

RISK WATCH

OCTUBRE 2021

CARGA DE CONTENEDORES EN GRANELEROS **CONSEJO**

INCENDIOS EN EL PUNTO DE MIRA **VEHICULOS ELÉCTRICOS Y SALA DE MÁQUINAS**

CARGA DE MERCANCÍAS SÓLIDAS A GRANEL DEL GRUPO A **PASOS A SEGUIR**

MICROPLÁSTICOS **RECOMENDACIÓN SOBRE ESTIBA**

PRÁCTICO A BORDO **CUÁNDO INTERVENIR**

DAÑOS A UN ATRAQUE CON DEFENSA **CASO DE ESTUDIO**

RECLAMACIONES Y DERECHO **ANÁLISIS DE CASOS IMPORTANTES**



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

MENSAJE DE LA EDITORA



Aquí en nuestra oficina de Londres, las cosas están volviendo a un patrón de trabajo más normal, con el personal de vuelta en la oficina durante la mayor parte de la semana, reuniéndose con sus colegas cara a cara, a veces por primera vez desde Marzo 2020.

En esta edición de Risk Watch tenemos una amplia gama de artículos, incluyendo consejos sobre la carga y el transporte de diversas mercancías y un análisis acerca de una operación de amarre que salió mal y provocó daños en las defensas. También examinamos el papel del práctico en un artículo que es la continuación de un estudio a largo plazo dirigido por el Grupo Internacional, que recoge datos sobre todos los incidentes en los que estuvo implicado un práctico.

Nuestro equipo de prevención de riesgos sigue ocupado y el último de nuestra serie de estudios de casos **BSafe** trata de un incendio en la sala de máquinas. El equipo también ha publicado una investigación en profundidad sobre los incendios de vehículos eléctricos y cómo tratarlos cuando se producen a bordo.

Espero que disfruten de esta última edición de Risk Watch y, como siempre, agradecemos cualquier comentario que puedan hacernos.

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

CLAIRE MYATT
Editora



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



EL CLUB HA VISTO AUMENTAR RECIENTEMENTE EL NÚMERO DE CONSULTAS SOBRE EL TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN GRANELEROS. ESTO SE DEBE A LAS ACTUALES TARIFAS DE FLETE FAVORABLES EN EL MERCADO DE CONTENEDORES, QUE HACEN QUE EL TRANSPORTE DE CONTENEDORES SEA UNA PERSPECTIVA ATRACTIVA PARA LOS OPERADORES DE GRANELEROS. PARA ASEGURARSE DE QUE UN ASOCIADO NO PERJUDIQUE SU COBERTURA DE P&I, HAY QUE NOTIFICARLO LO ANTES POSIBLE AL DEPARTAMENTO DE SUSCRIPCIÓN DEL CLUB Y, DESDE LUEGO, ANTES DE QUE EL ASOCIADO ACEPTÉ EL TRANSPORTE DE DICHA MERCANCÍA. EL CLUB TAMBIÉN PUEDE ASESORAR SOBRE ALGUNAS CUESTIONES A TENER EN CUENTA Y OTRAS RESPONSABILIDADES POTENCIALES QUE PODRÍAN DERIVARSE DEL TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN UN GRANELERO.

EMBARQUE DE CONTENEDORES EN GRANELEROS



Jacob Damgaard
jdamgaard@tindallriley.com

AUNQUE LOS CONTENEDORES PUEDEN SER TRANSPORTADOS DE FORMA PERFECTAMENTE SEGURA EN UN GRANELERO, DEBE REALIZARSE UNA EVALUACIÓN DE RIESGOS EXHAUSTIVA ANTES DE ACEPTAR CUALQUIER CONTENEDOR Y PONERSE EN CONTACTO CON LA SOCIEDAD DE CLASIFICACIÓN DEL BUQUE (CLASE) Y EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO PARA VER SI SE REQUIERE ALGUNA MODIFICACIÓN O EQUIPO ADICIONAL.

Como mínimo, la evaluación de riesgos debe cubrir las siguientes áreas:

CÁLCULOS DE ESTABILIDAD – La carga de contenedores en un granelero puede dar lugar a una mayor altura metacéntrica (GM, en sus siglas en inglés) especialmente cuando los contenedores se cargan en cubierta, lo que afecta al movimiento y a los posibles esfuerzos en el casco y en el equipo de trincaje de la mercancía. La estabilidad del buque debe calcularse antes de la salida en base al plan de carga recibido. Puede ser necesario actualizar el programa informático de estiba aprobado a bordo para adaptar la carga de contenedores y el cálculo de las fuerzas de trincaje.

TRINCAJE DE LA CARGA – Si el Manual de Trincaje de la Carga a bordo (CSM, en sus siglas en inglés) no cubre específicamente el transporte de contenedores o no permite su carga, los Asociados deben consultar a la Sociedad de Clasificación para obtener su aprobación y el CSM debe ser modificado en consecuencia. Esto también puede requerir que se proporcione un equipo de trincaje adicional o que se modifique la disposición actual de trincaje a bordo. Además de las disposiciones del MCS específico del buque con respecto a la estiba y trincaje de la mercancía propuesta, también deben tenerse en cuenta las disposiciones y recomendaciones aplicables establecidas en el Apéndice 1 del Código de Estiba y Trincaje de la Carga (CSS, en sus siglas en inglés).

ESTIBA DE LA CARGA – De acuerdo con el Apéndice 1 del Código CSS, los contenedores deben ser estibados de manera que permitan el acceso seguro de la tripulación en las operaciones necesarias del buque. La estiba también debe tener en cuenta los controles necesarios de la mercancía durante el viaje y las posibles situaciones de emergencia. Además, para la estiba de los contenedores en cubierta, deben tenerse en cuenta los requisitos de la Organización Marítima Internacional sobre visibilidad del puente.

