

# RISK WATCH

JUNIO 2023

**BRITANNIA EN GRECIA** CONOCE AL EQUIPO

**INUNDACIÓN DE LAS BODEGAS DE CARGA** AUMENTO DE INCIDENTES

**MANIPULACIÓN Y TRANSPORTE DE PRODUCTOS**

**SIDERÚRGICOS** PREVENCIÓN DE RIESGOS

**PORTAL DEL ASOCIADO DE BRITANNIA** NUEVAS FUNCIONES

**ESTRECHO DE SINGAPUR** PIRATERÍA Y ROBO

**REGISTROS DE VENTILACIÓN DE LA**

**MERCANCÍA** PREVENCIÓN DAÑOS POR HUMEDAD

**CÓDIGO IMSBC** ¿QUÉ SE CAMBIA?

**RECLAMACIONES Y LEY** ANÁLISIS DE CASOS IMPORTANTES



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855

## MENSAJE DE LA EDITORA



Continuamos nuestra serie de presentaciones de nuestros departamentos y oficinas en todo el mundo. En esta edición presentamos a nuestro equipo griego, que celebra los cinco años de la apertura de la oficina en Grecia.

La oficina griega ha reforzado significativamente el nivel de servicio que prestamos a nuestros Asociados en la zona y, otro importante avance es la reciente introducción de nuestro Portal para los Asociados. Para aquellos que no estén familiarizados con el funcionamiento del Portal y con las funciones y beneficios disponibles, les ofrecemos un recordatorio en la página 6.

Los siniestros de carga siguen representando un gran porcentaje de todos los siniestros y, nuestro equipo de Prevención de Riesgos destaca una serie de cuestiones recientes, incluida la inundación de las bodegas de carga y la importancia de mantener registros de ventilación de la carga. También presentamos nuestro reciente informe Loss Prevention Insight sobre la manipulación y el transporte de acero.

Concluimos con nuestra actualización habitual en temas legales, donde nuestro equipo de abogados expertos en FD&D de todo el mundo destacan algunos casos legales importantes y exponen por qué estas decisiones son importantes para nuestros Asociados y sus negocios.

Como siempre, apreciamos vuestros comentarios, por lo que no dudéis en poneros en contacto con el equipo de comunicación para hacernos llegar cualquier observación.

**CLAIRE MYATT**  
Editora



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

# BRITANNIA EN GRECIA

EN 2018, A LA LUZ DEL CRECIMIENTO DEL TONELAJE GRIEGO EN BRITANNIA, Y CON EL FIN DE MEJORAR LOS SERVICIOS OFRECIDOS A LOS ASOCIADOS GRIEGOS EXISTENTES Y A LOS NUEVOS ASOCIADOS POTENCIALES, EL CLUB ABRIÓ UNA OFICINA EN EL PIREO. DESDE LA APERTURA DE LA NUEVA OFICINA, CON EL APOYO DE LOS SOCIOS EXISTENTES Y DE LOS NUEVOS, EL CLUB HA INCREMENTADO SUS ACTIVIDADES EN ESE PAÍS, MANTENIENDO EL NIVEL DE SERVICIO ESPERADO POR LOS ASOCIADOS.

## LA POSIBILIDAD DE RELACIONARSE CON NUESTROS ASOCIADOS A NIVEL LOCAL HA SIDO Y SIGUE SIENDO CLAVE PARA EL ÉXITO DEL NEGOCIO.

La apertura de la oficina en Grecia también formaba parte de una estrategia para la descentralización de la tramitación de siniestros desde Londres con el fin de ofrecer un servicio más localizado en una zona horaria que fuera más conveniente para los Asociados, coincidiendo en el tiempo con el desarrollo de las oficinas en Japón, Singapur, Hong Kong, Dinamarca y, más recientemente, Estados Unidos. También se consideró clave para el crecimiento del mercado griego y, el rendimiento hasta la fecha, como ya se ha mencionado, ha sido positivo.

Nos complace recibir comentarios sinceros y positivos de nuestros Asociados, que nos han apoyado en nuestros esfuerzos por abrir la oficina. No cabe duda de que uno de los principales factores para el crecimiento del negocio en Grecia ha sido la creación y puesta en marcha de la nueva oficina. El alcance y el atractivo de Britannia han aumentado, y tenemos la esperanza de seguir desarrollando el número de Asociados griegos de Britannia, no sólo orgánicamente, sino también en términos de nuevos negocios sobre una base conservadora y selectiva, durante los próximos 5 años. La capacidad de relacionarnos con nuestros Asociados a nivel local ha sido y sigue siendo clave para el éxito de la empresa. La oficina de Grecia permite a Britannia interactuar con nuestros Asociados griegos más fácilmente y conocer mejor sus necesidades. Esto ha sido especialmente valioso durante las recientes circunstancias motivadas por la COVID-19.



# PRESENTAMOS A NUESTRO EQUIPO EN GRECIA



El equipo griego celebró su 5º aniversario con Andrew Cutler, Mike Hall, Simon Williams y Helen Todd de la oficina de Londres.

**LA OFICINA GRIEGA CUMPLE AHORA CASI CINCO AÑOS Y EL NÚMERO DE ASOCIADOS GRIEGOS HA CRECIDO CONSIDERABLEMENTE HASTA CONVERTIRSE EN UNA DE LAS MAYORES ÁREAS DE TONELAJE PARA BRITANNIA. CUANDO SE INAUGURÓ LA OFICINA EN 2018, BRITANNIA TENÍA 15 MILLONES DE GT, QUE AHORA HAN AUMENTADO A 26 MILLONES DE GT, MIENTRAS QUE EL NÚMERO DE ASOCIADOS GRIEGOS HA PASADO DE 27 A 39 EN EL MISMO PERIODO DE TIEMPO.**

El personal de gestión de siniestros trasladado desde Londres ayudó a establecer la oficina griega en el 2018, pero ahora han llegado a su fin, por lo que hemos aprovechado esta oportunidad para refrescar y ampliar el equipo de siniestros para dar servicio al aumento del tonelaje, así

**EL TONELAJE GRIEGO DE BRITANNIA ASCIENDE YA A 26 MILLONES DE GT**

como para proporcionar una base para una mayor comercialización del Club en los próximos años. Para ello, **Elina Souli** (Directora Asociada/Directora Adjunta de la Oficina), **Ioanna Exadaktylou** (Directora Asociada), **Sofia Syreloglou**

(Gerente de Flota) y **Danae Manta** (Gerente de Flota) se han unido recientemente al equipo griego formado anteriormente por **Konstantinos Samaritis** (Director de División/Jefe de Oficina), **Ruth Dresser** (Gerente de Flota), **Mira Milouseva** (Gerente de Flota) y **Penelope Foka** (Gerente de Oficina). Para reforzar aún más la presencia de la oficina, **Dale Hammond**, Director de Tindall Riley (Britannia) Ltd y responsable global de siniestros de FD&D, se ha re-localizado recientemente en Grecia.



