

FUEGO A BORDO DE LA NAVE:
REPERCUSIONES EN EL DERECHO MARITIMO Y
EL DERECHO DEL SEGURO MARITIMO

por

Marc de Man

De Man Pillet

2020 Robert-Bourassa Boulevard, Suite 1920
Montreal, Quebec H3A 2A5 CANADA

No hay nada más terrible para un miembro de la tripulación que enfrentarse a un fuego a bordo de la nave. Piensen por un instante en esta situación.

Hoy les presento un ejemplo concreto donde enfrentados a una nave en fuego, los principios mayores del derecho marítimo y la ley del seguro marítimo fueron aplicados.

LOS HECHOS:

El día tres de enero 2019, la nave YANTIAN EXPRESS, propiedad de Hapag Lloyd, empresa alemana con domicilio en Hamburgo, se incendia durante su viaje desde Colombo, Sri Lanka con destino a Halifax, Nova Scotia, Canadá. Es interesante señalar que Hapag Lloyd es dueña de más de doscientas naves, todas propiedad exclusiva de Hapag Lloyd. Esta compañía de transporte de línea no cree en las empresas que son dueñas de naves

registradas en jurisdicciones de banderas de conveniencia, tal como las Islas Marshall, Vanuatu, Liberia o Panamá.

Cuando se detectó el fuego a bordo de la nave en su travesía, barcos de salvamento de la empresa SMIT llegaron a su rescate, particularmente para salvar la tripulación, traumatizada por el incendio. En una situación como esta ¿dónde puede el tripulante encontrar un lugar seguro para evitar el fuego? En la explosión y fuego que sucedió sobre la nave MSF FLAMINIA en el mes de Julio 2012, tres miembros de la tripulación murieron instantáneamente.

En la situación de la nave YANTIAN EXPRESS, la tripulación (ocho oficiales y 13 tripulantes) abandonaron la nave el 7 de enero 2019, y se montaron a bordo del remolcador SMIT NICOBAR. El incendio fue eventualmente controlado por el SMIT y cinco tripulantes que reintegraron la nave.

El fuego se originó en la cubierta, en la proa de la nave y la investigación subsiguiente demostró que la causa del fuego fue la combustión espontánea de la carga de bolitas

(pellets) de coco situadas en un contenedor que se propagó en toda la sección de la proa de la nave.

La nave fue remolcada a Freeport, Bahamas como puerto de refugio el 4 de febrero, 2019. Justo antes, el 25 de enero, Hapag Lloyd declaró avería gruesa y Richards Hogg Lindley de Inglaterra fue nombrado perito ajustador.

LA PERDIDA EN AVERÍA GRUESA

Acá llegamos a la aplicación de los primeros principios del derecho marítimo y la ley del seguro marítimo.

La avería gruesa (General Average) fue aplicada hace muchos siglos antes por los Fenicios, que comprendían lo que significaba la distribución del riesgo en la aventura marítima. Por ejemplo, en el Digesto (Digest) de Justiniano del sexto siglo después de Cristo, la contribución a la avería gruesa por echazón se explica citando la ley de Rhodos de la manera siguiente:

“La ley de Rhodos declara que, para aliviar la nave, la carga que ha sido echada al mar tiene que ser remplazada por la contribución de todos.”

Ahora bien, las responsabilidades del armador y de los dueños de la carga para contribuir a las pérdidas de la avería gruesa se han transformado en riesgos asegurables en la ley del seguro marítimo.

No es mi intención en este momento entrar en detalle sobre la ley de la avería gruesa, pero es suficiente indicar que se trata de una pérdida en el mar, compuesta del sacrificio voluntario para salvar la carga, la nave, la vida, y está sujeta a gastos extraordinarios que pueden incluir el remolcaje, la extinción del fuego o la echazón de la carga.

En términos prácticos, toda la carga es embargada por el armador. La cuantía o cantidad de la pérdida en avería gruesa es determinada y todas las partes contribuyen a la pérdida basado sobre el valor de la carga, bien sea que la carga esté dañada o no.

El ajuste de la avería gruesa está basada sobre las Reglas de York Amberes.

Entonces, una vez que Richards Hogg Lindley, el perito ajustador, fue nombrado, todos los intereses de la carga se vieron obligados a pagar un depósito en cash por la carga no asegurada o, si la carga estaba asegurada tenían que presentar una garantía para la avería gruesa y una garantía para el salvamento.

En Freeport, se determinó que cerca de 200 contenedores constituían una pérdida total y alrededor de 460 contenedores se sospecharon como dañados. La nave YANTIAN EXPRESS transportaba cerca de 4,000 contenedores.