“EN ÚLTIMA INSTANCIA, LA DECISIÓN DE TRANSPORTAR CONTENEDORES EN UN GRANELERO CORRESPONDE A CADA ASOCIADO, QUE DEBERÁ ASEGURARSE DE QUE EL BUQUE ESTÁ EN CONDICIONES DE NAVEGAR ANTES DE LA SALIDA, CUMPLIENDO TODA LA NORMATIVA LEGAL Y DE CLASE”.

FORTALEZA DE LAS ESCOTILLAS/TAPAS DE TANQUE – Las tapas de escotilla de un granelero no suelen estar diseñadas para soportar contenedores. Se debe consultar a los fabricantes de tapas de escotilla para determinar el impacto que la carga de contenedores puede tener en las tapas de escotilla y si se requiere alguna modificación. Además, deberá verificarse que el peso de la pila de contenedores no supere la carga máxima permitida en la tapa del tanque. Estas consideraciones deben tener en cuenta la adecuada distribución del punto de carga.

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (DG, en sus siglas en inglés) – La carga de mercancías peligrosas en contenedores debe ser transportada de acuerdo con el código IMDG. El Documento de Conformidad del buque para el Transporte de Mercancías Peligrosas puede necesitar ser enmendado por la Sociedad de Clasificación o el Estado de Bandera para acomodar el transporte de carga de mercancías peligrosas en contenedores.

EQUIPO CONTRA INCENDIOS (FFE, en sus siglas en inglés) – Es posible que sea necesario instalar o colocar a bordo un FFE adicional. Esto puede incluir lanzas para penetrar e inundar los contenedores en caso de incendio y la instalación de un sistema contra incendios fijo bajo cubierta si el buque va a transportar mercancía peligrosa. Los planes contra incendio a bordo deben actualizarse en consecuencia y pueden requerir la aprobación adicional de la Sociedad de Clasificación o del Estado de Bandera.

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (SMS, en sus siglas en inglés) – El SMS del Asociado debe contener procedimientos adecuados que garanticen la seguridad del transporte de contenedores en graneleros. Si el Sistema Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM) del Asociado ha sido auditado por la Clase o el Estado de Abanderamiento sobre la base de que sólo operan como graneleros y figura como tal en el Documento de Cumplimiento ISM (DOC) del Asociado, puede ser necesario modificarlo. Se debe consultar al organismo emisor para obtener más asesoramiento. La biblioteca de evaluación de riesgos de la empresa y los procedimientos de seguridad en el trabajo, como la evaluación de riesgos laborales, también pueden requerir una revisión estructurada basada en el cambio de enfoque de gestión adoptado por la empresa.

EQUIPO DE CARGA – En los casos en los que se vayan a utilizar grúas del barco para cargar/descargar los contenedores, debe tenerse en cuenta en la preparación del plan de izado. Los operadores de las grúas deben tener la experiencia necesaria. También puede ser necesario consultar al fabricante de la grúa para asegurarse de que las grúas y el equipo de izado asociado pueden acomodar los contenedores.

EQUIPOS DE PROTECCION PERSONAL (PPE, en sus siglas en inglés) – Las actividades de la tripulación relacionadas con el transporte de contenedores pueden requerir una revisión de los PPE necesarios. Entre otros factores, también hay que tener en cuenta la seguridad del acceso, el trabajo en altura y el manejo del equipo de trincaje.

FORMACIÓN – Debe identificarse cualquier formación adicional para la tripulación sobre las disposiciones especiales asociadas al transporte de contenedores. Esto puede incluir:

- La correcta aplicación y comprobación del equipo de trincaje y la prestación de los cuidados necesarios a la carga durante el viaje
- El uso del código IMDG si se va a transportar mercancías peligrosas
- La estabilidad y los cálculos de esfuerzos de carga y trincaje
- Disposición de la respuesta de emergencia, incluyendo las técnicas correctas de equipos contra incendios
- Características de maniobra del buque debido al aumento de la zona afectada por el viento si se transportan contenedores en cubierta, y precauciones en caso de mal tiempo para evitar la pérdida de contenedores
- Cualquier procedimiento específico que se añada al SMS del Asociado para dar cabida al transporte de contenedores deberá incluir disposiciones de trincaje de la tapa de la escotilla (es decir, calas y cuñas) para la tripulación que participe en esta operación

Teniendo en cuenta que los contenedores no suelen transportarse normalmente a bordo de un granelero, los Asociados podrían considerar la posibilidad de designar a un inspector para que les ayude a cargar y verificar el trincaje.

Para obtener más asesoramiento y asistencia, por favor contacten con el Club.



INCENDIOS EN EL PUNTO DE MIRA



BRITANNIA PREVENCIÓN DE RIESGOS INCENDIOS DENTRO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

UNA VISIÓN GENERAL PARA EL SECTOR
MARÍTIMO



A RAÍZ DE UN INCENDIO A BORDO DE UN BUQUE DEL ARMADOR JAPONÉS NIPPON YUSEN KAISHA (NYK), EL CLUB COLABORÓ CON EL CENTRO JAPONÉS DE PREVENCIÓN DE CATÁSTROFES MARÍTIMAS EN LA REALIZACIÓN DE UN ESTUDIO PARA INVESTIGAR LA LUCHA CONTRA LOS INCENDIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS A BORDO DE LOS BUQUES.

