

RISK WATCH

JULIO 2020

NUEVA ESTRATEGIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS **UNA NUEVA VISIÓN**

ESTRENO DE BSAFE **NUEVA CAMPAÑA PROACTIVA SOBRE SEGURIDAD**

GUARDIA EN SOLITARIO **PÓSTER BSAFE**

GESTIÓN DE RECURSOS EN EL PUENTE **EVITANDO EL ERROR HUMANO**

SISTEMAS DE GESTIÓN DE APTITUD **CÓMO FUNCIONAN**

RECLAMACIONES Y LEY **ANÁLISIS DE CASOS RELEVANTES**



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

20178

7

20178

MENSAJE DE LA EDITORA

LA MISIÓN DE BRITANNIA ES LA DE SER **EL CLUB DE P&I MÁS EXCLUSIVO DEL MUNDO.**



En estos tiempos excepcionales de la COVID-19 con muchos de nosotros trabajando de una manera inusual (tanto en tierra como en la mar) estamos muy satisfechos de poder presentarles una nueva visión de como el Club va a hacer frente a la prevención de riesgos en el futuro. El equipo de Prevención de Riesgos del Britannia ha realizado una revisión amplia de todas sus actividades y en la página 4 podrán leer acerca de cómo esto permitirá ofrecer a nuestros Asociados el servicio que esperan y merecen. En esta edición nos hemos centrado en asuntos sobre la navegación con artículos sobre la gestión de recursos en el puente y planificación de la ruta junto con el análisis de un caso de embarrancada.

También tenemos el placer de poder anunciar el inicio de la actividad (aunque sea de forma remota) de nuestro Corresponsal Exclusivo en EE. UU, B Americas P&I LLC, el 30 de Marzo de 2020. Está encabezado por Michael Unger, un abogado maritimista con gran experiencia en litigios y arbitraje, gran conocido del Club desde hace muchos años. B Americas refuerza la presencia del Britannia en todo el mundo aumentando la posibilidad de facilitar una atención a los siniestros las 24 horas al tiempo de prestar un servicio a todos los Asociados del Britannia en Norteamérica. Mike aporta el primero de los artículos de la sección Reclamaciones y Ley sobre el asunto de las garantías de puerto/atraque seguro bajo la ley de Estados Unidos.

También en esta edición del *Risk Watch* lanzamos la campaña **BSafe** dirigida especialmente a los marinos a bordo de los buques de nuestros Asociados. El departamento de Prevención de Riesgos apoyado por el de Riesgos Personales, irá aportando diverso material dirigido especialmente a los marinos incluyendo análisis de casos y pósters. Los tripulantes recibirán apoyo de nuestro equipo de expertos marinos profesionales con el objeto de prevenir los accidentes y pérdidas a bordo. Nuestro último póster **BSafe** se centra en las guardias solitarias y se incluye con este ejemplar. Si quisieran recibir más pósters, por favor diríjense a nosotros que se los facilitaremos.

Como siempre, damos la bienvenida a su opinión acerca de nuestras iniciativas, así como sobre cualquiera de los asuntos tratados en esta última edición del *Risk Watch*.



CLAIRE MYATT
Editora

PREVENCIÓN DE RIESGOS – UNA NUEVA VISIÓN

NUESTRO DEPARTAMENTO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS HA COMPLETADO RECIENTEMENTE UNA REVISIÓN ESTRATÉGICA INTEGRAL CON EL FIN DE OPTIMIZAR EL USO DE SUS RECURSOS Y MEJORAR EL SERVICIO PRESTADO A LOS ASOCIADOS.



Como parte del compromiso continuo del Britannia de proporcionar el más alto nivel de servicio a nuestros Asociados, nuestro departamento de Prevención de Riesgos ha emprendido una revisión fundamental de sus actividades. Ello ha dado lugar a una dirección estratégica redefinida para su departamento, con una visión clara y declaraciones de misión que expresan nuestras aspiraciones y propósito general para que esta función empresarial clave se vea reconocida como un centro de excelencia.

Es fundamental para esta estrategia la adopción de un enfoque más basado en el riesgo que

tiene por objeto ayudar a identificar áreas de riesgo que se beneficiarían de intervenciones de prevención de riesgo más focalizadas. Esto se ve respaldado por el desarrollo de una metodología más analítica y sistemática para mejorar la eficiencia y eficacia de las actividades del departamento.

En el futuro, esto también incluirá una mayor priorización de las actividades basadas en la investigación tales como los análisis causales y las iniciativas alineándose así con dos de las aspiraciones clave del departamento de ser:

INNOVADOR, ADOPTANDO LOS ÚLTIMOS DESARROLLOS Y TECNOLOGÍAS PARA APOYAR LOS SERVICIOS PROPORCIONADOS; Y

PROACTIVO, MEDIANTE LA BÚSQUEDA CONTINUA PARA IDENTIFICAR PROBLEMAS, TENDENCIAS Y DESARROLLOS PARA AYUDAR A PREVENIR PÉRDIDAS.

El objetivo último es proporcionar un mayor grado de información útil sobre la prevención de riesgos y ofrecer un mayor valor a los Asociados con el fin de ayudar a prevenir reclamaciones y pérdidas.

Las actividades tradicionales de prevención de riesgos, tales como las Revisiones de Gestión (Management Reviews) realizadas cuando un nuevo Asociado se incorpora al Club y las inspecciones que se realizan a sus buques para verificar su condición física, siguen siendo una parte clave de las actividades del departamento, aunque con un enfoque más centrado y sistemático. Así mismo, nuestro programa de seminarios de prevención de riesgos, suplementado recientemente con nuestro primer seminario por internet, continuará con el objetivo de sensibilizar a nuestros Asociados y a sus marinos aprovechando la propia experiencia de la Asociación en siniestros y prevención de riesgos, así como la experiencia de profesionales reconocidos dentro de la industria.

Un elemento clave de nuestra misión es proporcionar a nuestros Asociados una información útil y creíble. En los próximos meses continuaremos desarrollando nuestra gama de publicaciones sobre prevención de riesgos utilizando nuestra sección mejorada Knowledge Base en nuestra página web (<https://britanniapandi.com/knowledge/>). Estamos también muy satisfechos de lanzar la nueva iniciativa **BSafe** tal y como se detalla en la página 3 de esta edición, reflejando aún más los objetivos de la estrategia revisada para incrementar nuestro intercambio de conocimientos.

NUESTRA VISIÓN

RECONOCIDO COMO UN CENTRO DE EXCELENCIA, PROBADO COMO PROVEEDOR PREFERIDO DE LA INDUSTRIA DE SERVICIOS DE PREVENCIÓN DE RIESGOS DE P&I.

NUESTRA MISIÓN

PROPORCIONAR A NUESTROS ASOCIADOS Y PARTES INTERESADAS, ASESORAMIENTO INFORMATIVO Y FIDEDIGNO OFRECIDO DE LA MANERA MÁS EFICIENTE PARA AYUDAR A EVITAR PÉRDIDAS, AL TIEMPO QUE RESPALDA OPERACIONES SEGURAS Y EFECTIVAS.

Un cambio clave como parte de la implementación de la estrategia ha sido reenfocar nuestro departamento de Prevención de Riesgos en dos divisiones con el fin de consolidar nuestras actividades:



PREVENCIÓN DE RIESGOS (OPERACIONES) – RESPONSABLE DE GESTIONAR EL PROGRAMA DE INSPECCIONES DE BUQUES ASI COMO LIDERAR LAS REVISIONES DE GESTIÓN, SEMINARIOS DE PREVENCIÓN DE RIESGOS Y MEJORAR Y OPTIMIZAR EL COMPROMISO DEL DEPARTAMENTO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS CON LOS ASOCIADOS.

Esta división está encabezada por **NEALE RODRIGUES**, DIRECTOR DE DIVISIÓN, Capitán con experiencia en portacontenedores, RoRo, graneleros, tanqueros, frigoríficos y buques multipropósito, así como funciones en tierra que abarcan la inspección, calidad del seguro y gestión de buques.

Dando apoyo al departamento está el GERENTE DE PREVENCIÓN DE RIESGOS **SHAJED KHAN**, Capitán con experiencia en quimiqueros, tanqueros, carga general y graneleros, así como inspector de mercancías, daños, carga pesada, e inspecciones de calidad y seguridad.

EL ADMINISTRADOR DE PREVENCIÓN DE RIESGOS **ASHLEY BOYCE** completa el equipo y es responsable de gestionar el programa de inspección de buques. Ashley tiene un BA (Hons) en Administración de Empresas, habiendo trabajado anteriormente como tramitador de siniestros del Britannia en sus departamentos de Reclamaciones y Riesgos Personales.



PREVENCIÓN DE RIESGOS (INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS DE RIESGOS) – RESPONSABLE DE LIDERAR Y GESTIONAR LAS ACTIVIDADES ANALÍTICAS BASADAS EN LA INVESTIGACIÓN QUE APOYAN EL ENFOQUE BASADO EN EL RIESGO. ESTO INCLUYE LIDERAR LA PREPARACIÓN DE PUBLICACIONES PARA COMPARTIR LOS CONOCIMIENTOS Y ESTUDIOS DEL DEPARTAMENTO.