El perito ajustador determinó que la garantía para la avería gruesa cubría el 28% del valor de la carga. La garantía por salvamento cubría el 32.5% del valor de la carga.

En efectivo o cash, para la carga que no estaba asegurada, el monto total del depósito totalizó el 60.5% del valor de la carga. Esto significa que para un dueño de carga que no sufrió daño material, si la carga tenía un valor de \$100,000.00 este se vio obligado pagar \$60,500.00 para recuperar su carga.

En el caso de la carga asegurada, el Perito Ajustador, Richards Hogg Lindley exigió tres documentos:

- 1. La garantía por Salvamento;**
- 2. La garantía por avería gruesa;**
- 3. Copia de la factura de la carga.**

Es de hacer notar los formularios relevantes expuestos aquí.

Esta es la primera parte de la aplicación del derecho marítimo y del seguro marítimo. La carga no se hubiera podido obtener por sus dueños si los aseguradores no presentaban las garantías por salvamento y avería gruesa. Sin seguro, los dueños de la carga tenían que presentar en efectivo hasta 60.5% de su valor.

Las reclamaciones de avería gruesa toman varios años para resolverse.

LA CARTA DE COMPROMISO DEL P & I CLUB (The Letter of Undertaking)

La segunda etapa que involucra al derecho marítimo y al seguro marítimo, se concentra en el viaje al puerto de Halifax, Nova Scotia, Canadá.

Una vez en Freeport, Bahamas, pasaron cuatro meses para que la nave pudiera completar su viaje y descargar la carga no afectada por el fuego en el Puerto de Halifax. La nave llegó a Halifax el 21 de mayo de 2019 y tuvo la tarea de desembarcar más de 3,300 contenedores. Cuando llegó a Halifax, un tercio (1/3) de los contenedores que sobrevivieron el incendio no presentaron las garantías o pagaron en efectivo, como lo determinó el perito ajustador. Quedan hoy en día menos de 10 contenedores que no presentaron garantías o el efectivo.

Es en esta etapa que el P & I Club y los intereses de la carga se enfrentaron con espadas al aire.

Cuando la nave llegó al Puerto de Halifax, nosotros, los abogados que representábamos los intereses de más de 1,000 contenedores, amenazamos con arrestar la nave YANTIAN EXPRESS tomando una acción in rem.

Aunque no es nuestra costumbre en nuestra práctica de amenazar con un arresto o, de hecho, efectuar el arresto in rem de una nave "liner" o carguera regular (nosotros habitualmente solo arrestamos las naves "tramp" mercante sin líneas regulares ni cargamento fijo), en este caso en particular, a causa de la magnitud de la reclamación, estábamos preparados para arrestar la nave.

Los abogados de Hapag Lloyd y el P & I Club aparecieron, y llegamos a un arreglo basado sobre la obtención de una Carta de Compromiso basada sobre el valor de la nave, en un exceso de 11.5 millones de dólares americanos.

Contemplamos el arresto eventual de otras naves de Hapag Lloyd que navegarían en aguas territoriales canadienses, pero nos enfrentamos con la decisión de 2014 de la Corte Federal de Canada, *Westshore Terminals Limited Partnerships v. Lev Ocean, S.A.* 2014 FCA 231, que decidió que una parte puede arrestar la nave que ha causado el daño o su nave

hermana, pero no las dos. Así es que, aunque muchas naves de Hapag Lloyd atracan en Canadá, solamente podríamos arrestar una nave de Hapag Lloyd, en este caso, la nave que causó los daños a la carga, particularmente la YANTIAN EXPRESS.

De los 3,300 contenedores que fueron descargados en Canadá, una porción considerable de los contenedores estaban destinados a los Estados Unidos. Aunque de acuerdo al artículo 46 del *Canada Marine Liability Act*, teníamos jurisdicción para actuar en todas estas reclamaciones, decidimos utilizar la jurisdicción sobre los contenedores a ser suministrados exclusivamente en Canadá y transferimos a nuestros colegas americanos la jurisdicción sobre los contenedores con destino y suministro en los Estados Unidos, principalmente Nueva York.

Nuestros colegas americanos se enfrentaron inmediatamente con un acción por Hapag Lloyd en limitación de responsabilidad basada en la ley americana sobre la limitación de responsabilidad, y el límite fue establecido a aproximadamente en 15 millones de dólares, basado en el tonelaje de la nave. Esta acción aún está pendiente hoy en día en la Corte de Nueva York.