Como parte de este proyecto, se han realizado pruebas de incendio a escala real en un Nissan Leaf eléctrico. Las pruebas han demostrado que, cuando un paquete de baterías de un vehículo eléctrico se somete a un fallo térmico inducido por una llama aplicada, el fuego resultante puede extenderse por debajo del vehículo en menos de diez minutos a las molduras de plástico de los pasos de rueda y otros lugares que posteriormente se queman con facilidad, lo que aumenta la probabilidad de propagación del fuego a un vehículo adyacente en los 15 minutos siguientes al inicio del escape térmico.

El informe completo, redactado por el Dr. Darren Holling, socio de J H Burgoyne, está disponible en la página web del Britannia.

ow.ly/A1pt30rVzTR

ESTUDIO DE CASO **BSAFE** – INCENDIO EN LA SALA DE MÁQUINAS

Este reciente estudio de caso de **BSafe** trata de un incendio en la sala de máquinas. Los hechos resumidos son que el *FERNANDA*, un buque Ro-Ro de 2.576GT construido en 1982, estaba llegando al final de su viaje cuando se produjo un incendio en la sala de máquinas. A pesar de la rápida decisión de desplegar el sistema de extinción de incendios de halón del buque, el incendio no pudo ser extinguido y la tripulación tuvo que ser evacuada en helicóptero. Ningún miembro de la tripulación resultó herido. Sin embargo, el incendio no se extinguió definitivamente hasta ocho días después y el buque fue declarado finalmente pérdida total constructiva. El estudio completo del caso, que incluye un resumen, un formulario de aprendizaje reflexivo, una presentación y un comentario completo, ya está disponible en la página web del Britannia.

ow.ly/OP5m30rVElp



CARGA DE MERCANCÍAS SÓLIDAS A GRANEL DEL GRUPO A

PRESENTAMOS LOS PASOS RECOMENDADOS A LA HORA DE CARGAR MERCANCÍA SÓLIDA A GRANEL DEL GRUPO A DEL CÓDIGO MÁRITIMO INTERNACIONAL DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL, *INTERNATIONAL MARITIME SOLID BULK CARGOES IMSBC*, TALES COMO EL MINERAL DE HIERRO Y NÍQUEL, LA BAUXITA, FANGO DE CARBÓN Y ESCORIA DE COBRE.

LOS ASOCIADOS QUE OPERAN BUQUES DE CARGA SECA A GRANEL SERÁN CONSCIENTES DE LOS PELIGROS DE TRANSPORTAR MERCANCÍAS DEL GRUPO A QUE PUEDEN LICUARSE Y DE LA NECESIDAD DE QUE LOS CARGADORES PROPORCIONEN, ANTES DE CARGAR, DOCUMENTACIÓN RELATIVA A CADA MERCANCÍA CONFIRMANDO EL:

- 1 punto de fluidización por humedad (FMP, en sus siglas en inglés)
- 2 límite de humedad admisible a efectos de transporte (TML, en sus siglas en inglés) y
- 3 contenido de humedad real.

El objetivo de los Asociados siempre debería ser el evitar embarcar cualquier mercancía demasiado húmeda. Aparte de los peligros obvios para el buque y la tripulación al transportar mercancías con un contenido de humedad excesivo, pueden producirse retrasos al buque al intentar resolver una situación en la que se ha embarcado una mercancía excesivamente húmeda y el cargador puede ser reacio, e incluso carecer de los equipos e instalaciones, para descargar la mercancía.

Al cargar mercancías del Grupo A, sería útil que los Asociados tengan en cuenta los siguientes puntos:

- **Asegurarse de que la mercancía se embarque de acuerdo con la ficha correspondiente del código IMSBC y que, antes de comenzar la carga, la certificación facilitada por el cargador se ajuste a los requisitos de este código.** Esto significa que deben realizarse pruebas de FMP/TML dentro de un plazo de 6 meses antes de la fecha del embarque y una prueba de humedad válida que muestre la humedad real por debajo del TML dentro de los siete días anteriores al inicio de la carga. Si la mercancía ha estado expuesta a importante lluvia o nieve en los siete días anteriores al embarque, de manera que las características de la mercancía puedan haber cambiado, los Armadores deben ser cautelosos ya que la humedad real podría no ser representativa de la verdadera condición de la mercancía. En esta situación es aconsejable realizar más pruebas de humedad.



Stephen Hunter

- **Asegúrese de que la tripulación y el inspector que atiendan los ensayos dispongan de un espacio seguro para realizar el muestreo con los recipientes.** Esto significa tener un sistema de observación y comunicación adecuado para garantizar que los cucharones no sean un peligro para el personal que pueda necesitar acceder a la mercancía.

- **La tripulación debe involucrarse y participar en los ensayos con recipientes. Deben estar familiarizados y formados en cómo realizar estos ensayos.**

- **Asegúrese de que los muestreos con recipientes se realicen de una parte representativa de la mercancía traída al costado del buque en camiones o barcasas.** Esto significa que no se tomen muestras sólo de la capa superior de la mercancía, que podría estar más seca que las capas más húmedas que se encuentran debajo.

- **Tenga en cuenta que las muestras con recipientes, así como las "pruebas de comprensión" y las "pruebas por golpeteo", mientras que son útiles y recomendables para evaluar el estado de la mercancía, no son científicamente exactas.** La mercancía que es ligeramente insegura puede parecer que pasa estas pruebas básicas, por lo que los Asociados deben ser cautelosos ante los resultados dudosos.

- **Cuando la mercancía se deja caer en la bodega, recibe un impacto adicional.** Este choque puede ser el desencadenante de la separación de la humedad si no se ha manifestado previamente en los ensayos con recipientes. Por lo tanto, la tripulación debe supervisar las operaciones de carga y evaluar visualmente el estado de la mercancía mientras se embarca para asegurarse de que parece estar seca. De nuevo, se deben garantizar unos sistemas de comunicación y seguridad adecuados mientras la tripulación observa las operaciones de embarque desde las brazolas de la bodega.