Esta división está encabezada por **GRAHAM WILSON**, DIRECTOR DE DIVISIÓN, ingeniero naval y anteriormente investigador de accidentes por cuenta de las autoridades del Reino Unido y director de Riesgos Marítimos de un importante operador de buques de pasaje, así como conferenciante sobre investigación de accidentes marítimos.

Nuestra presencia de prevención de riesgos en Asia es proporcionada por nuestro GERENTE

DE PREVENCIÓN DE RIESGOS, **JACOB DAMGAARD** quien se encuentra desde Agosto 2019 en el centro regional del Britannia en Singapur. Jacob es un experimentado oficial de puente y máquina con experiencia en tierra como persona designada y oficial seguridad en una flota de portacontenedores y de transporte de coches y camiones, así como un inspector de bandera y autoridad portuaria.

Un nuevo GERENTE DE PREVENCIÓN DE RIESGOS, **SLAV OSTROWICKI**, se unió al equipo de Prevención de Riesgos (Investigación y Análisis) en Febrero de 2020. Slav es Capitán con experiencia en graneleros, portacontenedores y buques de carga general, así como desempeñó en tierra trabajos de vetting y auditoría.

En Marzo de 2020, se incorporó **NICHA KANDASAMY** en el nuevo puesto de ANALISTA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS dentro del equipo de Prevención de Riesgos (Investigación y Análisis) para ayudar a desarrollar nuestra capacidad de análisis y visualización de datos. Nicha ha trabajado en una serie de funciones de análisis evaluando datos empresariales utilizando varios paquetes de software analítico y actualmente está estudiando para un MSc en Business Intelligence and Analytics.

El departamento de Prevención de Riesgos está bien posicionado para apoyar a nuestros Asociados en una amplia gama de asuntos. El equipo ofrece experiencia y expertos que cubren la amplia gama de los principales tipos de buque y operaciones, así como las profesiones náuticas y de ingeniería naval. También estamos incrementando nuestra capacidad analítica aspirando a cumplimentar las necesidades de nuestros Asociados mediante la explotación del uso de los datos.

En un momento de incertidumbre mundial y desafíos sin precedentes, confiamos en que nuestro nuevo enfoque hacia la prevención de riesgos de carácter proactivo y basado en el riesgo nos sitúe perfectamente para facilitar a nuestros Asociados el mayor nivel de servicio posible tanto ahora como en el futuro.

Para más detalles, por favor contacten con el equipo de Prevención de Riesgos del Britannia: lossprevention@tindallriley.com



UNA NUEVA INICIATIVA DEL BRITANNIA PARA LOS MARINOS

LOS MARINOS SON UN ELEMENTO CLAVE PARA EL ÉXITO DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA. EN BRITANNIA SOMOS CONSCIENTES DE LAS EXIGENCIAS Y PRESIONES SOBRE LAS MUJERES Y HOMBRES QUE TRABAJAN DURANTE TODO EL DÍA EN LA MAR.

En un mundo como el actual que cambia tan rápidamente con un flujo constante de nuevos riesgos emergentes y rápidos avances en la tecnología, resulta más importante que nunca el compartir información acerca de las mejores prácticas.

En Britannia somos conscientes de ello. Es por ello que estamos ilusionados y orgullosos de poder lanzar pronto nuestra nueva campaña **BSafe**.

PROACTIVO

BSafe es una campaña proactiva de seguridad orientada a los marinos a bordo de los buques de nuestros Asociados. Desarrollada por nuestro equipo de Prevención de Riesgos con el apoyo de nuestro departamento de Riesgos Personales, el objetivo es tratar de influenciar sobre comportamientos y prevenir las lesiones y pérdidas a bordo.

Desde un inicio, la intención ha sido mantener la campaña dinámica y viva. Lanzaremos nuevo material e iniciativas a medida que **BSafe** se vaya desarrollando con el objetivo claro de apoyar a los marinos.

INFORMATIVO

Al compartir información relevante y desarrollar iniciativas para apoyar los diferentes aspectos sobre las operaciones a bordo, nuestra misión es ayudar a que los tripulantes de nuestros Asociados se encuentren seguros **BSafe**. Nuestro propósito no es solo facilitar un lugar para todo el material relacionado con los tripulantes sino conseguir el reconocimiento como uno de los lugares a consultar este tipo de información con un contenido relevante útil y práctico.

APOYO

Estar seguro en el sentido más amplio no consiste únicamente en la seguridad a bordo. Se trata también de encontrarse sano y seguro, elementos fundamentales para el bienestar y la eficiencia de las personas. Así que, en lugar de centrarnos únicamente en la seguridad, hemos identificado tres asuntos principales que deben

de cubrirse bajo el paraguas **BSafe: Seguridad a bordo; Salud de los tripulantes; Protección a bordo.**

REFLEXIVO

Reflexionar y aprender de acontecimientos previos es comúnmente aceptado como una manera eficaz de influenciar positivamente sobre los comportamientos. Analizar por qué sucedió algo y luego tratar de relacionar los puntos identificados a tu situación personal.

Además de proporcionar un contenido variado basado en la reflexión a medida que la campaña evolucione, cada mes produciremos un estudio de un incidente **BSafe** (BICS) disponible en la sección **BSafe** de nuestra página web. Estará basado en un accidente o reclamación real con las lecciones clave identificadas como punto de partida.

Pueden leer acerca de nuestro primer estudio **BSafe** basado en un asunto de navegación en la página 4 de esta publicación donde el departamento de Prevención de Riesgos analiza una embarrancada. Para cada caso de estudio, también desarrollaremos material de presentación y ayudas al aprendizaje que podrán ser utilizados en la manera en que los Asociados y sus tripulantes lo consideren oportuno. A modo de ejemplo, podrán utilizarse para cumplimentar reuniones sobre seguridad a bordo o seminarios a los tripulantes o simplemente para la reflexión individual.

EFFECTIVO

Por nuestra experiencia en la prevención de riesgos y la seguridad marítima, estamos seguros de que **BSafe** crecerá y será un éxito. Sin embargo, como cualquier otra campaña, el verdadero éxito se medirá por la interacción y respuesta que recibamos de nuestros Asociados y, de manera más importante sus tripulantes. Tenemos muchas ideas, pero también estamos abiertos a sugerencias y comentarios así que por favor contacten con el equipo de Prevención de Riesgos del Britannia vía: lossprevention@tindallriley.com para compartir ideas.

ESTAMOS REALMENTE ILUSIONADOS CON BSAFE. NUESTRO OBJETIVO ES SENCILLO - AYUDAR A LOS TRIPULANTES DE NUESTROS ASOCIADOS PARA QUE ESTÉN SANOS, PROTEGIDOS Y SEGUROS.

#1 EMBARRANCADA

BRITANNIA CREE EN LA IMPORTANCIA DE ANALIZAR LOS INCIDENTES PASADOS BUSCANDO LAS LECCIONES QUE SE PUEDEN APRENDER PARA EVITAR QUE TALES INCIDENTES VUELVAN A OCURRIR. HAY MUCHAS FORMAS DE COMPARTIR ESTAS LECCIONES CON NUESTROS ASOCIADOS Y EL ANÁLISIS DE LOS CASOS ES SIEMPRE UNA FORMA EFICAZ DE REFLEXIONAR SOBRE LOS INCIDENTES, RESALTANDO LOS PROBLEMAS Y LUEGO TRABAJAR A PARTIR DE LAS LECCIONES PRACTICAS QUE SE PUEDEN APRENDER. COMO PARTE DE NUESTRA NUEVA CAMPAÑA BSAFE EL DEPARTAMENTO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS EMITIRÁ UN NUEVO CASO DE ESTUDIO BASADO EN UN INCIDENTE REAL. ESTO INCLUIRÁ MATERIAL DE APRENDIZAJE QUE PODRÁ SER UTILIZADO COMO UNA HERRAMIENTA DE APRENDIZAJE ABORDO Y TAMBIÉN PODRÍA SER INCORPORADO AL PROGRAMA DE APRENDIZAJE SOBRE SEGURIDAD DEL PROPIO ARMADOR.