En Canadá, hemos ratificado la Convención de Limitación de 1976, pero Hapag Lloyd no ha creado un fondo de limitación en Canadá o cualquier otra jurisdicción que ha ratificado la Convención de Limitación de 1976. Esto significa que por el momento, todas las reclamaciones que se presentan en Canadá no son sujetas a esta limitación.

Actualmente estamos tratando de resolver problemas de prescripción contra la nave y decidiendo cómo tomar acción contra los dueños de la carga que ocasionó el fuego.

Hay un problema adicional importante que surge de este incendio que es directamente relacionado al seguro marítimo de la carga.

POLIZA DE SEGURO MARÍTIMO DE LA CARGA

En general la carga que se transportó en la nave YANTIAN EXPRESS se originó en el Sur de Asia, incluyendo Indonesia, Bangladesh (Chitagong), India y Sri Lanka. Esta carga era principalmente de ropas: para hombres, para mujeres y para niños. Es importante destacar que en el caso de la ropa para mujeres, esta era de todo tipo, así como de temporada.

Como lo sabemos todos, las pólizas de carga marítimas no cubren la demora. Así que, en muchos casos, las pólizas de seguro marítimo de carga no cubrían las pérdidas reclamadas por destinatarios de carga, cuando se invoca una demora en el suministro. Aunque en la mayoría de los casos, no hubo daño directo a la carga, hubo una demora de más de cuatro meses. También una buena parte de la ropa era destinada para la fiesta de San Valentín, se trata de unas ropas especiales que son compradas y utilizadas en dicha fiesta. Esta fiesta ocurre a mediados de febrero.

Algunos aseguradores, para evitar este problema y satisfacer a sus clientes, en lo que se trata de pólizas de seguro marítimo valoradas (valued) incluyen en sus términos y condiciones una cláusula definida como la Cláusula de non mercantibilidad de Temporada (Seasonal Unmerchantability Clause). La cláusula valorada cubre habitualmente el valor FOB de la carga (o el costo) más 100%.

La cláusula clásica de non mercantibilidad de temporada (Seasonal Underchantability Clause) se lee así:

“En consideración de las primas como cargada, esta póliza es extendida para cubrir la pérdida actual de ventas del asegurado causada por la demora en la llegada de los bienes asegurados por esta póliza. Es entendido que esta cobertura se aplica solamente si la

demora en la llegada es directamente causada por un peligro asegurado por esta póliza y que el peligro asegurado ocurre después que los bienes han empezado el tránsito tal como definido en la cláusulas de Almacenaje (Warehouse clauses) de la póliza.

Ningún reclamo será pagable bajo esta cláusula a menos que la demora sea mayor de treinta días desde la fecha de llegada anticipada de los bienes asegurados. El asegurado debe reportar a esta Compañía cualquier demora que podría resultar en una pérdida por esta cláusula del momento que la demora es conocida por el Asegurado, pero no más tarde de quince (15) días después de la fecha anticipada de la fecha de llegada de los bienes a su destino final. La medida de la pérdida será el valor de los bienes asegurados tal como determinado por la cláusula valorada de esta póliza, menos el valor recuperado de los bienes.”

En algunos casos de destinatarios de ropa de mujeres, tenían en sus pólizas de Seguro Marítimo la cláusula de valoración y la cláusula de non mercantibilidad de temporada. La ropa solo fue suministrada a finales de mayo de 2019, cuando tendría que estar en el mercado a finales de enero 2019. Fue un poco similar al caso de la llegada de árboles de Navidad después del 25 de diciembre.

Los destinatarios de la carga reclamaron el valor FOB de la ropa más 100%, menos la recuperación. El asegurador deseaba establecer la pérdida actual de las ventas por 17 semanas (esta era la demora sufrida) que significaba que solo 70% de la ropa sería vendida al consumidor, basado sobre las ventas de los dos últimos años. Así se pudo

deducir el 30% del valor FOB, más 100% y además se dedujo el valor recuperado.

Finalmente, y después de mucha discusión el caso se arregló sobre una base de 50-50 sobre la diferencia entre las partes.

Este es solo un ejemplo de los problemas que pueden surgir en casos de fuego o incendio a bordo de la nave y las demoras en la entrega de la carga después del control del incendio, cuando no hay un daño físico directo a la carga.

Muchas gracias.

MARC DE MAN

Abogado/Barrister & Solicitor

De Man Pillet

2020 Boulevard Robert-Bourassa

Suite 1920

Montreal, Quebec H3A 2A5

Telephone: (514) 985-2262

Telefax: (514) 844-0371

E-mail: mdeman@demanpillet.com