- **Sea consciente de la previsión meteorológica y del riesgo de precipitaciones, para poder cerrar las tapas de las escotillas antes de que llueva.**

- **En caso de duda, contacte siempre con el Club o con sus corresponsales locales lo antes posible para obtener ayuda.**



El Club siempre está dispuesto a designar inspectores para ayudar a los Asociados en la realización de inspecciones previas a la carga, aunque esto será por cuenta de los Asociados a menos que se encuadre dentro del programa de inspecciones aprobado por el Club (por ejemplo, para el mineral de níquel cargado en Indonesia o Filipinas). Por favor infórmenos con la mayor antelación posible para nombrar a los inspectores, teniendo en cuenta que las terminales de carga se encuentran a veces en lugares remotos.

Con o sin la presencia de un inspector, las tripulaciones deben permanecer siempre alerta durante las operaciones de carga. Nuestra experiencia es que es mucho mejor para todos los presentes que se plantee cualquier duda lo antes posible. Los miembros más jóvenes de la tripulación deben sentirse parte del equipo y sentirse capaces de plantear cualquier duda u observación.

Hay que recordar que el inspector está presente para asistir a la tripulación, pero que es el Capitán el responsable de cualquier decisión a la hora de negarse a cargar o de interrumpir las operaciones de carga, si hay dudas sobre el estado de la mercancía. Un inspector refuerza, pero no sustituye la necesidad de una tripulación bien formada y familiarizada con las mercancías que transportan y los requerimientos del código IMSBC.

En casos recientes hemos tenido conocimiento de cargadores y/o terminales de carga que no han permitido que un inspector asista a las operaciones de carga por "precauciones COVID", que a menudo sospechamos que es una excusa para tratar de mantener alejados a los inspectores. Además, también supone una mayor responsabilidad para la tripulación, que debe comprobar la mercancía por sí misma.

Si algún Asociado desea que asista un inspector y le dicen, por ejemplo, el consignatario designado por el fletador, que es imposible debido a las normas COVID o cualquier otra razón, por favor contacten con el Club y podremos comprobar la situación con nuestro corresponsal.

Por último, si las operaciones de carga se realizan a través de una cinta transportadora, que puede ser un método muy rápido de cargar comparado con el embarque mediante cucharones, preocúpense de realizar las pruebas con recipientes a intervalos adecuados.

Para más información y enlaces a circulares e información en la página web de Britannia, consulte los siguientes sitios web:

CARRIAGE OF NICKEL ORE FROM THE PHILIPPINES (TRANSPORTE DE MINERAL DE NIQUEL DE FILIPINAS)

ow.ly/lk8n30rVDZ2

INDONESIA AND THE PHILIPPINES – SAFE CARRIAGE OF NICKEL ORE CARGOES (INDONESIA Y FILIPINAS – TRANSPORTE SEGURO DE MINERAL DE NIQUEL)

ow.ly/uHYj30rVDZ7

SIERRA LEONE – CARRIAGE OF IRON ORE FINES CARGOES – LIQUEFACTION RISK (SIERRA LEONA- TRANSPORTE DE MINERAL DE HIERRO – RIESGO DE LIQUEFACCIÓN)

ow.ly/7CfQ30rVDZp

LOADING OF IRON ORE FINES AT INDIAN PORTS – PROTECTIVE PRE-LOADING SURVEYS (CARGAMENTO DE MINERAL DE HIERRO EN PUERTOS INDIOS – PROTECCIÓN MEDIANTE INSPECCIONES DE PRE-CARGA)

ow.ly/XBEQ30rVDZr

LIQUEFACTION – CAUTION REMAINS THE WATCHWORD (LIQUEFACCIÓN – PRECAUCIÓN COMO CONSIGNA)

ow.ly/6jqX30rVDZT

EL HUNDIMIENTO EN JUNIO DE 2021 DEL *MV X-PRESS PEARL*, FRENTE A LA COSTA DE SRI LANKA, HA LLAMADO DE NUEVO LA ATENCIÓN DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN SOBRE EL TRANSPORTE POR MAR DE MICROPLÁSTICO ALMACENADOS EN CONTENEDORES. SE HA INFORMADO QUE EL BUQUE TRANSPORTABA 78 TONELADAS DE MICROPLÁSTICOS EN CONTENEDORES QUE SE FUERON POR LA BORDA EN RELACIÓN CON EL INCIDENTE.

MICROPLÁSTICOS CONSEJOS DE ESTIBA



Un "nurdle" es una bolita de plástico muy pequeña, normalmente de unos pocos milímetros de diámetro, que sirve de materia prima en la fabricación de productos de plástico más grandes. Para el transporte marítimo, los "nurdles" se suelen empaquetar en bolsas de plástico que luego se estiban dentro de un contenedor. La pérdida por la borda de un contenedor en el que se han guardado los "nurdles" puede dar lugar a millones (a veces miles de millones) de trozos de microplástico que se derraman en el mar si el embalaje se rompe y los "nurdles" se escapan del contenedor. Estos diminutos trozos de plástico son difíciles de limpiar, y a veces contaminan muchos kilómetros de playas o se dispersan a grandes distancias con las corrientes marinas. Los "nurdles" tienen un tamaño tan pequeño que también pueden ser ingeridos fácilmente por una gran variedad de peces y otros animales salvajes, sobre todo porque pueden parecerse a los huevos de los peces.