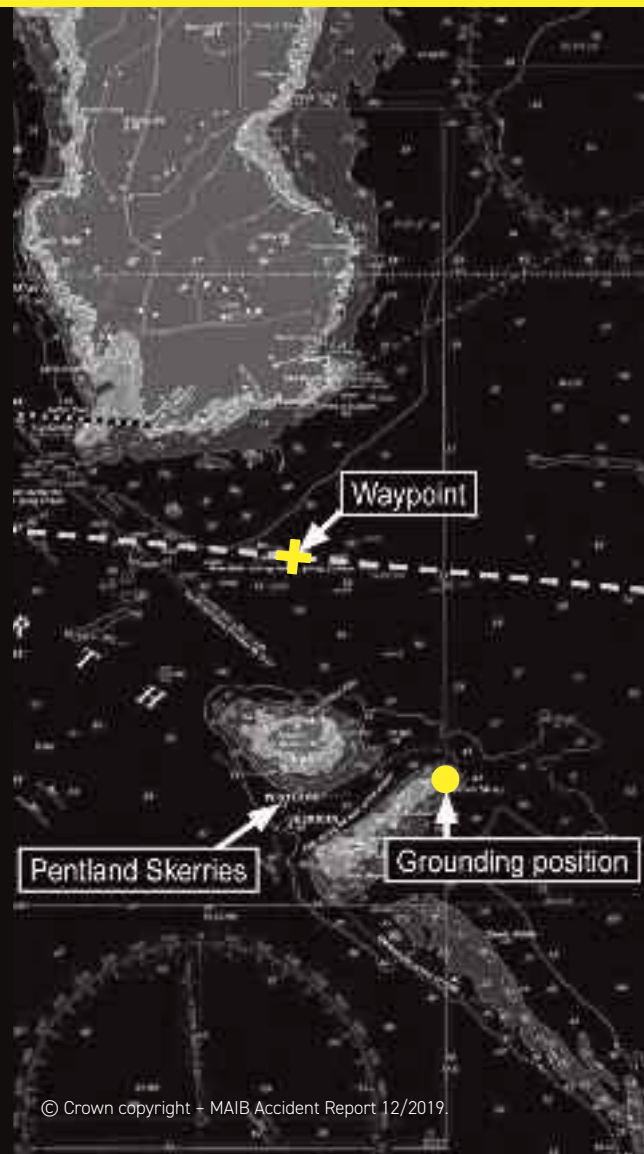
El primer caso de estudio está basado en una investigación del Departamento de Investigación de Accidentes Marítimos del Reino Unido (MAIB) sobre un accidente sufrido por el buque de carga general *PRISCILLA*. El buque embarrancó en Pentland Skerries a la altura de las Islas Orkney, Escocia, durante la noche y en ruta desde Klaipeda, Lituania a Silloth, Inglaterra. En el momento de la embarrancada únicamente se encontraba una persona en el puente del *PRISCILLA*. Durante la guardia, este único oficial había sido distraído por otras actividades no relacionadas con la navegación y no advirtió que el buque estaba derivando al sur de su ruta planificada y dirigiéndose directamente hacia las aguas poco profundas de Pentland Skerries. No fue hasta que recibió una advertencia por VHF del VTS local que el oficial fue consciente del peligro que se avecinaba. Sin embargo, debido a que no era totalmente consciente de la situación, tomó la decisión equivocada y el buque embarrancó.

Este incidente destaca varios puntos clave sobre la seguridad en la navegación y facilita algunas lecciones interesantes y prácticas que pueden utilizarse para comprender los riesgos asociados a la guardia solitaria. Este caso también analiza cómo debe utilizarse el equipo para la navegación para ayudar en la toma de decisiones en estas circunstancias y como puede ayudar a mantener la conciencia situacional.

El estudio del caso completo estará disponible en el nuevo apartado **BSafe** de la página web del Britannia: <https://britanniapandi.com/>

Si tienen alguna cuestión o quisieran ampliar información acerca de una conducta segura en la navegación, contacten por favor con el equipo de Prevención de Riesgos del Britannia:

lossprevention@tindallriley.com



GUARDIA SOLITARIO

LO QUE SE DEBE OBSERVAR

PESE A LA DISPONIBILIDAD DE SISTEMAS EN EL PUENTE CADA VEZ MAS SOFISTICADOS, LOS INCIDENTES EN LA NAVEGACIÓN CONTINÚAN SIENDO OBJETO DE PREOCUPACIÓN Y, EN MUCHOS CASOS, LAS CAUSAS TIENEN RELACIÓN CON ASUNTOS RELATIVOS A LA GUARDIA. TAL COMO DESTACA EL CASO ANALIZADO EN ESTA EDICIÓN DE RISK WATCH, ESOS INCIDENTES TAMBIÉN SE ATRIBUYEN NORMALMENTE A LA PRESENCIA DE UNA ÚNICA PERSONA EN EL PUENTE REALIZANDO LA GUARDIA.



El último de nuestra serie de pósters **BSafe** que acompaña a esta edición se centra en los peligros de estar solo en el puente. Esto solo se permite en circunstancias muy limitadas, por ejemplo, en condiciones claras de luz diurna, y con una evaluación de riesgos adecuada en vigor. Es evidente que la guardia solitaria aumenta el riesgo de que ocurra un incidente por el hecho de no haber otro par de ojos y por dejar el puente desatendido si el vigía quedase incapacitado.

¿QUÉ ES UNA VIGILANCIA "APROPIADA"?

Los principales reglamentos que cubren la necesidad de un vigía en el buque son el Reglamento Internacional para Prevenir Colisiones en la mar (COLREGs en sus siglas en inglés) y el Convenio Internacional sobre Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para la gente de mar (STCW en sus siglas en inglés).

LA REGLA 5 DE LAS COLREGS ESTABLECE QUE:

"Todo buque mantendrá en todo momento una correcta guardia visual y auditiva, así como mediante todos los medios disponibles adecuados en las circunstancias y condiciones prevalecientes a fin de realizar una evaluación completa de la situación y del riesgo de colisión."

El Capítulo VIII del Código STCW establece las normas para la vigilancia y la necesidad de una vigilancia adecuada según los COLREGS. La vigilancia debe mantenerse de manera continua con objeto de evaluar totalmente la situación y los peligros que pueden poner en riesgo una navegación segura

¿CUÁNDO SE PUEDE TENER UN ÚNICO VIGILANTE?

La composición de la guardia marinera dependiendo de una serie de factores, detalles de lo cual se incluyen en el Código STCW y la orientación sobre los mismos, siempre debe de incluirse en el SMS del buque y las instrucciones del capitán.

El Código STCW permite que el oficial de guardia sea el único vigía durante el día bajo ciertas circunstancias, pero únicamente si se ha realizado una evaluación que considere que es seguro hacerlo. Los factores a tener en cuenta incluyen:

- SITUACIÓN CLIMATOLÓGICA
- VISIBILIDAD
- DENSIDAD DE TRÁFICO
- PROXIMIDAD DE PELIGROS A LA NAVEGACIÓN
- CUANDO SE NAVEGA EN O CERCA DE SISTEMAS DE SEPARACIÓN DE TRÁFICO
- PERIODOS DE FATIGA Y DESCANSO

Sin embargo, la decisión de reducir los niveles de personal a un único vigía debe ser tomada con cuidado y todos los riesgos asociados deben ser debidamente evaluados y documentados.

EL PAPEL DE LAS ALARMAS EN EL PUENTE

Tal como exige el Capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS, en sus siglas en inglés), los Sistemas de Alarma en el Puente para la Navegación (BNWAS, en sus siglas en inglés) tienen por objeto monitorizar la atención del oficial de guardia y facilitar alarmas regulares para alertar a un oficial de guardia solitario distraído o alertar al capitán o a cualquier otro oficial de guardia cualificado automáticamente si el oficial de guardia queda incapacitado. La Resolución de la OMI MSC.128(75) establece los estándares de funcionamiento de los BNWAS. La Circular de la OMI MSC.1/Circ.1474 de 2014 proporciona orientaciones adicionales relativas a la función automática de algunos sistemas que la OMI acordó no deberán ser utilizados por más tiempo en buques SOLAS.

Un BNWAS proporciona una barrera de seguridad clave y es esencial que el sistema esté funcionando de manera eficiente y eficaz para ayudar a prevenir accidentes de navegación cuando un vigilante se encuentra solo en el puente.

PERO ES IMPORTANTE RECORDAR QUE UNA ALARMA DE PUENTE NO ES SUSTITUTIVO DE UNA VIGILANCIA EFICIENTE.



Para más información ver video: Bridge Operations – A Human Approach. Disponible en la página web de Britannia.

Para obtener más información y asesoramiento, por favor contacten con el Departamento de Prevención de Riesgos.

lossprevention@tindalriley.com



Jacob Damgaard
jdamgaard@tindallriley.com

PLANIFICACIÓN SEGURA DEL VIAJE: GUÍA DETALLADA

EN LA EDICIÓN DE RISK WATCH DE MAYO DE 2019, BRITANNIA DESCRIBÍA LAS CONSECUENCIAS LEGALES DE LA DECISIÓN DEL TRIBUNAL DEL ALMIRANTAZGO EN EL CASO DE LA VARADA DEL BUQUE *CMA CGM LIBRA*. EL TRIBUNAL DECIDIÓ QUE LA PLANIFICACIÓN DE VIAJE HABÍA SIDO DEFECTUOSA Y ESTA FUE LA CAUSA DE LA VARADA. MÁS AÚN, QUE UNA PLANIFICACIÓN DE VIAJE DEFECTUOSA CONVIERTE AL BUQUE EN INHÁBIL PARA NAVEGAR, LO QUE PRIVA A LOS ASOCIADOS DE ACOGERSE A LA DEFENSA POR NAVEGACIÓN NEGLIGENTE SEGÚN LAS REGLAS DE LA HAYA/LA HAYA-VISBY. ESTA INTERPRETACIÓN FUE TAMBIÉN LA MANTENIDA POR EL TRIBUNAL DE APELACIÓN EN MARZO 2020.