KONSTANTINOS SAMARITIS

**KONSTANTINOS** es abogado griego desde 1999. Pasó los primeros ocho años de su carrera en un despacho privado tratando con todas las áreas del derecho, pero con un enfoque particular en el transporte marítimo y asuntos corporativos. En 2007 decidió cambiar a un trabajo fuera de un despacho legal y ha trabajado para armadores y otros Clubs de P&I del GI antes de unirse a la recién establecida oficina griega de Britannia en 2018 como Director Asociado. En enero de 2020, fue nombrado jefe de la oficina griega de Britannia y, más tarde ese mismo año, se convirtió en director de División. También es Mediador Acreditado certificado por el Ministerio de Justicia griego.



ELINA SOULI

**ELINA** es abogada titulada tanto en Grecia como en el Reino Unido y posee un máster en Derecho Marítimo por la Universidad de Southampton (Reino Unido). Comenzó su carrera en 1998 como abogada asociada en un bufete de abogados marítimos en Grecia y desde 1999 ha estado trabajando en dos Clubs de P&I del GI diferentes antes de unirse a la oficina griega de Britannia en 2022 como Directora Adjunta de la oficina y Directora Asociada. Elina es invitada regularmente como ponente en varias Conferencias Internacionales relacionadas con temas de P&I y Seguros Marítimos y es profesora invitada en el curso LLM de la Facultad de Derecho de Atenas.



DANAE MANTA

**DANAE** pasó 11 años en la oficina griega de otro Club de P&I del GI, llevando todo tipo de casos de P&I y FD&D, antes de unirse a Britannia en 2022 como Gerente de Flota. Se tituló como abogada griega en 2012 y posee un LLM en Derecho Marítimo por la Universidad de Southampton y un MBA en Transporte Marítimo por Alba Graduate Business School.

IOANNA  
EXADAKTYLOU

**IOANNA** estudió Derecho y Ciencias Políticas, antes de obtener un máster en Derecho Marítimo en el Reino Unido. Comenzó su carrera en el sector marítimo en 2006 trabajando para un armador griego. En 2008 se incorporó a la oficina londinense de otro Club de P&I del GI y en 2015 se trasladó a su oficina griega. En 2022, tras 14 años tramitando siniestros para otro Club, se incorporó a la oficina griega de Britannia como Directora Asociada. Ioanna es miembro del Institute of Chartered Shipbrokers.



MIRA MILOUSEVA

**MIRA** es abogada griega titulada y solicitador de Inglaterra y Gales. Es titular del Certificado P&IQ y del Certificado Avanzado P&IQ. Antes de incorporarse a Britannia como Gerente de Flota, Mira trabajó durante ocho años en otro Club de P&I del GI y durante 6 años en un bufete de abogados internacional en Grecia, ocupándose de asuntos contenciosos relacionados con el transporte marítimo. Mira también ha trabajado durante un año en una empresa de comercio internacional y durante tres años en un bufete de abogados griego. Mira es trilingüe en inglés, griego y búlgaro.



RUTH DRESSER

**RUTH** estudió Derecho en la Universidad de Glasgow y se colegió como abogada en 2011. Se trasladó a Grecia en 2014, donde trabajó como corresponsal de P&I durante un año antes de unirse a otro Club de P&I del GI en 2016. Ruth se trasladó a Britannia en 2020, donde se ocupa de una amplia variedad de asuntos de P&I y FDD. Ruth fue ascendida al puesto de Directora de Flota en abril de 2023.



SOFIA SYRELOGLOU

**SOFIA** es una abogada griega con un máster en Derecho Marítimo por la Universidad de Southampton. Se incorporó a la oficina londinense de un Club de P&I del GI en 2017, ocupándose de litigios de P&I y FDD para los miembros griegos del Club. Se trasladó a Atenas para trabajar internamente para un armador antes de unirse a la oficina griega de Britannia en septiembre de 2022.

**PENNY** se licenció en planificación financiera en Sudáfrica antes de trasladarse a Grecia en 2009. Se incorporó a un bufete de abogados trabajando como asistente personal del socio director durante 8 años. En 2018 se unió a Britannia como Gerente de Oficina y ayudó con el establecimiento de la oficina griega.



PENNY FOKA



# INUNDACIÓN DE LAS BODEGAS DE CARGA



**Charles Cooper**

Gerente de Prevención de Riesgos, Londres.  
ccooper@tindallriley.com

**EL CLUB HA VISTO AUMENTAR EL NÚMERO DE INCIDENTES RELACIONADOS CON LA ENTRADA DE AGUA EN LAS BODEGAS, CUYAS CONSECUENCIAS PUEDEN RESULTAR COSTOSAS Y CAUSAR RETRASOS A LA PROGRAMACIÓN DE LOS BUQUES. EL AGUA PUEDE ENTRAR EN LA BODEGA DE CARGA DE UN BUQUE DE VARIAS MANERAS. EN ESTE ARTÍCULO NOS CENTRAREMOS EN LA ENTRADA DE AGUA POR LAS LÍNEAS DE LOS TANQUES DE CARGA, SENTINA Y DE LASTRE. PARA INFORMACIÓN SOBRE LA ENTRADA DE AGUA A TRAVÉS DE LAS TAPAS DE ESCOTILLA, CONSULTE LAS DIRECTRICES DEL CLUB SOBRE ESTE TEMA.**



Los sistemas de achique de la bodega de carga están equipados con una válvula antirretorno en cada conducto de sentina, normalmente dentro de la sentina, encima del filtro. Las válvulas antirretorno pueden agarrotarse abiertas o parcialmente abiertas; debe investigarse si la válvula antirretorno no emite un chasquido audible en funcionamiento. Si la válvula de cierre entre el conducto de sentina y el sistema de bombeo de sentina/educador no está cerrada y, posteriormente, se accionan las bombas de sentina/servicio general/lastre, el agua de mar puede volver a inundar el conducto de sentina, pasar la válvula antirretorno y entrar en la bodega de carga.

Se recomienda que la inspección, el mantenimiento y pruebas de las válvulas antirretorno de los conductos de sentina de la bodega de carga se incorporen al sistema de mantenimiento planificado del buque, incluyendo la lubricación de los cojinetes de las aletas de las válvulas antirretorno, y de las válvulas antirretorno cuando las sentinas se encuentren secas y con las bodegas de carga vacías. Las válvulas antirretorno y las válvulas roscadas de aislamiento del conducto de sentina también deben abrirse periódicamente e inspeccionarse en busca de obstrucciones y la acumulación de residuos de carga para garantizar que siguen funcionando eficazmente.

Los bloqueos de las válvulas antirretorno pueden deberse a la entrada de suciedad, residuos de carga y óxido que entran en el conducto de achique y afectan al funcionamiento de la válvula antirretorno. Debe instalarse un filtro en el extremo de la tubería de aspiración de la sentina.

Cuando se transporte carga seca a granel, deberán tomarse las medidas de protección adecuadas para evitar que la carga traspase la chapa del pozo de sentina y penetre en él, por ejemplo, colocando arpillera y fijándola con cinta adhesiva. Al limpiar las bodegas después de la descarga de mercancía seca a granel deben retirarse las placas de los pozos de sentina y limpiarse los residuos de carga y suciedad del pozo de sentina.

Pueden producirse averías en las tuberías de aspiración de sentina que atraviesan los tanques de lastre, la tubería debe ser revisada por corrosión excesiva durante las inspecciones de lastre.