Aparte de la cuestión de minimizar el riesgo de que cualquier contenedor se pierda por la borda en primer lugar, para reducir el riesgo de contaminación por "nurdles", recomendamos a los Asociados que transporten cargas de "nurdles" en contenedor que, en la medida de lo posible, estiben todos los cargamentos de "nurdles" únicamente bajo cubierta. Si los contenedores se pierden por la borda debido, por ejemplo, al colapso de una pila de contenedores, esta estiba bajo cubierta debería ayudar a minimizar el riesgo de una amplia contaminación por plásticos de los "nurdles" y el daño medioambiental, los costes y la mala publicidad que puede conllevar.



Stephen Hunter
shunter@rindallriley.com

PRÁCTICO A BORDO – ¿CUÁNDO HAY QUE INTERVENIR?



Slav Ostrowicki
sostrowicki@tindallriley.com

EL EQUIPO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS DEL BRITANNIA EXAMINA LOS PROBLEMAS Y OFRECE CONSEJOS EN SU ÚLTIMO INFORME



EL PRÁCTICO DE BUQUE, COMO EXPERTO EN EL MANEJO DE BUQUES CON CONOCIMIENTOS LOCALES, PARTICIPARÁ EN EL PASAJE DE UN BUQUE EN SUS FASES MÁS CRÍTICAS, DONDE ES MÁS PROBABLE QUE SE PRODUZCAN INCIDENTES MARÍTIMOS, TALES COMO EN AGUAS CONFINADAS O EN SITUACIONES POTENCIALMENTE PELIGROSAS. SI SE PRODUCE UN INCIDENTE CUANDO EL PRÁCTICO ESTÁ A BORDO, ENTONCES EL PAPEL DEL PRÁCTICO SE SOMETE INEVITABLEMENTE A UN EXÁMEN MINUCIOSO.

La necesidad de comprender las preocupaciones de los armadores y de examinar las diversas cuestiones relacionadas con el papel de los prácticos dio lugar a la reciente publicación: "Informe sobre los siniestros de P&I en los que están implicados los buques con práctico a bordo 1999-2019" del Grupo Internacional de Clubes de P&I. Los datos presentados en este informe indican que en los últimos 20 años se han producido un total de 1.046 incidentes en los que un error del práctico motivó o contribuyó al incidente. El coste total de estos incidentes fue de más de 1.820 millones de dólares. Esto se traduce en un incidente por semana con un valor medio de aproximadamente 1,7 millones de dólares por incidente. Los hallazgos del informe de GI indican que la gestión deficiente de los recursos del puente (BRM) sigue siendo la causa subyacente dominante.

La propia revisión del Britannia de las reclamaciones que involucran a los prácticos revela la falta o la ineficacia de las intervenciones del capitán como uno de los factores clave, tal como demuestran los informes de los estudios de estos casos. El informe considera el papel que desempeña esta falta de efectividad en la intervención en los incidentes relacionados con el práctico y explica qué medidas se pueden tomar para reducir los riesgos.

El informe completo, junto con los resultados obtenidos, está disponible en el sitio web del Britannia.

ow.ly/rIcd30rVzTu

DAÑOS A UN ATRAQUE CON DEFENSA



Beatrice Cameli
bcameli@tindalriley.com

RECIENTEMENTE EL CLUB HA TRAMITADO UN CASO EN EL QUE UN BUQUE PORTAVEHÍCULOS CAUSÓ DAÑOS AL MUELLE CUANDO ESTABA ENTRANDO EN PUERTO. PRESENTAMOS LOS HECHOS DEL INCIDENTE Y EXAMINAMOS ALGUNOS APRENDIZAJES CLAVE QUE PUEDEN AYUDAR A LOS ASOCIADOS A PREVENIR INCIDENTES SIMILARES.

HECHOS

El buque estaba entrando a puerto asistido por dos remolcadores y, el práctico había embarcado mientras el buque pasaba la esclusa del puerto.

Cuando el buque se encontraba a unos 70 metros paralelo a su muelle de atraque con el remolcador de proa empujando por la banda de babor y el remolcador de popa tirando, el viento arreció a fuerza Beaufort 5-9 con rachas de direcciones variables. Esto provocó que el buque derivase gradualmente hacia el otro lado del atraque a pesar de los esfuerzos de los remolcadores y el uso de la hélice transversal de proa.

El buque hizo contacto con el muelle de atraque, causando daños considerables a la estructura del muelle, que consistía en una plataforma Ro-Ro de hormigón sobre pilotes de acero. El muelle requirió importantes reparaciones. Además, varios buques tuvieron que desviarse a un atraque cercano debido a la pérdida de uso del muelle causando así gastos adicionales al reclamante.

El buque sufrió escasos daños en forma de abolladura en la chapa del casco y tras el incidente quedó atracado de forma segura.

ANÁLISIS DEL INCIDENTE

Debido a los escasos daños sufridos por el buque, hay poca información sobre lo que ocurrió en el puente y no se ha podido determinar con detalle la causalidad. Sin embargo, tras revisar la información disponible, es posible que los siguientes factores hayan contribuido al siniestro:

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN CAPITÁN-PRÁCTICO –

El práctico embarcó cuando el buque estaba amarrado en la esclusa. La esclusa se abrió y ocho minutos después del embarque del práctico el buque largó cabos. Este tiempo pudo haber sido insuficiente para un intercambio exhaustivo de información entre el práctico y el capitán, que debería haber incluido las condiciones meteorológicas previstas y un plan de contingencia en caso de un cambio repentino. Sin embargo, no se disponía de evidencias que confirmasen si el incremento repentino de la intensidad del viento se había puesto de manifiesto en la previsión meteorológica correspondiente.