Una planificación de viaje para el total del viaje ha sido siempre una parte esencial de la navegación segura, pero la interpretación del tribunal en el caso de la varada del *CMA CGM LIBRA* recalca la importancia de la planificación de viaje y las consecuencias que pueden suponer para los miembros si el plan es defectuoso o simplemente no se sigue. La preparación de un plan de viaje que cubra todos los aspectos de la navegación segura para el viaje previsto es una tarea substancial que requiere un enfoque sistemático que asegure que se considera e incluye toda la información relevante. Para ayudar a nuestros Miembros, el Departamento de Prevención de Riesgos ha preparado unas directrices sobre planificación del viaje que establece las mejores prácticas y provee consejo sobre:

- Requisitos SOLAS para la planificación del viaje.
- Acopio a bordo de suficientes cartas náuticas y publicaciones.
- Cómo mantener actualizadas las cartas náuticas y publicaciones.
- El plan de viaje a realizar y el mínimo de información a recabar.
- Auditoría y adiestramiento.

Se pretende que la directriz sea utilizada a bordo por el equipo de puente y también sirva para que los procedimientos de planificación de viaje de los Miembros sean sólidos y apropiados.

La Guía para Planificación de Viaje Segura al completo se encontrará en la página web del Britannia dentro de unas pocas semanas. Mientras tanto, si tienes cualquier duda o precisas algún tipo de consejo sobre planificación de viaje, no dudes en contactar con el equipo de prevención de riesgos del Britannia: lossprevention@tindallriley.com

LA GESTIÓN DE RECURSOS MARÍTIMOS (GRM) ES UN PROGRAMA EDUCATIVO DE LA INDUSTRIA MARITIMA DESTINADO A PREVENIR INCIDENTES DEBIDOS AL FACTOR HUMANO. EL OBJETIVO CONSISTE EN MOTIVAR AL EQUIPO PARA DIRIGIR SUS COMPORTAMIENTOS HACIA PRÁCTICAS DE BUENA GESTIÓN DE RECURSOS EN SUS OPERACIONES DIARIAS. MRM ES ADIESTRAMIENTO DE FACTORES HUMANOS, CENTRÁNDOSE EN HABILIDADES NO TÉCNICAS-TAMBIÉN LLAMADAS HABILIDADES SUAVES.



Slav Ostrowicki
sostrowicki@tindallriley.com
Loss Prevention, London

GESTIÓN DE RECURSOS EN EL PUENTE (GRP)

La génesis de este tipo de adiestramiento se encuentra en el sector de la aviación, cuando quedó claro que a pesar de los avances tecnológicos, los errores humanos dentro de la cabina de mando eran la causa de los accidentes aéreos más mortíferos. Estos accidentes se atribuían a fallos en la detección y eliminación de una cadena de errores en marcha o una falta de percepción situacional.

Desde entonces, gran número de industrias han adoptado programas similares. La versión marítima llamada Gestión de Recursos de Puente (GRP) se inició en 1993. El programa evolucionó con los años para ir respondiendo a retos de la industria tales como el imparable aumento de la diversidad cultural de los marinos así como la complejidad de las interacciones dentro del equipo. En 2003 el programa pasó a denominarse Gestión de Recursos Marítimos (GRM) para estimular la participación de todos los grupos implicados tales como capitanes, oficiales de puente, maquinistas, prácticos de puerto y personal de tierra. Junto con el GRP, la Gestión de Recursos en la sala de Máquinas (GRSM) es el programa gemelo dirigido al equipo en la sala de máquinas.

Las Enmiendas de Manila del 2010 al Convenio Internacional sobre estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para la Gente de Mar (STCW) implementadas en su totalidad desde el 1 de enero de 2017, introdujeron requisitos específicos para el adiestramiento de oficiales en habilidades referentes a gestión de recursos de puente/máquina, liderazgo, trabajo en equipo y capacidades de mando.



GESTIÓN DE RECURSOS EN EL PUENTE (GRP)

Para cumplir estos requisitos los individuos deben mostrar sus conocimientos aprobando los cursos de adiestramiento GRP y ERM, mediante experiencia práctica o mediante prácticas en simulador. Muchas administraciones nacionales solo aceptan la realización de un curso aprobado para este efecto.

'ERRAR ES HUMANO, PERO PERSISTIR EN EL ERROR ES DIABÓLICO'

ESTA SENTENCIA LATINA RESUME EL ESPÍRITU DE LO QUE LA GESTIÓN DE LOS RECURSOS DE PUENTE PRETENDE EVITAR. COMO HUMANOS, TODOS NOSOTROS ESTAMOS EXPUESTOS A COMETER ERRORES QUE DESAFORTUNADAMENTE A VECES PROVOCAN INCIDENTES A NO SER QUE SEAN DETECTADOS Y CORREGIDOS A TIEMPO. GRP TRATA DE REDUCIR ESTE RIESGO

AYUDANDO AL EQUIPO DE PUENTE A PREVER Y RESPONDER CORRECTAMENTE A LAS CONDICIONES SIEMPRE CAMBIANTES DE SU BUQUE EVITANDO ASÍ LA APARICIÓN DE CUALQUIER INCIDENTE DE NAVEGACIÓN.

La Tabla A-II/1 del Código STCW enumera los siguientes principios clave del GRP:

- Ubicación, asignación y priorización de recursos.
- Comunicación efectiva.
- Asertividad y liderazgo.
- Obtención y mantenimiento de la percepción situacional.
- Consideración de la experiencia del equipo.



Contemplemos más de cerca los elementos críticos del GRP.

UBICACIÓN DE RECURSOS

La parte crucial del GRP consiste en la habilidad para usar efectivamente todos los recursos asequibles y así adoptar las mejores decisiones posibles. Como ejemplo, los recursos humanos asequibles en el puente incluyen vigías, oficiales adicionales, prácticos de puerto e incluso personal del control de tráfico (VTS). Los recursos técnicos/informativos incluyen el plan de viaje, las cartas, los equipos de navegación y radio etc.

Para permitir una toma de decisiones óptima, los recursos deben ser accesibles en el momento oportuno y usarse en todo su potencial. Esto se puede conseguir mediante previsión y planificación, como incluir el nivel de competencia exigible y las responsabilidades operacionales asumidas en el plan de viaje.

El plan de viaje y los procedimientos de puente pueden no ser la solución para cada escenario en unas circunstancias siempre cambiantes. Buenas habilidades en GRP conseguidas por medio de adiestramiento y experiencia son también necesarias para una señalización y priorización óptima de recursos, particularmente en situaciones dinámicas de complejidad creciente. Por ejemplo, las tareas deben ser continuamente delegadas entre los miembros del equipo de modo que la información relevante sea entendida y transmitida.

COMUNICACIÓN Y TRABAJO EN EQUIPO

Un componente esencial de un buen GRP requiere que el equipo sea capaz de trabajar unido y que se comuniquen efectivamente. La información debe ser entendida, recibida y explicada si fuera necesario. Los principios del GRP pueden y deberían extenderse más allá del puente, donde el flujo de información es crítico para una correcta toma de decisiones – por ejemplo, la comunicación con los remolcadores y amarradores.

Las comunicaciones en circuito cerrado ayudan a eliminar errores y equivocaciones. Cuando se repite una orden para verificar su recepción, una buena práctica es evaluarla para asegurarse de que tiene sentido. Es deber de oficiales y tripulantes la práctica de la recomprobación y la repregunta.





Un GRP efectivo requiere asertividad. Uno de los modelos que pueden usarse para conseguir mayores niveles de intervención como parte de una implementación efectiva de GRP es PACE:

PROBE (PRUEBA):

"¿Sabes que...?"

ALERT (ALERTA):

"¿Podemos reconsiderar la situación...?"

CHALLENGE (RETO):

"Paremos lo que estamos haciendo mientras..."

EMERGENCY (EMERGENCIA):

"¡Parar todo!"

También es importante mantener el lenguaje común de trabajo a bordo y las frases marítimas estándar en las comunicaciones del equipo, como por ejemplo usando las Frases de Comunicación Marítima Estándar de OMI (SMCP). Esto cobra una particular importancia cuando se requiere comunicarse con grupos externos, como prácticos o remolcadores.

TOMA DE DECISIONES

La buena interacción y comunicación dentro del equipo produce una adecuada toma de decisiones: es esencial acceder a una relevante y válida información antes de tomar decisiones deliberadas y apropiadas.

Siempre debería quedar claro quién es el máximo responsable dentro del equipo de puente respecto a la toma de decisiones. No obstante, es igualmente importante que todos los miembros del equipo permanezcan alerta y sigan activamente la marcha del buque. Si un miembro del equipo identifica un error potencial o una desviación del plan pactado, él/ella no debe dudar en manifestarlo de un modo tranquilo y razonable confirmando que el oficial responsable se ha enterado. La práctica del GRP debería incluir mecanismos de verificación que detecten fallos o errores de memoria, como comprobaciones cruzadas o rotulaciones.