Los tripulantes encargados de bombear las sentinas de las bodegas de carga deberían asegurarse de que todas las válvulas que aíslan los conductos de sentina de las bombas de achique/servicios generales/lastre y los educadores estén cerrados al finalizar el bombeo de sentinas. Se puede considerar la colocación de avisos de advertencia junto a las válvulas que recuerden a los tripulantes que deben cerrarse una vez finalizado el bombeo de sentinas.

Los daños en la estructura de la bodega pueden deberse a las operaciones de carga, por ejemplo, debido a daños causados por la cuchara en la chapa superior de los tanques o en las tuberías de las bodegas de los buques que transportan carga seca a granel. Del mismo modo, las tapas de los tanques de los buques portacontenedores pueden resultar dañadas por contenedores que se estiben bruscamente o si el material de trincaje queda atrapado entre la tapa del tanque y la base del contenedor.

Las pruebas hidrostáticas periódicas de los tanques de lastre que rodean las bodegas de carga también deben considerarse parte del sistema de mantenimiento planificado del buque, realizadas a intervalos adecuados cuando las bodegas estén libres de carga. La prueba sólo debe realizarse cuando las operaciones a bordo y la normativa local lo permitan y cuando las bodegas de carga en cuestión estén vacías. El tanque de lastre rebosa en cubierta y se inspeccionan las bodegas de carga adyacentes al tanque en busca de fugas. Sin embargo, esta práctica sólo confirma que el tanque no tiene fugas en el momento de la prueba. Por tanto, se recomienda que, en la medida en que sea seguro y factible, las operaciones de lastre sólo se lleven a cabo cuando las bodegas de carga adyacentes estén vacías de carga, reconociendo que esto puede no ser siempre posible por razones operativas.

Además, si un sondeo o la vigilancia a distancia de un tanque de lastre revela una reducción o un aumento inesperados del contenido del tanque, se debe llevar a cabo una investigación exhaustiva para determinar la causa del cambio.

La corrosión severa de la estructura de acero de los tanques de lastre puede requerir el revestimiento donde la corrosión localizada es tan severa que han aparecido agujeros, o en las



## RESUMEN DE LAS CAUSAS DE ENTRADA DE AGUA EN LAS BODEGAS DE CARGA Y MEDIDAS PREVENTIVAS

### CAUSA DE LA ENTRADA DE AGUA

### MEDIDAS PREVENTIVAS



#### Agarrotamiento de las válvulas antirretorno

- Inspección, mantenimiento, comprobación y lubricación de las válvulas antirretorno de los conductos de sentina de la bodega de carga.
- Comprobación del retorno más allá de las válvulas antirretorno cuando las sentinas han sido secadas (con las bodegas vacías).
- Apertura e inspección periódicas de las válvulas antirretorno y válvulas de cierre de aislamiento.



#### Obstrucción de la válvula antirretorno

- Prevención de la migración de la carga más allá de la placa del pozo de sentina al pozo, colocando arpillera o similar sobre la placa, y un filtro o rejilla en la tubería de aspiración del pozo de sentina.
- Retirar las placas del pozo de sentina y limpiar los residuos de carga y desechos después de cada descarga.



#### Avería en las tuberías

- Comprobación de las tuberías, en busca de una corrosión excesiva, durante las inspecciones rutinarias del interior de los tanques de lastre.



#### Error del operador

- Asegurarse de que todas las válvulas que aíslan las tuberías de sentina de las bombas servicio general/bombas de lastre y eductores estén cerradas después de bombear las sentinas.
- Colocar avisos de advertencia junto a las válvulas de aislamiento de los conductos de sentina.



#### Daños en la estructura de la bodega

- Realización de guardias de carga efectivas.



#### Corrosión severa en la estructura del tanque de lastre

- Pruebas hidrostáticas periódicas de los tanques de lastre con las bodegas de carga vacías.
- Cuando sea factible, realizar únicamente operaciones de lastre cuando las bodegas de carga adyacentes estén vacías.
- Investigar cualquier reducción o aumento inesperado en el contenido del tanque.



#### Fuga en la tapa de registro del tanque de lastre

- Realizar el mantenimiento de la tapa de la boca de acceso mientras esté en dique seco, o cuando se abra la bodega.
- Volver a colocar la tapa con cuidado para que el depósito esté listo para para su uso.
- Comprobar que los elementos de sellado estén libres de residuos.
- Las juntas deben estar en estado satisfactorio y renovarse según sea necesario.
- Todas las tuercas y tornillos en su sitio y correctamente apretados en cruz.
- Prueba hidrostática de las tapas de registro cuando las bodegas de carga estén vacías.

tuberías de aire y de sonda de las bodegas de carga donde el lado ciego de las tuberías cercanas a la estructura de acero adyacente se ha corroído sin control debido a la dificultad de examinar esta zona y eliminar las incrustaciones de óxido. Cuando la inspección de las tuberías dentro de una bodega sea problemática, ésta deberá realizarse durante la estancia en dique seco.

Las fugas en las tapas de registro de los tanques de lastre pueden deberse al fallo de las juntas o a la presencia de residuos que impiden un cierre adecuado al volver a colocarlas o cuando los tornillos y tuercas de fijación de la tapa de registro no se han sustituido o apretado correctamente.

Si se ha abierto la boca de acceso a un tanque de lastre dentro de una bodega de carga para una inspección rutinaria, para realizar tareas de mantenimiento o durante la estancia en dique seco, la tapa de la boca de acceso deberá ajustarse adecuadamente para que el tanque esté listo para su uso. Se debe comprobar que los dispositivos de sellado están libres de residuos, que la junta está en buen estado y se renueve si fuese necesario y que todos los tornillos y tuercas están en su sitio y correctamente apretados para conseguir un cierre hermético. Siempre que no haya carga en la bodega, se recomienda que se compruebe el tanque mediante una prueba hidrostática lo antes posible para confirmar que la tapa de la boca de acceso no tiene fugas.

Las alarmas de nivel alto de sentina y los detectores de nivel de agua de la bodega avisarán en una etapa temprana, y si se actúa con rapidez puede prevenir la entrada de agua en la bodega de carga. Si estas alarmas están instaladas, deben probarse periódicamente para confirmar que funcionarán correctamente si se acumula agua en el pozo de sentina o en la bodega de carga. Independientemente de estas alarmas, como rutina se debe sondear el pozo de sentina dos veces al día, ya que se han dado muchos casos de acumulación de agua en una bodega sin ser detectada debido al fallo repentino e inesperado de una alarma de alto nivel de sentina. Cualquier activación de una alarma de alto nivel o detector de nivel de agua, o acumulación de agua en una sentina debe investigarse inmediatamente.

# BRITANNIA PREVENCIÓN DE RIESGOS MANIPULACIÓN Y TRANSPORTE DE PRODUCTOS SIDERÚRGICOS

UNA VISIÓN GENERAL PARA EL SECTOR MARÍTIMO

5

B

**BRITANNIA  
LOSS PREVENTION INSIGHT**

ISSUE NUMBER 5 // JANUARY 2023

**HANDLING AND CARRIAGE  
OF STEEL  
AN OVERVIEW FOR THE  
MARITIME SECTOR**

**ABOUT OUR PARTNER**

CWA  
INTERNATIONAL

THE CWA METALS & MINERALS  
DEPARTMENT

The CWA Metals & Minerals Department provides expert advice on a comprehensive range of metals and minerals, storage and marine transportation, especially related to the shipment of these commodities as bulk, break bulk, bagged, drummed and containerised cargoes. The department comprises a team of specialists with extensive expertise in all industrial minerals, ferrous and non-ferrous metals.