LAS MANIOBRAS DE ATRAQUE CONTINUARON A PESAR DE HABER PERDIDO EL CONTROL –

A los pocos minutos de haber dejado la esclusa se constató un incremento en la velocidad del viento. Cuando el buque se encontraba a unos 70 metros de su posición prevista de amarre, hubo un claro indicador de que el uso combinado de remolcadores y de hélice de proa era insuficiente para controlar el buque con el tiempo empeorando. No se tomó la decisión de retrasar o abortar la maniobra.

LECCIONES APRENDIDAS

Aunque no se han establecido las circunstancias exactas del incidente desde la perspectiva del equipo del puente, hay ciertas lecciones que los Asociados deberían tener en cuenta para evitar que se produzcan incidentes similares:

PREPARACIÓN PARA LA MANIOBRA – Antes de una maniobra de atraque/desatraque, se debe realizar una evaluación específica de riesgos. Esta evaluación debe incluir la posibilidad de que las condiciones meteorológicas reinantes cambien inesperadamente, incluyendo un estudio de los informes meteorológicos disponibles e información sobre las condiciones reinantes. Esto ayudaría a tener en cuenta las medidas mitigadoras adecuadas, tales como la necesidad de utilizar un determinado número de remolcadores y la fuerza de tracción necesaria. Esto es especialmente relevante para los buques con una gran superficie vélica.

DISPONER DEL TIEMPO ADECUADO PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN CAPITÁN-PRÁCTICO

– El capitán y el equipo del puente deben disponer de tiempo suficiente para asimilar la información proporcionada por el práctico y transmitir la información necesaria a este último. Esta información no sólo debe reflejar las características generales del buque, sino también el resultado de la evaluación de riesgos específicos de la maniobra. Las medidas de mitigación y contingencias presentadas en la evaluación de riesgos pueden revisarse en función del resultado del intercambio de información.

EL EFECTO DEL VIENTO EN LA MANIOBRABILIDAD DEL BUQUE – Es importante que el equipo del puente sea consciente de que el viento es un factor externo que influye en la maniobrabilidad del buque. Se debe facilitar un mayor detalle sobre el comportamiento del buque con viento (además de las correspondientes recomendaciones de la OMI) que permita al equipo de puente predecir con exactitud la respuesta del buque durante las maniobras o la deriva con viento.

ESTABLECER EL UMBRAL PARA LA DECISIÓN DE

ABORTAR LA MANIOBRA – El capitán debe planificar y ser conocedor del límite en el que una recuperación de una situación que puede ser insegura requiere retrasar o abortar la maniobra. En esos momentos el capitán no debe dudar en utilizar su autoridad para actuar en consecuencia.

MONITORIZACIÓN DE LA MANIOBRA – La evolución de la maniobra debe ser cuidadosamente vigilada y comunicada por el equipo del puente para reaccionar adecuadamente a cualquier desvío y cambio de las condiciones reinantes. Cabe destacar que un cambio inesperado del tiempo es un factor causal recurrente en los incidentes con práctico.

FORMACIÓN EN LA GESTIÓN DE LOS RECURSOS DEL PUEBLO (BRIDGE RESOURCE MANAGEMENT - BRM) Y MANIOBRA

– Las buenas prácticas en la toma de decisiones decisivas y la interacción entre los miembros del equipo del puente puede implantarse a través de la formación y la implementación exitosa de los procedimientos BRM. También es aconsejable que se realicen evaluaciones náuticas para supervisar estas prácticas e identificar cualquier necesidad de formación adicional.



RECLAMACIONES Y DERECHO

¿EN QUÉ MEDIDA PUEDE EL ARMADOR RECIBIR EL FLETE QUE CONSTA EN EL B/L EN VEZ DEL FLETADOR?

La reciente decisión de la Corte Comercial en el caso Alpha Marine Corp Vs. Minmetals Logistics Zhejiang Co. Ltd (*The MV SMART*) [2021] EWCH 1157 aclara la extensión del derecho del Armador a cobrar el flete en vez del fletador.

EL MV SMART (EL "BUQUE") ESTABA FLETADO POR ALPHA MARINE CORP ("ARMADORES") A MINMETALS LOGISTICS ZHEJIANG CO LTD ("FLETADORES") BAJO UNA PÓLIZA FLETAMENTO POR TIEMPO NYPE ENMENDADA. DESPUÉS, LOS FLETADORES FLETARON EL BUQUE POR VIAJE A GENERAL NICE RESOURCES (HONG KONG) LTD ("SUBFLETADORES") QUIENES ERAN TAMBIÉN LOS TENEDORES LEGÍTIMOS DEL B/L DE LA MERCANCÍA CARGADA EN RICHARDS BAY. LOS B/Ls HABÍAN SIDO EMITIDOS POR EL ARMADOR.

Después de salir de Richards Bay, el buque encalló y se perdió. Los fletadores emitieron una factura a los subfletadores por el flete. Sin embargo, con anterioridad a la fecha de pago del flete según la factura, los Armadores emitieron facturas a los intereses de la carga por el flete que se debía bajo los B/Ls, notificando a los subfletadores que habían revocado la facultad de los fletadores para recibir el flete y pidiendo que se les pagara a ellos.

CONDICIONES CONTRACTUALES RELEVANTES:

1) La cláusula 18 de la póliza de fletamento por tiempo establecía que: "los armadores tendrán un derecho de retención sobre toda la mercancía y sobre los subfletes por cualquier cantidad debida bajo esta Póliza..."

2) Bajo la póliza de fletamento por viaje, el flete se pagaba en su totalidad a los Fletadores a la salida del buque del puerto de carga y se consideraba como devengado, aunque el buque o la carga se perdieran.

3) Los B/Ls emitidos por los Armadores establecían que el flete se pagaría "según la póliza de fletamento" (es decir, según la póliza de fletamento por viaje).