PERCEPCIÓN SITUACIONAL

En el puente, la percepción situacional es básica para una navegación segura evitando colisiones. La percepción situacional puede definirse sucinta y simplemente como "saber lo que está pasando a nuestro alrededor". (Flin y otros, 2008). En cualquier caso, muchos informes sobre investigación de accidentes citan la falta de percepción situacional como uno de los factores contribuyentes. Idealmente,

cada miembro del equipo debería contar con una buena percepción situacional. En un puente atareado, puede ser necesario que el oficial de guardia delegue tareas en otros miembros del equipo para centrarse exclusivamente en la navegación, vigilancia, comunicaciones, etc. En estos casos, los miembros del equipo tienen que comunicarse efectivamente para compartir la "imagen mental" de la situación. Todos los recursos valiosos, incluyendo los equipos de navegación e información externa tal como el VTS deberían recibir una atención apropiada por el equipo para conseguir la correcta percepción situacional.

DESAFÍO Y RESPUESTA

Una apropiada técnica de "Desafío y Respuesta" está en el corazón de un buen GRP. Todo significativo desafío contra cualquier acción o inacción debería respetarse y considerarse, independientemente de quien está desafiando a quien.

Otro aspecto significativo que influye en la efectividad del GRP es la "distancia del poder", que dentro del contexto del GRP puede describirse como la medida de cuan frecuentemente el subordinado teme exponer preocupaciones o expresar desacuerdos. La "distancia del poder" se encuentra muy influida por el origen cultural y debe ser correctamente tenida en cuenta para asegurarse de que la comunicación en el puente discurre efectivamente.

RESUMEN

Aunque la navegación es considerada como uno de los más seguros medios de transporte, los accidentes siguen ocurriendo debido a errores humanos y liderazgos defectuosos. Los procedimientos no pueden reemplazar a las habilidades suaves. Un buen GRP no es simplemente un curso de adiestramiento que hay que pasar si no una habilidad de equipo que debe practicarse continuamente y, por supuesto, implementarse.

REFERENCES:

- STCW Convention and Code including 2010 Manila Amendments (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)
- The Nautical Institute: The Navigator Feb/20 'Situational Awareness'
- Maritime and Coastguard Agency 'The Human Element - A Guide to Human Behaviour in the Shipping Industry'
- AMSA Marine Notice 11/2016 'Bridge Resource Management (BRM) and Expected Actions of Bridge Teams in Australian Pilotage Waters'
- AMSA Marine Notice 14/2017 'Fitness for Duty'
- IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP) website: ow.ly/oUqj30qFmMg
- International Chamber of Shipping 'Implementing an Effective Safety Culture'
- Flin R, O'Connor P, Crichton M. (2008), Safety at the Sharp End: A Guide to Non-Technical Skills. Boca Raton, FL: CRC Press.

SISTEMAS DE GESTIÓN DE APTITUD (SGA)

¿QUÉ ES LA APTITUD?

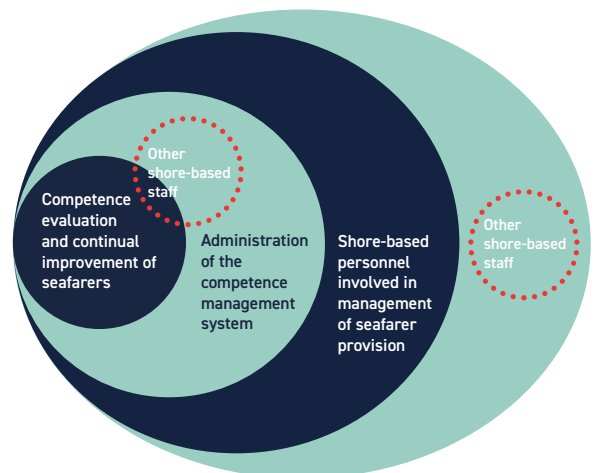
APTITUD ES UN TÉRMINO USADO COMUNMENTE EN EL MUNDO LABORAL QUE CONSISTE EN “LA HABILIDAD PARA REALIZAR UNA TAREA DENTRO DE UN ESTANDAR DE EFICIENCIA”: LA APTITUD APARECE TÍPICAMENTE ASOCIADA A UNA COMBINACIÓN DE CONOCIMIENTO, HABILIDAD, COMPRENSIÓN Y, QUIZÁS, LO MÁS IMPORTANTE, ACTITUD, PARA DESEMPEÑAR UN CIERTO CARGO CON ÉXITO. LA COMBINACIÓN DE EXPERIENCIA, FORMACIÓN Y APRENDIZAJE TANTO FORMAL COMO INFORMAL SON FUNDAMENTALES PARA EL DESARROLLO DE NUESTRO NIVEL DE APTITUD.

Dada la necesidad de conseguir y mantener una operación segura y eficiente en los buques en unas condiciones generalmente muy exigentes, se hacen necesarias tripulaciones y equipos de apoyo de tierra motivados. En la industria marítima, el concepto de aptitud está bien recogido dentro del Convenio Internacional sobre estándares de Adiestramiento, Certificación y Guardia de los Marineros (STCW) de 1978 enmendado. Junto con las enmiendas de 2010 de Manila al Código de Formación, Certificación y Guardia de los Marineros (STCW), definen los ya acordados y bien definidos estándares de formación y certificación de la gente de la mar.

Con regulaciones cambiantes y nuevos requisitos, combinados con presiones comerciales y otras demandas, la necesidad de demostrar la aptitud del personal contratado en la industria marítima nunca ha sido mayor. Esto incluye el poder demostrar que existe un sistema robusto y auditable, que define las exigencias de aptitud del personal contratado y que puede ayudar a asegurar el cumplimiento en el futuro de nuevos requisitos.

¿Qué es gestión de la aptitud?

Una manera de conseguir esto consiste en adoptar un Sistema de Gestión de la Competencia (SGA). La gestión de competencia es un proceso consistente en definir, gestionar y desarrollar habilidades para trabajos específicos o competencias identificando las habilidades clave requeridas para mejorar resultados y conseguir la excelencia. Un SGA efectivo debería poder cubrir esos espacios implementando un proceso continuo de desarrollo y mejora de habilidades.





Capt. Jitender K Seth
Jitender.seth@maritimeservicescorp.ca

Requisitos para la gestión de la aptitud

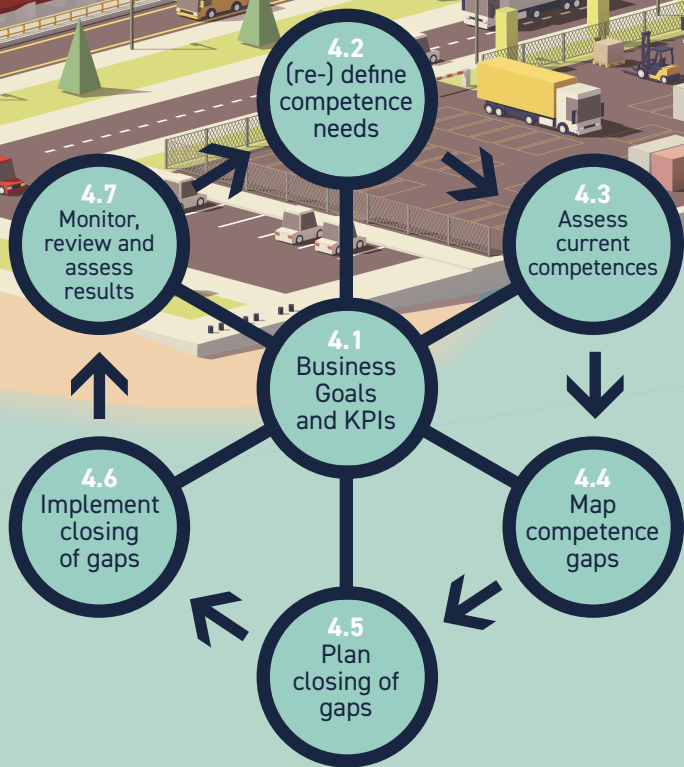
En adición a los requisitos de competencias específicas presentes en el Convenio y Código STCW, el Código Internacional de Gestión de Seguridad (ISM) exige efectivamente que las compañías marítimas cuenten con medios que gestionen la aptitud. A la vez que estipula los requisitos para un Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS), el Código ISM exige a las compañías que cada uno de sus buques sea tripulado por gente de mar cualificada, certificada y médicamente apta de acuerdo con los requisitos nacionales e internacionales existentes. Más aún, se requiere a las compañías que establezcan y mantengan procedimientos para identificar y proveer cualquier tipo de adiestramiento que pueda exigirse según el SGS. En ciertas áreas de la industria marítima, se anima a las compañías a que desarrollen y valoren sus sistemas de gestión de aptitud. Por ejemplo, el Programa 3 de Auto-evaluación de Gestión de Buques-Tanque (TMSA 3) del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) promueve un sistema de gestión de competencia como herramienta para evaluar y gestionar el reclutamiento, adiestramiento y retención del personal tanto de a bordo como de tierra.