CWA Metals & Minerals Department can also provide expert advice on ore mining and processing, metals smelting, refining and manufacture, minerals processing and refining. The department has an established track record of investigations into casualties, claims, quantum and mitigation as well as loss prevention, risk management, safety and environmental studies.

**INTRODUCTION**  
THIS LOSS PREVENTION INSIGHT REPORT EXAMINES THE DIFFERENT TYPES OF STEEL (PRODUCTS) CARGOES, THE CAUSES OF DAMAGE TYPICALLY SUSTAINED AND PREVENTIVE MEASURES THAT SHOULD BE CONSIDERED IN ORDER TO HAVE A CLAIMS FREE OUTFURN AT THE DISCHARGE PORTS).

Steel is one of the most commonly used materials in the world, with large volumes being shipped annually. Steel products have high values and are easily damaged.

**COMMON STEEL PRODUCTS SHIPPED BY SEA**  
STEEL PRODUCTS ARE GROUPED INTO ONE OF THREE CATEGORIES: FINISHED, SEMI-FINISHED AND CRUDE STEEL PRODUCTS.

**FINISHED STEEL PRODUCTS** are typically higher value, more easily damaged and in final form either ready for use or for processing into the end product. They are often wrapped or have a protective covering. The most valuable product in terms of potential claims is Cold Rolled Coils (CRC) which are usually covered in water resistant paper and a light metal envelope to afford additional protection.

**SEMI-FINISHED STEEL PRODUCTS** include blooms, billets and slabs. These are more robust steel products and will be further processed (usually re-rolled) at the final destination.

**CRUDE STEEL PRODUCTS** include unfinished ingots, pig iron and scrap. These will be subject to further extensive re-processing and may even be re-melted. They are of lower value and less susceptible to damage claims.

Within these three broad categories there are numerous grades, shapes and forms of steel with a wide range of values and propensity to damage. A brief description of the main types of steel are summarised in Appendix 1 on page 12.

**EN ENERO DE 2023 EL DEPARTAMENTO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS PUBLICÓ SU ÚLTIMO ANÁLISIS RELATIVO AL TRANSPORTE DE PRODUCTOS SIDERÚRGICOS. EL INFORME SE HA ELABORADO EN COLABORACIÓN CON EL DEPARTAMENTO DE METALES Y MINERALES DE CWA, QUE OFRECE ASESORAMIENTO ESPECIALIZADO SOBRE UNA AMPLIA GAMA DE METALES Y MINERALES, ESPECIALMENTE EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE DE ESTAS MERCANCÍAS A GRANEL.**

El acero es uno de los materiales más utilizados en el mundo, transportándose cada año grandes volúmenes por todo el mundo. Estos productos de acero tienen un alto valor y pueden dañarse fácilmente. En este estudio, examinamos los distintos tipos de cargas de acero, examinamos las causas de los daños que suelen sufrir y exponemos las medidas preventivas que deben tenerse en cuenta para evitar siniestros en el puerto de descarga.

**El informe está disponible en la página web de Britannia y puede descargarse aquí:**  
<https://bit.ly/britLP5>

## PORTAL DEL ASOCIADO DE BRITANNIA

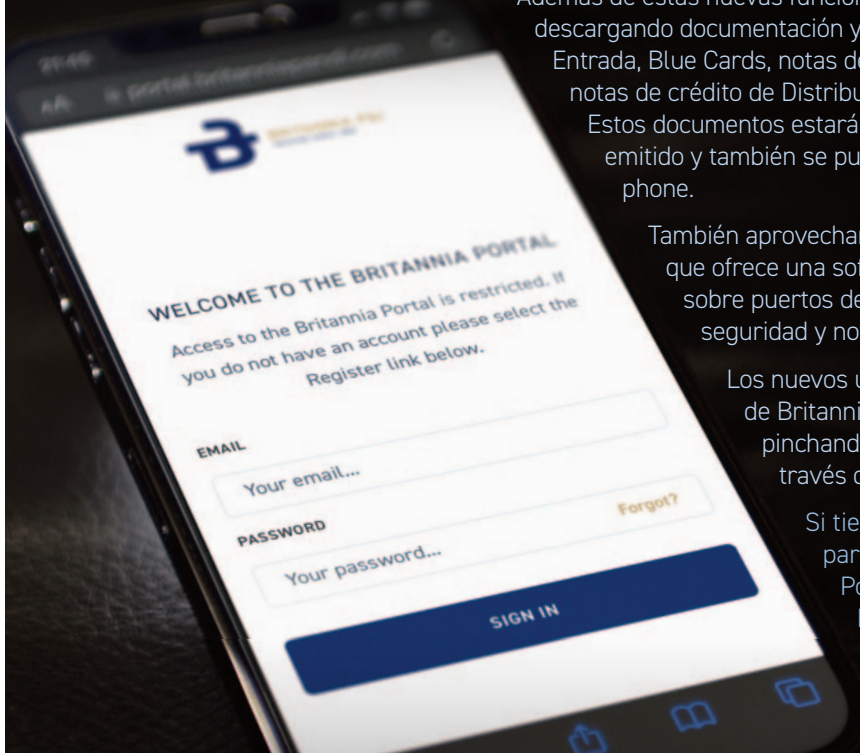
RECORDAMOS A LOS ASOCIADOS QUE YA PUEDEN DESCARGARSE EL RECORD DE SINIESTRALIDAD Y EL LISTADO DE RECLAMACIONES DESDE EL PORTAL DEL ASOCIADO DE BRITANNIA. TANTO EL RECORD DE SINIESTRALIDAD COMO LA LISTA DE SINIESTROS SE ACTUALIZAN DIARIAMENTE Y PUEDEN DESCARGARSE COPIAS EN CUALQUIER MOMENTO.

Además de estas nuevas funciones, los usuarios del Portal pueden seguir buscando y descargando documentación y certificaciones de seguros tales como Certificados de Entrada, Blue Cards, notas de crédito/débito de suscripción y de reclamaciones, notas de crédito de Distribución de Capital y Estados de Cuentas con el Club. Estos documentos estarán disponibles en el Portal tan pronto como se hayan emitido y también se puede acceder a ellos a través de una tablet o smart phone.

También aprovechamos esta oportunidad para destacar la función PortIntel, que ofrece una sofisticada base de datos cartográfica con información sobre puertos de todo el mundo, incluidas las últimas sanciones, seguridad y noticias sobre carga.

Los nuevos usuarios pueden registrarse en el Portal de Asociados de Britannia y una vez registrados, pueden acceder al Portal pinchando este enlace: <https://portal.britanniapandi.com> o a través de la página web de Britannia.

Si tienes algún comentario sobre el Portal o si hay alguna particularidad que te gustaría que formara parte del Portal envía un correo electrónico a [bmp@tindallriley.com](mailto:bmp@tindallriley.com). Agradeceríamos muchos vuestros comentarios.