ARBITRAJE Y APELACIÓN

El conflicto entre el Armador y los Fletadores fue sometido a arbitraje. El tribunal concluyó que en el contrato de fletamento por tiempo existía una condición implícita consistente en que el Armador no trataría de ejercitar el derecho a revocar la facultad del Fletador de recibir el flete a menos que el flete u otras sumas fueran debidas bajo el contrato de fletamento. El Tribunal entendió que el Armador era responsable de que el barco hubiera encallado de modo que a ellos no se les debía ninguna cantidad y, por consiguiente, ellos no estaban legitimados para cobrar el flete.





Michaela Domijan-Arneri
marneri@tindallriley.com

El Armador apeló ante El Tribunal Superior de Justicia. El Tribunal admitió la apelación, considerando que los Armadores no tenían la obligación implícita de abstenerse de revocar la facultad del Fletador a menos que el flete u otras cantidades fueran debidas bajo la póliza de fletamento. El razonamiento de la Corte fue el siguiente:

1) Aunque un armador está facultado para exigir el flete del tenedor del B/L en consideración al transporte acordado, a menudo el flete se paga bajo las condiciones de la póliza de fletamento al fletador como agente del armador. El armador puede, sin embargo, revocar esa orden notificándolo al cargador con anterioridad a efectuar el pago sin necesidad de que ello implique incumplimiento por parte del fletador del contrato de fletamento.

2) La cuestión en este caso era determinar si los términos de la póliza de fletamento por tiempo restringían el derecho del Armador a cobrar el flete en lugar del Fletador. Como la póliza de fletamento en cuestión no contenía una disposición expresa para limitar el derecho del Armador, la Corte entró a considerar si esa condición podía hallarse implícita. La Corte decidió que dicho término no estaba implícito porque:

(i) la póliza de fletamento por tiempo resultaba ser comercialmente coherente sin incluir un término implícito que limitara el derecho del Armador a intervenir en el cobro del flete.

(ii) un derecho ilimitado del Armador a cobrar el flete no interfería ni en el uso del buque por parte de los fletadores ni les privaba de su capacidad productiva.

(iii) hecho de que los Fletadores pudieran formular su sugerido término implícito en una variedad de modos alternativos mostraba que el término no era necesario u obvio. Todas las variantes del término implícito sugeridas por los Fletadores en este caso fueron rechazadas por el juez.

En vista de la decisión de la Corte, queda por ver si en el futuro los fletadores buscarán incluir una previsión expresa en los términos de la póliza de fletamento que establezca que el derecho de un armador a recibir el flete pueda solamente ser ejercitado cuando el fletador haya incurrido en incumplimiento del contrato.



¿ES EL TEXTO O EL CONTEXTO CLAVE PARA DETERMINAR LA NATURALEZA DE UN AVAL?



Pierre Merer
pmerer@tindallriley.com

DE SI EL AVAL OTORGADO POR UNA EMPRESA MATRIZ A UN ASTILLERO ES UNA GARANTIA SUBSIDIARIA O UNA GARANTIA SOLIDARIA.

Shanghai Shipyard Co. Ltd Reignwood International Investment (Group) Company Limited [2021] EWCA CIV 1147.

La Corte de Apelación Inglesa ha aclarado la naturaleza de un compromiso otorgado por una compañía principal en nombre de su filial a un astillero bajo un contrato de construcción naval. El astillero ("el Constructor") firmó un contrato con el Comprador para construir un buque perforador offshore por una cantidad total de los 200 millones de dólares. Con la finalidad de asegurar el pago del último plazo de 170 millones de dólares, la compañía principal del Comprador (el "Avalista") acordó garantizar el pago. Puesto que el buque presentaba supuestas deficiencias, el Comprador rehusó pagar el último plazo. Entonces, el constructor solicitó el pago por parte del Avalista.

La redacción del acuerdo de garantía originó un debate entre el Constructor y el Avalista sobre si al Avalista le estaba permitido retener el pago del último plazo hasta que el Comprador fuera declarado responsable de pagar al Constructor de acuerdo con la cláusula sobre resolución de conflictos contenida en el contrato de construcción naval o si el Avalista tenía que pagar inmediatamente ante el requerimiento de pago por parte del Constructor. En otras palabras, si el Avalista se estaba comprometiendo a prestar una garantía subsidiaria en la que la responsabilidad del Avalista depende de que en primer lugar haya una responsabilidad del Constructor o si, por el contrario, se trataba de una garantía solidaria mediante la que el Avalista acuerda pagar una suma a demanda, independientemente de que el Comprador tenga responsabilidad de realizar el pago.

En primera instancia el Tribunal Superior de Justicia se posicionó de parte del Avalista y consideró que su compromiso era el de una garantía subsidiaria. Sin embargo, la Corte de Apelación revocó su decisión.

Centrándose en las palabras utilizadas por el Constructor y el Avalista en la garantía, la Corte de Apelación puso de relieve que la garantía:

- incluía en mayúsculas las palabras "ABSOLUTAMENTE E INCONDICIONALMENTE" indicando que las obligaciones del Avalista no estaban condicionadas a la responsabilidad del Comprador;

- establecía que el Avalista estaba incluido "[como obligado principal] y no meramente como garante";

- contenía el rasgo distintivo propio de una garantía solidaria, es decir, que la obligación del Avalista de pagar se activaba a "la recepción por nosotros del primer requerimiento por escrito de pago"; y

- requería que el Avalista pagara "inmediatamente" ante la recepción de la primera exigencia de pago por escrito.

El Aval contenía dos condiciones que permitían al Avalista retener el pago si el arbitraje entre el Constructor y en el Comprador comenzara antes de recibir el primer requerimiento de pago. Sin embargo, estas dos excepciones estaban limitadas a un escenario específico y no eran suficientes para revertir el análisis global de que el compromiso del Avalista era una garantía solidaria.