Una manera de gestionar la aptitud debería ser parte integral del SGS establecido en las empresas marítimas, y muchas de las mayores compañías cuentan con sistemas de gestión de trabajos y personal para controlar la competencia de los tripulantes. Sin embargo, mientras esto puede resultar efectivo, tales sistemas están típicamente estructurados para cumplir con los requisitos del Código ISM y del STCW.

No obstante, un dedicado y efectivo SGA puede estar diseñado para complementar y potenciar el espíritu del SMS fijándose principalmente en las competencias de los tripulantes y los requisitos de adiestramiento asociados. Cuando son implementados y practicados efectivamente en todo el ámbito de la empresa, tanto en tierra como a bordo, el SGS puede proporcionar a armadores y operadores los medios necesarios para evaluar la competencia de su personal.

Varias Sociedades de Clasificación han desarrollado programas SGA incluyendo DNV-GL, Rina, ABS y Lloyd's Register, varias de las cuales están centradas en empresas marítimas. Estos programas pueden ofrecer el atractivo de un programa de certificación SGA voluntario complementario del Código ISM dando a la compañía la oportunidad de diferenciarse y posicionarse a un nivel superior de cumplimiento y compromiso. Cierta número de empresas de consultoría también trabajan con las empresas marítimas para ayudarlas a conseguir la acreditación SGA apropiada.

Ajustando la certificación SGA a un cierto estándar acreditado, proporciona autenticidad e importante credibilidad a la gestión de recursos humanos. A través de un sistema anual de auditorías internas por los gestores o externas por el organismo certificador, puede demostrarse el alto nivel de cumplimiento.



¿Cuáles son los objetivos del SGA?

El principal propósito de cualquier programa SGA es ayudar a la consecución de unas operaciones seguras y eficientes en toda la flota, sea esta grande o pequeña. En aras de este objetivo, el SGA ayudará a:

- desarrollar y mantener la competencia a bordo y en tierra
- mejorar las actuaciones en términos de seguridad, medio ambiente y operatividad del buque
- mejorar la competencia de los individuos

¿Cómo funciona un programa SGA?

La gestión comienza estableciendo los objetivos de la actividad propuesta y después enunciando un plan para conseguirlos. La compañía monitoriza y evalúa la actividad del personal para asegurarse de que encaja en estos objetivos empresariales. Las entradas referentes a informes sobre incidentes de la flota, casi-accidentes y sobre otros indeseables acaecimientos, auditorías y reuniones sobre gestión de seguridad proporcionan señales a la dirección en tierra sobre fallos de competencia y áreas preocupantes.

El período de tiempo programado para la implementación del SGA dependerá del tamaño de la compañía y la calidad de los sistemas ya existentes de gestión de personal y de adiestramientos, pero podría establecerse entre seis meses y dos años. El proceso comienza con un análisis de vacíos seguido de recomendaciones sobre cómo podrían mejorarse los procedimientos ya existentes y la posible adopción de sistemas de gestión de personal a partir de un nuevo software.

El siguiente paso consiste en introducir estas recomendaciones en los barcos, permitiéndoles familiarizarse con las evaluaciones de personal existentes antes de comenzar los planes actuales de desarrollo de competencias. Todo este proceso puede basarse en un software utilizando una base de datos centralizada que puede utilizarse como evidencia durante la certificación y futuras auditorías de revalidación.

El SGA cubre este proceso al completo, desde el reclutamiento hasta el seguimiento del comportamiento a bordo, incluyendo el adiestramiento a bordo y en tierra. Pueden usarse una variedad de métodos en el proceso del SGA, pero la ventaja es que todos ellos pueden ser cubiertos por un único y robusto sistema. Si un gestor marítimo ya cuenta con un sistema establecido, el camino hasta la certificación podría ser más sencillo y completarse a coste más efectivo con muy pocos cambios prácticos en términos de costes de realización y adiestramiento.

¿Cuáles son las ventajas del SGA?

Los armadores que ya han implementado un SGA informan que han experimentado una mayor tasa de retención de tripulantes y han descubierto que contaban con un equipo mejorado de personal competente y leal capaz de realizar sus tareas con un mayor nivel de habilidad. Esto a su vez suponía un coste operacional menor, al permitir unos programas de mantenimiento planificado más efectivos con tiempos de parada más reducidos. Más importante, las compañías registraron un menor nivel de incidentes, que en términos prácticos supone menos accidentes, menos daños personales y menos reclamaciones frecuentes – un mensaje que a todo el mundo gusta escuchar.

Queremos mostrar nuestro agradecimiento al Capt. Jitender K. Seth de Maritime Services Corporation (MSC) por su ayuda en la preparación de este artículo. MSC es un servicio de consultoría con base en Toronto, Canadá, que instruye a las compañías sobre el modo de adaptar y mejorar sus sistemas de gestión de tripulación para cumplir con los estándares SGA y así prepararlos para la certificación.

RECLAMACIONES Y LEY

LEY DE ESTADOS UNIDOS – EL EFECTO DE LA GARANTÍA PUERTO/MUELLE SEGURO EN UN CONTRATO DE FLETAMENTO (*THE ATHOS I*)



Mike Unger
munger@tindallriley.com

EL TRIBUNAL SUPREMO DE ESTADOS UNIDOS HA TOMADO UNA DECISIÓN EN EL INTERMINABLE CASO DE CITGO ASPHALT REFINING CO. ("CARCO"), ET AL. V. FRESCATI SHIPPING CO., LTD. ET AL. ("FRESCATI") (*ATHOS I*) SURGIDO A CAUSA DE UN IMPORTANTE DERRAME DE CRUDO EN EL RÍO DELAWARE EN 2004. LA MAYORÍA (7-2) DEFENDIÓ LA DECISIÓN DE LA SALA TERCERA DEL TRIBUNAL DE APELACIÓN DE QUE UNA LECTURA SENCILLA DE LA CLÁUSULA DE PUERTO/MUELLE SEGURO DEL CONTRATO DE FLETAMENTO ASBATANKVOY CREA UNA GARANTÍA ABSOLUTA DE SEGURIDAD MÁS QUE SENCILLAMENTE UN DEBER DE ACTUAR CON LA DEBIDA DILIGENCIA.

Es importante tener en cuenta que el buque estaba sujeto a dos contratos de fletamento. El primero era un fletamento por tiempo de Frescati, como Armador, a Star Tankers, como entidad operadora, sometido a ley y arbitraje inglés y con obligación de actuar con la debida diligencia en la cláusula de puerto y muelle seguro. Star Tankers a su vez fletó el buque por viaje a CARCO bajo un contrato enmendado ASBATANKVOY sujeto a ley y jurisdicción de EE. UU. y por el cual CARCO garantizó que "El buque cargará y descargará en cualquier lugar o muelle seguro... que será designado y facilitado por el fletador, siempre y cuando el buque pueda llegar, permanecer y salir de allí siempre a flote de forma segura".

Además de ser el fletador por viaje, CARCO también era el propietario de la refinería a la que se dirigía el buque cuando su casco se rasgó al contacto con un ancla que se encontraba a unos 900 pies del atraque, perdida/abandonada por un buque desconocido, en el fondeadero mantenido por el gobierno federal, por el que transitaba el buque hacia el atraque. Se vertieron al río aproximadamente 265.000 galones de crudo dañando más de 280 millas de costa. Según lo establecido en la OPA 90, se requirió que Frescati sufragarse los costes de limpieza en primera instancia (limitados a 45 millones de USD). El fondo fiduciario de responsabilidad por derrames de crudo del gobierno federal de Estados Unidos reembolsó a Frescati 88 millones de USD adicionales por gastos de limpieza. Posteriormente Frescati y el gobierno de los Estados Unidos demandaron a CARCO, alegando incumplimiento tanto de la cláusula contractual de muelle seguro, según el contrato de fletamento ASBATANKVOY, como del deber según el derecho marítimo de mantener adecuadamente el atraque y aproximaciones. CARCO argumentó que no debía ser responsable por los daños ya que ejerció la debida diligencia para confirmar que la aproximación al atraque era segura, señalando el hecho de que el fondeadero era mantenido por el estado federal y que numerosos buques habían transitado a través de él sin incidencias. El caso pasó por dos procedimientos, cuyos resultados fueron apelados en la sala tercera del tribunal de apelaciones antes de que el caso se remitiese al Tribunal Supremo.

La cuestión planteada al Tribunal Supremo fue, "si en virtud de la legislación marítima federal la cláusula de atraque seguro en un fletamento por viaje es una garantía de buque seguro, como mantuvieron la Sala Tercera y Segunda, o un deber de debida diligencia como mantuvo la Sala Quinta?"