# PIRATERÍA Y ROBO EN EL ESTRECHO DE SINGAPUR



**Capt. Simon Rapley**  
Director de Prevención de Riesgos, Londres  
srapley@tindaltriley.com

EL CLUB HA SIDO ALERTADO DEL AUMENTO DEL NÚMERO DE INCIDENTES DE PIRATERÍA Y ROBO EN EL ESTRECHO DE SINGAPUR. EN LA MAYORÍA DE LOS INCIDENTES SE PRODUJERON PEQUEÑOS ROBOS Y, AFORTUNADAMENTE, NO HUBO VIOLENCIA. LA MAYORÍA DE LOS BUQUES ATACADOS ERAN DE MÁS DE 50.000 TPM, INDEPENDIENTEMENTE DEL FRANCOBORDO, Y NAVEGABAN A BAJA VELOCIDAD. LA MAYORÍA DE LOS INCIDENTES SE PRODUJERON EN LA OSCURIDAD.

En 2022, la Oficina Marítima Internacional (IMB, por sus siglas en inglés) informó que había recibido 115 denuncias de piratería y robo en todo el mundo. 38 de estos ataques tuvieron lugar en el Estrecho de Singapur, por lo que suponen el 33% de todos los ataques denunciados. En 2018 solo se denunciaron tres abordajes en la zona, cifra que aumentó a 35 en 2021. En lo que va de 2023 se han notificado cuatro abordajes. Sin embargo, es probable que las cifras reales sean más altas, ya que a veces los abordajes no se denuncian. En tres casos se vieron armas de fuego y en 18 casos se denunciaron armas blancas. El Centro de Fusión

de Información, un centro regional de Seguridad Marítima (MARSEC), gestionado por la Armada de Singapur, informó de 55 incidentes en su zona de acción en el 2022.

## EL 33% DE TODOS LOS ATAQUES DENUNCIADOS HAN TENIDO LUGAR EN EL ESTRECHO DE SINGAPUR

Según el Mapa Interactivo de Informes de Incidentes de Piratería y Robo a Mano Armada contra Buques en Asia (ReCAAP), cabe esperar

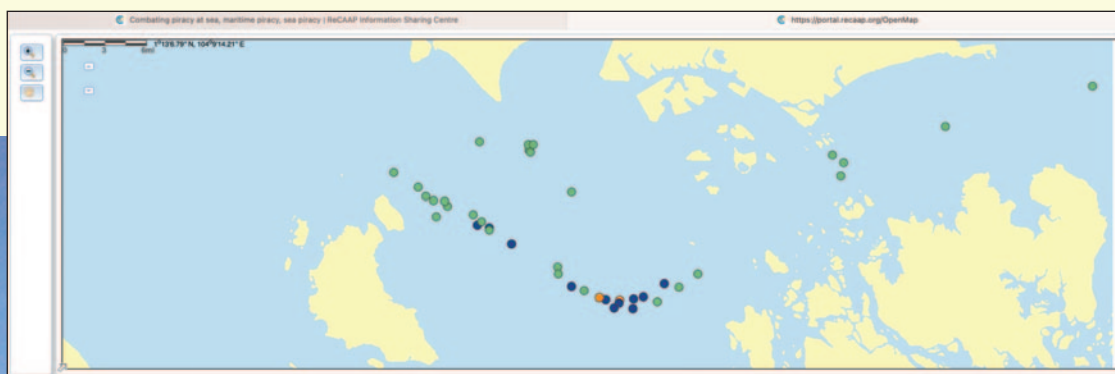
que se produzcan incidentes prácticamente a lo largo de todo el Estrecho de Singapur.

Debido al riesgo permanente, deben tenerse en cuenta y aplicarse las indicaciones que ofrecen los dos documentos siguientes, cuando sea factible, con suficiente antelación a la llegada a la zona:

- **Mejores Prácticas de Gestión 5**
- **Guía Mundial contra la Piratería para Compañías, Capitanes y Marineros**

Se insta a los Asociados y a sus capitanes que informen de todo intento de abordaje o abordaje real al Centro de Información sobre Piratería del IMB. Britannia se enorgullece de ser patrocinador voluntario del excelente trabajo llevado a cabo por Centro de Denuncia de la Piratería del IMB.

Los Asociados que necesiten ayuda adicional u orientación sobre este tema pueden ponerse en contacto con nuestro Departamento de Prevención de Riesgos.



EL CLUB SE ENCUENTRA A MENUDO CON CASOS EN LOS QUE APARENTEMENTE LA CARGA SUFRE DAÑOS POR LA HUMEDAD. ESTOS DAÑOS PUEDEN AFECTAR A LOS PRODUCTOS AGRÍCOLAS O A LA OXIDACIÓN DEL ACERO, POR EJEMPLO, DEBIDO A LA TRANSPIRACIÓN DEL BARCO O DE LA MERCANCÍA. EL CLUB PUEDE TENER DIFICULTADES PARA DEFENDER ESTAS RECLAMACIONES SI LOS REGISTROS DE VENTILACIÓN NO ESTÁN DEBIDAMENTE CUMPLIMENTADOS.

# REGISTROS DE VENTILACIÓN DE LA MERCANCÍA

EL REGISTRO DE VENTILACIÓN DE LA MERCANCÍA ES UN DOCUMENTO IMPORTANTE Y PROPORCIONA PRUEBAS DE QUE LA MERCANCÍA HA SIDO DEBIDAMENTE CUIDADA MIENTRAS SE TRANSPORTA EN EL BUQUE. EL REGISTRO CONTENDRÁ MEDICIONES REGULARES Y PRECISAS QUE DEMUESTREN QUE SE TOMAN TODAS LAS MEDIDAS DE VENTILACIÓN ADECUADAS. ESTAS MEDIDAS CUMPLIRÁN CON LAS NORMAS PERTINENTES Y SIEMPRE SUJETAS A LAS CIRCUNSTANCIAS DE LA FUMIGACIÓN Y DE LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS. ES MUY IMPORTANTE RELLENAR CORRECTAMENTE LOS REGISTROS DE VENTILACIÓN, YA QUE SON DE VITAL IMPORTANCIA PARA LA DEFENSA SATISFACTORIA DE UNA RECLAMACIÓN DE DAÑOS POR HUMEDAD. SI EL REGISTRO NO SE HA REALIZADO CORRECTAMENTE, ES MUY DIFÍCIL PARA EL CLUB PROTEGER LA POSICIÓN DEL ASOCIADO EN CASO DE RECLAMACIONES POR DAÑOS CAUSADOS POR LA HUMEDAD.



**Charles Cooper**  
Gerente de Prevención de Riesgos, Londres  
ccooper@tindallriley.com

## ¿CUÁNDO VENTILAR?

Se pueden seguir dos reglas para determinar si ventilar o no:

**REGLA DEL PUNTO DE CONDENSACIÓN:** Una bodega de carga sólo debe ventilarse cuando el punto de condensación del ambiente exterior sea inferior al punto de condensación del aire dentro del espacio de la bodega.

### VENTAJAS:

- Preciso si se hace bien.
- Requiere menos organización en el puerto de carga.

### INCONVENIENTES

- Requiere acceso a la bodega para obtener temperaturas exactas de bulbo seco/húmedo, lo que durante un viaje raramente es seguro/factible.
- La temperatura de bulbo húmedo necesita medirse utilizando un higrómetro o higrómetro de aspiración para ser precisa. Algunos buques no disponen de este equipo.
- Requiere mediciones y cálculos que a veces se realizan incorrectamente.

