes habían incurrido en un incumplimiento resolutorio del contrato y que debían resarcir de los daños al armador.

Los demandantes acudieron al Tribunal Superior de Justicia inglés para impugnar la jurisdicción del tribunal para decidir el arbitraje.

Los demandantes alegaron que el efecto de los “sujetos” contenidos en el resumen era que no se entendiera concluida la póliza de fletamento hasta y salvo que se cumplieran los “sujetos”. Como contestación, los armadores argumentaron que, aunque la póliza de fletamento no había sido cerrada, esto no debería afectar a la obligatoriedad independiente del acuerdo de arbitraje.

El Tribunal dio la razón a los demandantes, sosteniendo que el propósito comercial de los “sujetos” era que los demandantes no deseaban entrar en un contrato vinculante hasta que ambos, el cargador y el receptor, hubieran aprobado el buque que los demandantes pretendían utilizar y que preservarían su posición completamente incólume ese momento. Los “sujetos” en este caso, como condición precedente a la conclusión del contrato, nunca se cumplieron de modo que no se había celebrado un contrato vinculante.

El Tribunal también sostuvo que los “sujetos” se extendían al acuerdo de arbitraje. El efecto de esa provisión era negar la intención de los demandantes de entrar en **ningún** contrato en absoluto y el acuerdo de arbitraje era parte del contrato propuesto.

El uso de “sujetos” es muy común en la negociación de pólizas de fletamento. La decisión del Tribunal en este caso constituye un útil recordatorio de que los tribunales ingleses considerarán los “sujetos” como condiciones precedentes a la conclusión de una póliza de fletamento vinculante.



Neutral Citation Number: [2022] EWCH 181 (Comm)

Case No: CL-2021-000071

Royal Courts of Justice  
Strand, London, WC2A 2LL

Date: 31/01/2022

THE HIGH COURT OF JUSTICE  
COMMERCIAL DIVISION  
COMMERCIAL COURT

Before :

MR JUSTICE JACOBS

Between :

DHL PROJECT & CHARTERING LTD  
- and -  
GEMINI OCEAN SHIPPING CO., LTD

Claimant

Defendant

# EJECUCIÓN DE LAS CARTAS DE INDEMNIZACIÓN



**Rishi Choudhury,**  
rchoudhury@tindallriley.com

**EN UNA SENTENCIA RECIENTE EL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA INGLÉS HA APOYADO UNA RECLAMACIÓN DEL BENEFICIARIO DE UNA CARTA DE INDEMNIZACIÓN POR PÉRDIDAS DERIVADAS DE LA ENTREGA DE UNA MERCANCÍA SIN PRESENTAR LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE ORIGINALES [ARAMCO TRADING FUJAIRAH FZE V GULF PETROLEUM FZC [2022] EWHC 288 [COMM]]**

El comprador (una compañía de Aramco) bajo un contrato de compraventa acordó pagar un cargamento de fuel contra la presentación de la factura comercial del vendedor y los conocimientos de embarque originales o, si los conocimientos de embarque originales no estuvieran disponibles en el puerto de descarga en el momento de la llegada del buque, a cambio de una carta de indemnización (LOI) de los vendedores.

Cuando el buque llegó al puerto de descarga los conocimientos de embarque originales no estaban disponibles, así que los vendedores emitieron una LOI ("la LOI de los vendedores"). La LOI garantizaba que los vendedores eran los dueños de la mercancía y que ellos aceptaban indemnizar y mantener a los compradores indemnes frente a cualquier reclamación de terceros que alegaran un interés sobre la mercancía. Los compradores pagaron la mercancía a cambio de la LOI de los vendedores.

Los compradores eran también los fletadores por viaje del buque. Ellos, a su vez, emitieron una LOI ("la LOI de los compradores") a favor de los armadores, indemnizándoles por la descarga de la mercancía sin haberse presentado los conocimientos de embarque originales.

Unas semanas después, un banco que había concedido a los vendedores un crédito que no había sido devuelto reclamó que él era el tenedor legítimo de los conocimientos de embarque originales y que el armador había entregado ilegítimamente la carga a una parte distinta al banco. El banco arrestó el buque en Singapur y, para liberar el buque, los armadores otorgaron una garantía al banco de 7,9 millones de SGD.

Los armadores reclamaron una indemnización a los compradores en base a la LOI de los compradores. En cumplimiento de la LOI de los compradores, los compradores emitieron una contragarantía a favor de los armadores mediante la realización de un pago en efectivo de 7,9 millones de SGD en el tribunal de Singapur para reemplazar la garantía otorgada por los armadores al banco.

Entonces los compradores reclamaron una indemnización de los vendedores en base a la LOI de los vendedores. Los vendedores rechazaron cumplir alegando que la LOI de los vendedores se había emitido por un empleado de los vendedores quienes no habían autorizado la emisión de la LOI. Los vendedores también argumentaron que la LOI de los vendedores no se había emitido por los vendedores sino por una entidad diferente y que, además, los compradores no eran los fletadores por viaje y, por lo tanto, no tenían obligación de indemnizar a los armadores bajo la LOI de los compradores.

Los compradores solicitaron a los tribunales ingleses que emitieran una orden indicando que los vendedores deberían pagarles 7,9 millones de SGD según los términos de la LOI de los vendedores.

El Tribunal emitió la orden. La alegación de que el empleado de los vendedores no estaba internamente autorizado para emitir la LOI de los vendedores fue rechazada sobre la base de que la LOI fue emitida con la aparente autorización de los vendedores: la LOI llevaba estampado el membrete y el sello corporativo de la empresa. El hecho de que el empleado de los vendedores hubiera accedido al sistema de correo electrónico del vendedor y lo hubiera sellado para emitir la LOI indicaba que el empleado sí tenía autorización interna. Los vendedores habían entonces presentado la LOI a los compradores con el objetivo de cobrar el pago de la mercancía. Tal aparente autorización convertía la LOI de los vendedores en vinculante para ellos.

El argumento del vendedor de que la LOI de los compradores no había sido emitida por los compradores también fue rechazado. El nombre de la entidad a través de la que los compradores habían emitido su LOI, parecía ser un error administrativo, tal y como se confirmó en la correspondencia contemporánea entre los armadores y los vendedores. Tampoco existía ninguna disputa entre los armadores y los compradores sobre si los compradores eran de hecho los fletadores por viaje y responsables de indemnizar a los armadores bajo la LOI de los compradores.





**TR**(B)

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