En un dictamen del Juez Sotomayor, al que se le unieron todos excepto dos Jueces disidentes (el Juez Alioto y el Juez Thomas), el Tribunal aplicó los principios tradicionales de análisis contractual adoptados por el derecho marítimo general y determinó que no existía ambigüedad en el lenguaje del ASBATANKVOY en cuanto al acuerdo o intenciones de las partes. El Tribunal consideró que el uso en el contrato de fletamento de las palabras: "deberá... designar y procurar" un "lugar o muelle seguro" y "siempre seguro a flote" creó para el fletador una obligación estricta de garantía contractual en cuanto a la seguridad del buque. La defensa de la "debida diligencia" defendida por CARCO fue rechazada en base a que se trata de un concepto extracontractual que no tiene lugar en el análisis ya que no se encontró tal lenguaje en ninguna parte del contrato de fletamento.

La mayoría también rechazó la afirmación de que a menos que se leyera en el contrato de fletamento una limitación "por debida diligencia", un fletador sería "responsable objetivo" por daños causados por incumplimiento de contrato, ya que el derecho contractual no considera nociones de "culpa". En concreto, el Tribunal llegó a la conclusión de que las partes podrían fácilmente haber acordado limitar o condicionar la obligación del fletador de atraque seguro si hubieran optado por hacerlo, señalando otros contratos de fletamento que incorporan explícitamente en sus cláusulas de atraque seguro una limitación de debida diligencia. Los fletadores siguen siendo libres de contratar en torno a un lenguaje sin reservas que de otro modo establecería una garantía de seguridad limitando expresamente el alcance de sus obligaciones o responsabilidades.

Un elemento clave de la decisión del Tribunal Supremo fue su adhesión a la sentencia de la Sala Tercera de Apelación de que Frescati era un tercero beneficiario de la garantía "atraque seguro" del contrato de fletamento por viaje firmado entre Star Tankers y CARCO, del cual no era parte. Este hallazgo fundamental sentó las bases para el resto del análisis y parece haber ido en contra de la ley inglesa que no permite a un armador solicitar directamente de un sub-fletador la aplicación de una garantía de muelle/atraque seguro.

LA NECESIDAD DE ASEGURARSE DE QUE LOS TÉRMINOS DE LOS CONTRATOS DE FLETAMENTO SEAN *BACK TO BACK* (BILGENT SHIPPING PTE LTD V ADM INTERNATIONAL SARL (*THE ALPHA HARMONY*) QBD [2019] EWHC 2522 (COMM))

LOS ARMADORES DEL ALPHA HARMONY FLETARON EL BUQUE POR DOS VIAJES A UNOS FLETADORES PRINCIPALES. ESTOS A SU VEZ, LOS FLETADORES PRINCIPALES, SUB-FLETARON EL BUQUE PARA UN VIAJE DE BRASIL A CHINA CON UN CONTRATO BALTIMORE C BERTH GRAIN (EL "SUB-FLETAMENTO").

El fletamento principal, ya que se trataba de dos viajes, contenía dos períodos de plancha separados, el segundo de los cuales terminó el 31 de Mayo de 2015. El Sub-fletamento se refería solo a un periodo de plancha que también finalizó el 31 de Mayo de 2015. El 2 de Abril de 2015 los sub-fletadores limitaron la plancha a un período entre el 1 y 10 de Mayo de 2015 y los fletadores principales hicieron lo mismo bajo el contrato de fletamento principal.

A las 07:04 del 10 de Mayo de 2015 (que era domingo), el buque presentó el NOR por correo electrónico indicando que el barco había llegado a las 02:50 de ese día.

Ambos fletamentos establecían que el NOR debía ser entregado entre las 08:00 y las 17:00 de lunes a viernes y de 08:00 a 11:00 el sábado. No había procedimiento para la presentación del NOR en domingo. Bajo ambos contratos, el tiempo de plancha comienza a las 08:00 del siguiente día hábil después de entregar el NOR siempre y cuando se haya presentado un NOR "válido".

Las sub-fletadores cancelaron el sub-fletamento a las 20:47 del domingo 10 de Mayo de 2015 y los fletadores principales cancelaron el fletamento principal a las 05:55 del lunes 11 de Mayo de 2015.

El asunto se remitió a arbitraje para que decidiese si la cancelación era lícita o no. La cuestión clave era si el NOR había sido legítimamente presentado durante las horas establecidas en los respectivos fletamentos.

En ambos casos se determinó que las cancelaciones no eran válidas. Tanto los sub-fletadores como los fletadores principales apelaron ante el tribunal mercantil.

Bajo el sub-contrato de fletamento las cláusulas establecían lo siguiente:

CLÁUSULA 14

"La notificación de la disponibilidad del buque para cargar en el puerto de carga debe entregarse por correo/fax en la oficina de los sub-fletadores o sus agentes, entre las 08:00 y las 17:00 horas de lunes a viernes, entre las 08:00 y las 11:00 horas el sábado. Habiendo registrado también el buque en aduanas. El tiempo de plancha debe comenzar a las 0800 horas del siguiente día laborable..."

CLÁUSULA 16

"En caso de que la notificación de disponibilidad en el puerto de carga no se entregue según la cláusula 14 antes del mediodía del día 31 de Mayo de 2015, los sub-fletadores o sus agentes tendrán la opción de cancelar el contrato de fletamento a dicha hora y en cualquier momento a partir de entonces, pero no más tarde de la presentación en dicha oficina de la notificación de disponibilidad junto con los certificados requeridos. Para que los sub-fletadores limiten a 10 días lo deben comunicar a más tardar durante los 40 días antes del primer día de plancha."

Los sub-fletadores argumentaron que la cláusula 16 les daba una opción y, por tanto, el derecho a cancelar el fletamento si el NOR no fue entregado "según la cláusula 14", es decir, antes de las 11:00 del 09 de Mayo de 2015. La cláusula 14 requería que el NOR se entregara dentro de ciertas horas durante los días laborables y el sábado. Como el NOR no fue entregado dentro de estos días y/o horas (se entregó el domingo a las 07:04), los sub-fletadores argumentaron que tenían derecho a cancelar. Sin embargo, los fletadores principales argumentaron que solo se aplicarían a la cláusula 16 las partes de la cláusula 14 que no presentasen "contradicción" con aquella, para que, a pesar de la redacción "según la cláusula 14" que se encontraba en la cláusula 16, los requisitos del horario de oficina no deberían incorporarse, ya que estaba en "contradicción" con el derecho de cancelación si el NOR no fue entregado antes de las 12:00 del domingo 10 de Mayo. El Tribunal prefirió la opinión de los sub-fletadores en el sentido de que las palabras debían tener su significado ordinario y natural para promover la certeza. Por lo tanto, la cancelación en virtud del sub-fletamento era lícita.



Christine Vella
cvella@tindallriley.com

Las cláusulas relevantes bajo el fletamento principal eran:

CLÁUSULA 4

"Si así lo requieren los fletadores (principales), el tiempo de plancha para cargar no comenzará antes de las 00:01 del 01 de Abril/Mayo de 2015. En caso de que el aviso de disponibilidad no sea entregado y aceptado según la cláusula 17 antes de las 23:59 del día 30/31 de Abril/Mayo de 2015, los fletadores (principales) o sus agentes deberán en cualquier momento posterior, pero a más tardar una hora después de la entrega del NOR, tener la opción de cancelar este contrato de fletamento. Los fletadores (principales) pueden limitar los días de plancha a 10 días durante los 30 días antes del primer día de plancha."

CLÁUSULA 17

"El aviso de disponibilidad... se entregará por escrito a los fletadores (principales)receptores (o sus agentes) mediante cable/télex/correo electrónico. Ver también Cláusula 70."

CLÁUSULA 70

"... el aviso de disponibilidad se entregará en horas de oficina de 08:00 a 17:00 de lunes a viernes y de 08:00 a 11:00 horas el sábado. El tiempo de plancha comenzará a las 08:00 horas el siguiente día laborable tras la entrega válida del aviso de disponibilidad..."

Los Armadores argumentaron que la cláusula 4 incluía una opción de cancelar si el NOR no se entregaba según la cláusula 17 antes de las 23:59 de la fecha de cancelación, es decir, del 10 de Mayo de 2015. Bajo la cláusula 17 no había requisitos para entregarlo en horas de oficina, con lo que el derecho de cancelar solo surgía si no se entregaba el NOR antes de las 23:59 del 10 de Mayo. Como el NOR se entregó a las 07:04 del 10 de Mayo, no hubo derecho a cancelar. Por otro lado, los fletadores principales argumentaron que las palabras "ver también Cláusula 70" de la cláusula 17 tenían el efecto de incorporar el horario de oficina en la cláusula 17 y, por lo tanto, en la cláusula 4. Esto significó que como el NOR fue entregado fuera de horario de oficina, el derecho a cancelar surgió el domingo 10 de Mayo de 2015 a las 23:59. Como el NOR se entregó a las 07:04 del 10 de Mayo de 2015, los tribunales aceptaron el argumento de que no hubo derecho a cancelar. Por ello la cancelación bajo el contrato de fletamento principal no fue válida.