## ¿POR QUÉ VENTILAR?

La ventilación reducirá la incidencia de la transpiración del buque y evitará la sudoración de la mercancía, que puede dar lugar a reclamaciones por daños a la carga tanto en cargas higroscópicas (sustancias que tienden a absorber la humedad del aire) como en cargas no higroscópicas.



**REGLA DE LOS TRES GRADOS:** Una bodega de carga sólo debe ventilarse cuando la temperatura ambiente exterior de bulbo seco sea al menos 3°C inferior a la temperatura media de la carga en el momento del embarque.

### VENTAJAS

- Más fácil de realizar en la práctica que la regla del punto de condensación durante el viaje.
- No es necesario acceder a las bodegas de carga.
- Más seguro para la tripulación que trabaja en cubierta, sobre todo de noche, ya que no es necesario realizar mediciones desde la bodega.
- No se requieren cálculos complejos.

### INCONVENIENTES

- Puede ser necesario designar a un perito en el puerto de carga para obtener la temperatura de la mercancía para cada partida estibada.

Además de estas normas, una póliza de fletamento también puede incluir instrucciones generales sobre ventilación. Las instrucciones de ventilación deberán respetarse en todo momento. Cuando las instrucciones del fletador sean "ventilar siempre que sea posible", esto no significa ventilar en todo momento, sino sólo cuando la temperatura o punto de condensación indiquen que es aconsejable y también cuando las condiciones meteorológicas sean adecuadas. Debe respetarse cualquier periodo estipulado para la fumigación y, en caso necesario, comenzar a ventilar después del período de fumigación.

#### MANTENIMIENTO DE REGISTROS DE VENTILACIÓN

Si hay una reclamación de carga por daños por humedad supuestamente debidos a la condensación durante el viaje, los registros de ventilación que demuestren que la bodega de carga se ventiló correctamente y se cuidó adecuadamente, pueden ser muy importantes para defender tales reclamaciones.

Dependiendo de la regla de ventilación que se siga, se debe registrar lo siguiente:

- temperatura de la mercancía en el momento de la carga
- punto de condensación del aire exterior al menos una vez por guardia, junto con las temperaturas de bulbo seco y húmedo
- punto de condensación del aire en cada bodega de carga al menos una vez por guardia, junto con las temperaturas de bulbo seco y húmedo
- si se necesita ventilación
- temperatura del agua de mar
- tiempo para iniciar y suspender la ventilación en cada bodega, incluyendo las razones de la suspensión. Si se debe a las condiciones meteorológicas, guarde los detalles exactos de las condiciones meteorológicas.

Si se ha seguido la regla del punto de condensación, las temperaturas de bulbo húmedo y seco y los puntos de condensación deben registrarse una vez por guardia, así como la temperatura del mar, ya que pueden cambiar considerablemente en un período corto. Esta información debe registrarse para cada bodega junto con las horas de inicio, interrupción o reanudación de la ventilación y las razones para hacerlo.

Si se ha seguido la regla de los tres grados, se debe llevar un registro de la temperatura ambiente y de la temperatura de la mar una vez por guardia, junto con la temperatura media de la carga en el momento del embarque. De nuevo, los detalles de ventilación deben documentarse para cada bodega. Si el mal tiempo impide la ventilación, la tripulación deberá registrarlo. Si es posible, el personal debe tomar fotografías de las condiciones meteorológicas, especialmente si se está embarcando agua en cubierta o hay rociones, y deberá emitirse protesta de mar.

#### PROBLEMAS HABITUALES ENCONTRADOS EN LOS REGISTROS DE VENTILACIÓN

- Utilizar la regla menos apropiada para las circunstancias dadas. Por ejemplo, se podría proporcionar la temperatura de la mercancía en el momento de la carga y sellar las bodegas tras la fumigación y, sin embargo, se utiliza la regla del punto de condensación.
- No comentar en el registro que no se llevó a cabo la ventilación debido a la fumigación.
- No hacer constar en el registro qué regla se sigue a la hora de decidir si se ventila o no.
- Ventilación sólo durante el día, sin que conste la razón por la que no se ha ventilado por la noche. La noche puede ser el mejor momento para ventilar. Sin embargo, la disponibilidad de la tripulación y las condiciones meteorológicas reinantes pueden dificultar su realización.
- Tripulación tomando la medida del punto de condensación de la bodega en el momento en que los documentos de fumigación establecen que no se debe entrar en la bodega.
- Registros de ventilación que detallan sólo un conjunto de mediciones al día. Esto no demuestra que la carga haya sido ventilada cuando procedía.
- Notas insuficientes que detallen por qué se ha detenido la ventilación. Se puede ventilar con lluvia, siempre que se cumplan los requisitos de la norma que se está siguiendo y que el sistema de ventilación a bordo no permita la entrada de agua de lluvia.
- Continuación de la ventilación cuando no se cumplen las condiciones de la regla seguida.
- No se registran las horas de inicio y finalización de la ventilación, lo que impide determinar la duración del periodo de ventilación.
- No se registran las temperaturas ambientales cuando no se ventila.
- Incidencias en el registro de temperaturas de bulbo húmedo superiores a las de bulbo seco, lo cual es imposible.
- Grandes variaciones en las temperaturas de bulbo seco y de bulbo húmedo en el interior de las bodegas de carga, lo que es improbable e indica errores de medición.
- Anotaciones incoherentes al registrar los datos de ventilación en el cuaderno de bitácora.

Ejemplos de registros de ventilación en blanco para cada una de las reglas pueden descargarse en:

<https://bit.ly/cargovent>

Se aconseja a los Armadores que deseen más información que se pongan en contacto con el departamento de Gestión de Riesgos de Britannia.



# ENMIENDAS 06-21 AL CÓDIGO IMSBC

## ¿QUÉ SE CAMBIA?

### ¿CUÁNDO CAMBIA?

VOLUNTARIAMENTE DESDE 1 DE ENERO DE 2023

OBLIGATORIAMENTE DESDE 21 DE DICIEMBRE DE 2023

**EL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL (IMSBC, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) HA SIDO ENMENDADO. LAS RECIENTES ENMIENDAS INCLUYEN REVISIONES DE LAS FICHAS EXISTENTES PARA CARGAS SÓLIDAS A GRANEL Y TAMBIÉN HAN SIDO REVISADAS ALGUNAS DEFINICIONES.**

### DETALLES DE LOS PRINCIPALES CAMBIOS

Se recoge una definición revisada para las cargas del Grupo A, que ahora incluye la separación dinámica, así como la licuefacción. La separación dinámica se define como: "el fenómeno de formación de un lodo líquido (agua y sólidos ligeros) por encima del material sólido, dando lugar a un efecto de superficie libre que puede afectar significativamente a la estabilidad del buque".

La definición de carga del Grupo A según el Código ahora es: "El Grupo A incluye cargas que pueden representar un peligro debido a la humedad que puede resultar en licuefacción o separación dinámica si se embarcan con un contenido de humedad superior a su límite de humedad admisible a efectos de transporte."

### FERTILIZANTE A BASE DE NITRATO DE AMONIO (NO PELIGROSO)

La ficha existente ha sido suprimida y sustituida por dos nuevas fichas:

- **FERTILIZANTE A BASE DE AMONIO- GRUPO C:** abarca los fertilizantes simples a base de nitrógeno y los compuestos que entran dentro de los límites de composición definidos.