En sus conclusiones, la Corte de Apelación reiteró que la motivación a la hora de interpretar tales acuerdos debería ser promover "la certeza sobre la naturaleza y las consecuencias legales de los instrumentos [de la comunidad comercial]. El foco primordial debe mantenerse siempre en las palabras usadas por las partes en su contexto".

¿QUÉ PRUEBAS PUEDEN USARSE EN LAS RECLAMACIONES RELATIVAS A LA CARGA DE GRANELES LÍQUIDOS?



Gwen Vetuz
gvetuz@tindallriley.com

LA CORTE SUPREMA CHINA CONFIRMA SU POSICION CON RELACIÓN A LAS PRUEBAS A USAR PARA DECIDIR SOBRE RECLAMACIONES DE CARGA DE GRANALES LÍQUIDOS.

People's Insurance Company (Group) of China Limited Guangxi Branch Vs. Western Global Corp. (2019), Min Zai No. 367

Entre los armadores del *MV KING GREGORY* y sus fletadores surgió una disputa con relación a una reclamación por merma derivada del transporte a China de un cargamento de aceite desgomado crudo de soja.

Los fletadores y sus aseguradores subrogados en sus derechos alegaron que había una merma de 77.456TM con respecto a la cantidad contratada de 9.876TM. Sus cifras estaban basadas en las medidas del peso del tanque en tierra usadas para el certificado de "China Inspection and Quarantine" (CIQ) emitido por el "Entry-Exit Inspection and Quarantine Bureau", Shanghai.

Los armadores sostuvieron que la cantidad de carga descargada era de 9.866,12TM de modo que la discrepancia era sólo de 9,818TM (0.099%) lo que estaba bien dentro de los límites aceptables según el contrato de transporte. Las cifras del armador se basaban en las medidas de peso por calados usadas para el informe de vacíos del buque y el certificado de tanque seco.

La principal cuestión discutida era cuál de las pruebas aportadas por las partes debía usarse para determinar la cantidad de merma de la carga.

En primera instancia, la Corte Marítima de Shanghai se pronunció en favor del armador. La decisión se apeló por los fletadores ante la Corte Popular Superior de Shanghai donde fue confirmada. Los fletadores y los aseguradores subrogados apelaron a la Corte Popular Suprema de la República Popular China (Corte Suprema China) quien confirmó que el planteamiento correcto para determinar las reclamaciones de carga de graneles líquidos es como sigue:

1) La responsabilidad del porteador en el transporte de graneles líquidos empieza en el momento en el que el manifold del buque está conectado a la brida de la manguera de tierra en el puerto de carga y continúa hasta que el manifold del buque está conectado a la brida de la manguera de tierra en el puerto de descarga.

2) Las medidas del peso del tanque en tierra usadas en el CIQ y las medidas de peso por calados usadas en el informe de vacíos del buque son igualmente fiables siempre y cuando estén tomadas cumpliendo las reglas aplicables sobre medición.

3) En el caso de cargamentos de graneles líquidos, el peso de la carga debe calcularse sobre la base del informe de vacíos del buque y no sobre medidas de los tanques en tierra a menos que pueda probarse que el informe de vacíos es deficiente por alguna razón, por ejemplo, que haya una imprecisión en la tabla de calibración del tanque o que las medidas no hayan sido tomadas cumpliendo las normas aplicables.

4) Esto es así partiendo de la base de que las medidas del informe de vacíos son tomadas durante el periodo de responsabilidad del transportista sobre la carga, mientras que las medidas de los tanques de tierra se toman después de que el periodo de responsabilidad del porteador ha terminado y, por lo tanto, no pueden constituir prueba de ninguna presunta merma ocurrida durante el periodo de responsabilidad del porteador.

Basándose en estas premisas, la Corte Suprema China desestimó la apelación de los fletadores/aseguradores subrogados y falló a favor del armador.

La decisión fue muy bien acogida por los armadores que transportan cargamentos de graneles líquidos y que comercian en los puertos chinos dado que clarifica lo que constituye una prueba fidedigna a la hora de resolver sobre las reclamaciones de merma de carga.

En vista de la decisión de la Corte Suprema China, ahora queda claro que los informes del buque relativos a las mediciones de peso deberían usarse como prueba primaria antes que otras medidas tomadas después de que la carga haya sido descargada del buque, siempre y cuando las medidas del buque hayan sido tomadas y registradas con precisión.



...ll be at your own risk.
...n operation like RIG,
...traffic on the terminal,
...ors or other cargo as
...nd stevedoring.
...r any damage - of
...les, vessels and / or
...its premises and / or
...ed by willful intent or
...management.

NYKU 5660 66 5
CAUTION HIGH TRAILER
K LINE KKFU 795387 2 45G1
MAX G.W 31900 KGS
TARE 3200 KGS
MAX C.W 28700 KGS
CU CAP 764 CBM 2.703 CU YD

TCNU 4
MAX G.W 31900 KGS
TARE 3200 KGS
MAX C.W 28700 KGS
CU CAP 764 CBM 2.703 CU YD

TRITON TTNU 830234 5 45R1
MAX GROSS 25,000 KG
TARE 4,400 KG
NET 20,600 KG
CU CAP 67.5 CBM 2.400 CU YD
CAUTION 9'-6" HIGH
MOM=24,000kg for 100 km/hy transport

NYKU 7943 10 8 45R1
MAX GROSS 24,000 KG
TARE 4,400 KG
NET 19,600 KG
CU CAP 67.5 CBM 2.400 CU YD

AR 513