CONCLUSIÓN

Este es un ejemplo típico de cómo diferentes contratos de fletamento, conteniendo diferentes cláusulas (o materialmente diferente redacción) dan lugar a diferentes resultados, dejando a un fletador intermedio incapaz de transferir en la cadena de contratos, ya sea hacia arriba o hacia o hacia abajo, una responsabilidad y por ello, dejándole totalmente expuesto a dicha responsabilidad. Por ello es de suma importancia que un fletador intermedio se asegure que la mayor parte de la redacción de las cláusulas del contrato de fletamento (si no toda) sea materialmente la misma en ambos contratos de forma que si surge un conflicto bajo uno de los contratos, se pueda pasar a lo largo de la cadena de contratos sobre las bases del principio *back-to-back*.



RUTA HABITUAL Y RAZONABLE EL SANTA ISABELLA [2019] EWHC 3152 (COMM)



Denise Dellow
ddellow@tindallriley.com

EL DESVÍO DE LA RUTA ESTABLECIDA DURANTE UN VIAJE, ES UN INCUMPLIMIENTO FUNDAMENTAL DE UN CONTRATO DE TRANSPORTE QUE, SI SE PRUEBA, PUEDE PRIVAR AL BUQUE DE LAS DEFENSAS Y DE LOS DERECHOS DE LIMITACIÓN QUE OFRECEN LAS REGLAS DE LA HAYA-VISBY.

Así que cuando el *SANTA ISABELLA*, un granelero que transportaba maíz desde la costa mexicana del Pacífico a Sudáfrica navegó a través del Cabo de Hornos en lugar de transitar el Canal de Panamá y llegó con mercancía dañada, los fletadores alegaron que el buque no había realizado la ruta contractual. Argumentaron que el Capitán debería haber tomado la ruta más corta y directa hacia el puerto de descarga vía el Canal de Panamá.

En su defensa los armadores argumentaron que navegar a través del Cabo de Hornos era una ruta habitual y contractualmente permitida para este viaje.

La discrepancia se presentó ante los juzgados mercantiles ingleses. Aunque el tribunal resolvió la controversia contra los armadores por otras razones, consideraron que la ruta realizada por el buque era contractual y que los armadores no fueron privados de sus defensas en virtud de las Reglas de La Haya Visby.

El tribunal declaró que si un contrato de fletamento no establece la ruta que debe tomarse, el buque debe realizar una ruta que sea a la vez "*habitual*" y "*razonable*".

Se supone que la ruta "*habitual*" es la ruta geográfica directa. Sin embargo, esta presunción se puede desestimar por las evidencias de que la ruta "*habitual*" no es la más directa e incluso podría ser mucho más larga. La ruta "*habitual*" podría cambiar con el tiempo y podría haber más de una ruta "*habitual*" entre dos puertos.

Los factores que determinan si una ruta es "*habitual*" incluyen razones de navegación y comerciales. No es necesario demostrar que una ruta "*habitual*" es uniforme y universal en un tráfico en particular. Puede ser suficiente que una línea marítima haya establecido esa ruta como "*habitual*" y "*habitual*" también podría deducirse de una falta de objeciones a la ruta por parte del fletador.

Si no se toma la ruta más directa, el buque tiene que realizar una ruta razonable. La ruta debe ser razonable en interés de todas las partes interesadas en el viaje, incluidos los fletadores y los cargadores. Pueden tenerse en cuenta una serie de factores, incluida la naturaleza de la mercancía y las consideraciones comerciales. Las condiciones meteorológicas pueden ser relevantes, pero los armadores no necesitan realizar un análisis detallado de las condiciones a las que probablemente se enfrentarán a la hora de decidir una ruta en particular.



DECLARACIÓN DE LA CONDICIÓN DE LA MERCANCÍA EN EL BORRADOR DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (*THE TAI PRIZE*) [2020] EWHC COMM 127



Derek Birch
dbirch@tindallriley.com

RECIENTEMENTE EL TRIBUNAL SUPREMO INGLÉS ANALIZÓ SI UNA DECLARACIÓN SOBRE LA CONDICIÓN DE LA MERCANCÍA INCLUIDA EN EL BORRADOR DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE PRESENTADO POR LOS FLETADORES /CARGADORES EQUIVALÍA A UNA GARANTÍA QUE DIESE LUGAR A UNA COMPENSACIÓN SI FUESE INEXACTA.

El *TAI PRIZE* cargó una partida de soja para su transporte desde Santos a Guangzhou. Los agentes firmaron un conocimiento de embarque en nombre del capitán en el que declararon que la mercancía fue cargada "limpia a bordo" y "embarcada ... en aparente buen orden y condición". Tras la descarga, los receptores alegaron que la mercancía había sufrido daños por calor y moho. Los receptores demandaron a los armadores en los tribunales de China y obtuvieron una sentencia favorable de USD 543.282,35. Este importe fue abonado por los armadores, quienes a su vez reclamaron una indemnización a los fletadores principales, quienes abonaron la reclamación del armador por USD 500.000. Después los fletadores principales comenzaron procedimientos de arbitraje como armadores disponentes contra sus sub-fletadores buscando recuperar la cantidad que habían pagado a los armadores del buque.

El tribunal de arbitraje determinó que la mercancía ya estaba dañada cuando se cargó y que los daños no hubiesen sido visibles para el capitán al cargarla pero que sí hubiesen sido descubiertos por el cargador en una inspección razonable. El tribunal determinó que la mercancía, por lo tanto, no estaba en aparente buen orden y condición cuando se embarcó.

En consecuencia, el tribunal falló a favor de los armadores disponentes por considerar que el cargador debía ser considerado agente de los fletadores y que los fletadores habían garantizado implícitamente la exactitud de cualquier declaración en cuanto a la condición de la mercancía en el conocimiento de embarque presentado al capitán para su firma. A juicio del tribunal, se dedujo que los fletadores habían acordado implícitamente indemnizar a los armadores disponentes por responsabilidades surgidas como consecuencia de cualquier inexactitud de dicha declaración. El tribunal aclaró que, de lo contrario, los armadores disponentes se quedarían sin recursos para los "errores de las partes que estaban del lado [de los fletadores]".

Los fletadores apelaron ante el Tribunal Superior que aceptó la apelación y no estuvo de acuerdo con el razonamiento del tribunal. El tribunal sostuvo que cuando un fletador (o cargador en su nombre) presenta al capitán para firmar un conocimiento de embarque que contiene una declaración sobre el estado aparente de la mercancía, el fletador o el cargador no está haciendo ninguna descripción, sino que simplemente invitan al armador, a través de su agente al capitán, a hacer una descripción de hechos en cuanto a la condición aparente de la mercancía en el momento del embarque.

El tribunal además comentó que esta posición jurídica era bien entendida dentro del comercio marítimo, es decir, que el capitán no necesita firmar un conocimiento de embarque limpio por el mero hecho de que se le entregase uno y que era su responsabilidad verificar el estado de la mercancía antes de firmar. De esta manera, el receptor y todos los titulares posteriores del conocimiento de embarque podrían confiar en él como reflejo del criterio sensato de un capitán razonablemente competente y observador.

Dado que las Reglas de La Haya se incorporaron tanto al contrato de embarque como al contrato de fletamento, también se tuvieron en cuenta las diferencias contenidas en las Reglas de La Haya respecto a la descripción de la mercancía. El Artículo III, Regla 3 de las Reglas de La Haya establece que la información sobre el tipo de mercancía y cantidad debe ser facilitada por escrito por el cargador. Por otra parte, no es necesario que se faciliten por escrito las descripciones en cuanto a la aparente condición de la mercancía en el momento del embarque insertado en el anverso del conocimiento de embarque (según lo dispuesto en las Reglas de La Haya), o en absoluto, por el embarcador. El tribunal consideró que el deber de evaluar la condición de la mercancía recae exclusivamente en el armador a través del capitán. Por consiguiente, en opinión del tribunal, existe un derecho de indemnización por información incorrecta sobre la mercancía facilitada por el cargador, pero no en relación con las declaraciones con respecto al estado aparente de la mercancía: el capitán debe realizar su propia evaluación con respecto a la condición y modificar el conocimiento de embarque presentado como lo considere conveniente.

El tribunal estuvo de acuerdo, sobre los hechos, que en este caso el capitán había hecho una evaluación correcta sobre la condición de la mercancía y que el daño existente al cargar no era razonablemente visible en el momento de la inspección. En consecuencia, la mercancía fue embarcada en aparente buen orden y condición y el conocimiento de embarque era correcto desde el punto de vista del derecho. El tribunal comentó que la preocupación de que los armadores disponentes podrían quedarse sin repetición de las acciones contra los fletadores y cargadores estaba fuera de lugar y que habían estado abiertos al armador disponente para defender la reclamación presentada por el armador principal por los mismos motivos que lo habían hecho los sub-fletadores. Sin embargo, el tribunal no consideró la posición del armador principal en esa situación, donde pueden ser incapaces de defender los procedimientos interpuestos ante el tribunal de China basados en el hecho de que "aparente buen orden y condición" era una representación correcta reflejada en el conocimiento de embarque, pero no podría recuperarse de los fletadores principales, a pesar de que el capitán no tuvo culpa.



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

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