- **FERTILIZANTE A BASE DE NITRATO DE AMONIO MHB - GRUPO B:** material al que no se le ha asignado un número UN pero que está clasificado como Material Peligroso sólo a Granel (MHB). Las cargas que figuran como MHB son aquellas que suponen riesgos que no se encuentran en el código IMDG (mercancías peligrosas embaladas) y sólo son peligrosas a granel.

### SUPERFOSFATO (TRIPLE GRANULADO)

La ficha existente ha sido modificada y las nuevas enmiendas al Código han vuelto a designar esta carga como Grupo B. Este cambio se ha producido porque se ha observado que el polvo de esta carga es corrosivo para los ojos. Las cargas del Grupo B deben enumerarse individualmente en el Documento de Conformidad (DoC, por sus siglas en inglés) del buque para permitir su transporte. Por lo tanto, debe comprobarse antes del embarque si el DoC del buque permite el transporte de la carga propuesta. Si no es así, debe consultarse a la Organización Reconocida que expide el certificado. Cuando la DoC permita el transporte, deben cumplirse las notas relacionadas con la carga en cuestión. Los Capitanes deben asegurarse de que están familiarizados con las modificaciones de esta ficha antes de embarcar.

### CONCHA DE ALMEJA

Una nueva lista que se ha añadido al Apéndice 1 del Código tras estas enmiendas. La concha de almeja se define como una carga del Grupo C en el Código y es un producto secundario generado en el proceso de cría de almejas. Esta lista sólo se aplica a las conchas de almeja enteras.

### RESIDUOS DE LIXIVIACIÓN QUE CONTIENEN PLOMO

También se ha añadido como una nueva lista al Apéndice 1 del Código. Esta carga pertenece a los Grupos A y B y, por lo tanto, puede licuarse o separarse dinámicamente y se sabe que presenta riesgos químicos.

**Para más detalles sobre los peligros, precauciones y otros requisitos de transporte para estas nuevas listas o modificadas, debe consultarse el Código IMSBC. Para más información, póngase en contacto con el departamento de Prevención de Riesgos.**

# RECLAMACIONES Y LEY

## OFF HIRE DESPUÉS DE UNA INSPECCIÓN DE BODEGAS NO SATISFATORIA



**Tian Zheng,**  
Gerente de Siniestros, Dinamarca  
tzheng@tindallriley.com

**CUANDO UN BUQUE SE PONE EN OFF HIRE DESPUÉS DE UNA INSPECCIÓN FALLIDA DE LAS BODEGAS, HAY UNA OBLIGACIÓN IMPLÍCITA DE LAS PARTES DE EJERCITAR LA RAZONABLE DILIGENCIA PARA QUE LAS BODEGAS SEAN INSPECCIONADAS OTRA VEZ SIN RETRASOS INDEBIDOS.**

En una disputa reciente derivada de una inspección fallida de las bodegas, El Tribunal Superior de Justicia inglés consideró si los fletadores habían incumplido una obligación implícita de reinspeccionar las bodegas sin retraso y si tal término implícito implicaba que el buque volviera a considerarse fletado después de que las bodegas se hubieran limpiado (Pan Ocean Co Ltd v Daelim Corporation [ 2023 ] EWHC 391[Comm]).

### ANTECEDENTES

Los Fletadores y los Armadores habían firmado una póliza de fletamento por viaje NYPE 1993 enmendada para el transporte de urea a granel. Las disposiciones aplicables sobre off-hire contenidas en la Cláusula 69 establecían que:

“Las bodegas del buque a la entrega o la llegada al primer puerto de carga deben barrerse/limpiarse con agua fresca y secarse de manera que puedan recibir la carga que el Fletador pretenda embarcar a todos los efectos libre de sal, óxido y restos de cargas anteriores a satisfacción de un perito independiente.

Si el buque no pasa alguna de las inspecciones de las bodegas el buque se considera que está en off-hire hasta que pase la inspección y cualquier gasto/tiempo incurrido por ello será por cuenta del Armador”.

Al poco de llegar al puerto de carga el 16 de febrero de 2017, el buque no pasó satisfactoriamente una inspección conjunta debido a la presencia de óxido, escamas del pintura y residuos de la carga anterior. El 19 de febrero a la 15:30, el Capitán del buque notificó a los agentes que las bodegas se habían limpiado y solicitó una nueva inspección. Sin embargo, ese día temprano, se ordenó que el buque fuera a fondeadero debido a la congestión del puerto. Por lo tanto, la reinspección no tuvo lugar hasta que el buque volvió a muelle 12 días después y las bodegas se consideraron aptas el día 4 de marzo.

### CONSIDERACIONES LEGALES

En arbitraje, los Fletadores reclamaron que el buque estuvo off-hire desde el 16 de febrero hasta el 4 de marzo. Los Armadores argumentaron que, dado que desde las 15:30 del 19 de febrero las bodegas estaban preparadas a todos los efectos para cargar la mercancía, a partir de ese momento el buque volvió a estar fletado. Los Armadores argumentaron que los Fletadores deberían haber dado todos los pasos necesarios para organizar la reinspección inmediatamente después de recibir la notificación de los agentes, pero no lo

hicieron. Los Armadores también alegaron que los Fletadores no lo habían hecho porque la mercancía no estaba lista para la carga.

Los árbitros decidieron la disputa a favor de los Armadores entendiendo que una vez que las bodegas estuvieron limpias, los Fletadores tenían la obligación implícita de reinspeccionar el buque sin demora. El Tribunal concluyó que mantener el buque fondeado 12 días no fue razonable y que los Fletadores estaban obligados a reducir el retraso al mínimo. Los árbitros aceptaron la reclamación del Armador en su totalidad.

En apelación, el Tribunal Superior de Justicia inglés sostuvo que los árbitros habían cometido un error jurídico al entender incluido un término que requiriese que los Fletadores reinspeccionaran las bodegas a las 15:30 el 19 de febrero inmediatamente después de recibir la notificación que las bodegas se habían limpiado. Por el contrario, lo que la obligación implícita imponía era emplear una diligencia razonable para reinspeccionar el buque sin retraso indebido. Por lo tanto, el buque no volvía inmediatamente a estar fletado una vez las bodegas se hubieran limpiado, sino sólo en el momento en que las bodegas debieran haber sido reinspeccionadas si ambas partes hubieran empleado la debida diligencia para organizarla sin retraso.

### ANÁLISIS

En su razonamiento, el Tribunal entendió que los árbitros habían empleado el test correcto para considerar incluido en la póliza de fletamento un término implícito. Esto es, si de forma objetiva la condición implícita es necesaria para dar eficacia comercial al contrato o es tan evidente que la misma rige sin que se diga que debe ser incluido en el acuerdo.

Por lo que respecta al efecto de la condición implícita, el Tribunal rechazó la interpretación de que la condición implícita establecía una obligación estricta para los Fletadores de únicamente organizar la reinspección, en la que el nombramiento de un perito requiere la cooperación del Armador. Con el objetivo de dar eficacia comercial a la Cláusula 69, el Tribunal sostuvo que la condición implícita significaba que las partes tenían que “llevar a cabo la reinspección con razonable diligencia y sin retraso indebido”.

Consecuentemente, el Tribunal revocó las conclusiones de los árbitros según la cual los Fletadores estaban obligados a reinspeccionar las bodegas tan pronto como las bodegas se hubieran limpiado y que el buque volvía a considerarse fletado inmediatamente. Lo que la condición implícita suponía era que se ejercitara la razonable diligencia para que el buque se volviera a inspeccionar sin retraso. En este sentido el Tribunal devolvió el caso a los árbitros precisamente para reconsiderar cuando el buque volvía a estar on hire.

# SANCIONES, FUERZA MAYOR Y ALCANCE DE LOS "ESFUERZOS RAZONABLES"



**Georgiana Steiger,**  
Gerente de Flota, Singapur  
gsteiger@tindalriley.com

EN LA EDICIÓN DE SEPTIEMBRE DE 2022 DE RISK WATCH INFORMAMOS SOBRE LA DECISIÓN DEL TRIBUNAL SUPREMO INGLÉS EN EL CASO MUR SHIPPING BV CONTRA RTI LTD QUE ESTABLECÍA QUE UNA PARTE NO ESTÁ OBLIGADA A ACEPTAR UNA EJECUCIÓN NO CONTRACTUAL DEL CONTRATO PARA ELUDIR EL EFECTO DE UNA CLÁUSULA DE FUERZA MAYOR. EL TRIBUNAL DE APELACIÓN HA REVOCADO AHORA ESA DECISIÓN Y HA SOSTENIDO QUE EL REQUISITO DE "ESFUERZOS RAZONABLES" EN UNA CLÁUSULA DE FUERZA MAYOR OBLIGABA A LOS PROPIETARIOS A ACEPTAR EL PAGO EN EUROS A PESAR DE SU DERECHO CONTRACTUAL A RECIBIR EL PAGO EN DÓLARES ESTADOUNIDENSES.

(MUR Shipping BV vs RTI Ltd [2022] EWCA Civ 1406)

En junio de 2016, los Armadores celebraron un contrato de fletamento (COA) con los Fletadores, en virtud del cual los Armadores acordaron transportar varios cargamentos de bauxita desde Guinea a Ucrania. El COA estipulaba que ninguna de las partes sería responsable por el incumplimiento del COA debido a un evento de fuerza mayor, definiéndose la fuerza mayor como un:

"estado de cosas que... [está] fuera del control inmediato de la Parte que emite la notificación de Fuerza Mayor... [y que no puede] ser superado por esfuerzos razonables de la Parte afectada..."

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

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

Los Armadores mostraron su desacuerdo y rehusaron designar más buques bajo el COA. Por lo tanto, los Fletadores

buscaron un tonelaje alternativo y sometieron a arbitraje en Londres una reclamación por sus pérdidas contra los Armadores.

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

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

Los Fletadores apelaron y el Tribunal de Apelación ha confirmado la decisión del Tribunal. En una sentencia por mayoría de 2 a 1, el Tribunal sostuvo que la redacción de la cláusula de fuerza mayor permitía expresamente la variación de la ejecución acordada siempre que el resultado final fuera el mismo y no supusiera un perjuicio para la parte receptora.

La decisión del Tribunal de Apelación se basó en la redacción específica de la cláusula de fuerza mayor y se hizo hincapié en que cada cláusula de fuerza mayor "debe interpretarse según sus propios términos". Sin embargo, la decisión pone de relieve las dificultades que pueden surgir al invocar las cláusulas de fuerza mayor y la importancia de redactarlas cuidadosamente.

Es posible que la revocación de la decisión del Tribunal Superior genere cierta incertidumbre cuando los contratos contengan cláusulas de fuerza mayor que incluyan una obligación de "esfuerzos razonables", con contrapartes sancionadas que propongan medios alternativos de ejecución del contrato. Queda por ver si la decisión será recurrida ante el Tribunal Supremo.

## THORCO LINEAGE



**Clio Lamboura,**  
Gerente de Flota, Londres  
clamboura@tindallriley.com

### ACLARACIÓN SOBRE LA LIMITACIÓN APLICABLE EN VIRTUD DEL ARTÍCULO IV (5)(A) DE LAS REGLAS DE LA HAYA-VISBY CUANDO HAY TANTO DAÑOS FÍSICOS COMO PÉRDIDAS ECONÓMICAS EN LA CARGA.

Trafigura PTE Ltd v TTK Shipping Ltd ("*THE THORCO LINEAGE*") [2023] EWHC 26 (Comm)

El Artículo IV(5)(a) de las Reglas de La Haya-Visby (en adelante HVR), que se refiere al derecho del porteador a limitar su responsabilidad establece que:

"Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el cargador con anterioridad al embarque y así conste en el conocimiento, ni el porteador ni el buque serán en ningún caso responsables de la pérdida o daño sufrido por las mercancías o con ellas relacionadas por una suma superior a 667,67 unidades de cuenta por bulto o 2 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado".

EL *THORCO LINEAGE* sufrió una varada debido a un fallo del motor principal y tuvo que ser rebotado por salvadores. Como consecuencia de la varada, alrededor del 7,43% de la carga a bordo sufrió daños físicos.

Los intereses de la carga reclamaron al porteador unos USD 8,5 millones en concepto de su contribución a los costes de salvamento, la carga físicamente dañada y los costes de transbordo y destrucción de la mercancía. Sostuvieron que el significado de las palabras "mercancías perdidas o dañadas" en el Artículo IV (5)(a) se refería a que las mercancías se perdieran o dañaran física y económicamente. Sin embargo, el

porteador alegó que su responsabilidad debía limitarse por referencia al peso de la mercancía que había sufrido daños físicos, de acuerdo con las palabras "peso de las mercancías perdidas o dañadas" del Artículo IV(5)(a). Esto permitiría al transportista limitar su responsabilidad a unos USD 800.000.

La cuestión jurídica que desde arbitraje se remitió al Tribunal Superior de Justicia inglés era si el porteador estaba facultado para limitar su responsabilidad en virtud del Artículo IV (5)(a) de las HVR y, en caso afirmativo, en qué cuantía con respecto a cada concepto de pérdida. Para responder a esta cuestión, el Tribunal consideró si las palabras "mercancías perdidas o dañadas" se extendían a las pérdidas o daños económicos o si se referían únicamente a las pérdidas o daños físicos.

El Tribunal consideró que los "bienes perdidos o dañados" incluían los bienes económicamente dañados. Para llegar a esta conclusión, el Tribunal se apartó de la decisión adoptada en el caso *The Limnos* [2008] EWHC 1036 (Comm) que estableció que las palabras "bienes perdidos o dañados" se referían únicamente a daños físicos. El Tribunal señaló que limitar la responsabilidad únicamente a la carga físicamente dañada no habría reflejado la intención subyacente en las HVR. Por lo tanto, el Tribunal falló a favor de los intereses de la carga y que el valor de las mercancías salvadas había disminuido a su llegada debido a los gastos de salvamento y embarque. Por lo tanto, la limitación se basaría en el peso de toda la carga.

Esta decisión aclara el alcance de la limitación en virtud del Artículo IV (5)(a) de las HVR cuando la carga ha sufrido daños tanto económicos como físicos, ya que significa que los porteadores no podrán limitar su responsabilidad por pérdidas económicas cuando sólo una pequeña cantidad de la carga haya sufrido daños físicos.



