

El transporte marítimo mueve más de 3000 millones de TEU's por año

CAPÍTULO 03 **EL ACCIDENTE DE CNN RIMAC**

Por José Antonio Ricaurte R.
Luisa Ricaurte Espinosa



El siguiente documento está basado en hechos reales que suceden permanentemente en el mundo del transporte, y por lo tanto reflejan situaciones de las operaciones logísticas. Sin embargo, todos fueron alterados en algunas de sus partes para proteger a quienes estuvieron involucrados o salieron perjudicados.

Estas narraciones fueron escritas únicamente para servir como documento de trabajo en procesos educativos, en la implementación de programas de administración de riesgos y seguros de transporte.

De ninguna manera para juzgar a los protagonistas o a una industria o empresa en particular.

Ninguno de los casos pretende culpar o señalar a alguien, y los únicos nombres exactos que se conservaron fueron aquellos que fueron hechos públicos, que la comunidad conoce por diferentes medios.

Si usted identifica una situación presentada con alguna que le haya sucedido, será simple coincidencia.

CAPÍTULO 03

EL ACCIDENTE DE CNN RIMAC

El mundo en el que vivimos está lleno de rutas marítimas por donde circulan miles de buques cargados de contenedores. Aunque la tecnología para su manejo ha aumentado exponencialmente, es inevitable que crezca la frecuencia de incidentes, incluyendo aquellos casos en los que suceden actos de avería gruesa. Así pues, en el mundo marítimo se registran entre cinco a diez eventos de avería semanales, esto no era así recientemente. A pesar de que la avería gruesa hace parte de los contratos de transporte marítimo desde los tiempos de los romanos, en países como Colombia los empresarios la suelen desconocer. Además, cuando suceden este tipo de incidentes, se evidencia que muchos contenedores viajan por el mundo sin ningún tipo de seguro, causando que sus propietarios se vean obligados a asumir grandes sumas de dinero.

A las 11:31 a. m. del 21 de junio de 2011 se produjo una colisión entre el portacontenedores de bandera alemana buque CCNI Rimac y el buque CSAV Petorca en la Bahía de Hangzhou, muy cerca de las boyas del puerto de aguas profundas de Yangshan; el accidente ocurrió a pesar de que el mar estaba tranquilo y había poca niebla, y la visibilidad variable era de una a dos millas náuticas.

El Rimac zarpó del puerto de Yangshan a las 10:18 a. m. y siguió por el canal principal de Yangshan Gang en dirección este a unos 16 nudos. El Petorca empezó a zarpar a unas 12.5 millas náuticas al este del lugar del accidente. Luego navegó hacia el canal y se dirigió a Yangshan. En los siguientes minutos, el capitán del Petorca que navegaba a 17.5 nudos se vio obligado a dejar la calle trazada en la carta náutica temporalmente debido al elevado número de barcos pesqueros.

A las 11:48 a. m. el centro de tráfico (VTS) de Yangshan le dijo a Petorca que se encontraba fuera de rumbo y que un barco dentro de la calle se acercaba a ella. Petorca reconoció esto e informó al centro de tráfico que tenía la intención de regresar a la parte norte de la calle inmediatamente después de que pasara el barco de salida. No mencionó el nombre del barco, pero sin duda se refería al Rimac. VTS Yangshan repitió explícitamente la información recibida de Petorca y reconoció el curso de acción indicado. Independientemente del intercambio de información entre Petorca y VTS ya discutido, el



Rimac llamó a VTS Yangshan unos 15 segundos más tarde y preguntó por el barco que se aproximaba a 1.5 metros de distancia. Petorca escuchó esta consulta.

Dadas las circunstancias, el capitán naturalmente sintió preocupación y pidió al Rimac que mantuviera su rumbo a las 11:50 a. m. Según los informes, tenía la intención de alterar su rumbo un poco más cerca al puerto.

El OK dado por Rimac se combinó con la información de que ahora se movería a estribor. Sin embargo, este malentendido no fue reconocido por Petorca pues simplemente respondió con un breve agradecimiento al maestro. El Rimac comenzó a realizar el cambio de rumbo indicado a estribor inmediatamente después de que finalizó el contacto por radio. El Petorca cambió levemente su rumbo a babor. Las dos embarcaciones estuvieron a la vista la una de la otra poco después, a una distancia de aproximadamente 0.8 millas náuticas (antes de eso se habían observado solo en el radar). Sin embargo, no pudieron evitar la colisión, que fue causada por las maniobras de evasión.

El Petorca tocó con su proa la superestructura del Rimac en el lado de babor, en un ángulo de aproximadamente 50 grados, y luego raspó varias pilas de contenedores estibados frente a la superestructura. Como resultado de la colisión, el Rimac tomó agua debido a un agujero en la zona de babor de la bodega de carga 5. Lo anterior no comprometió su flotabilidad, pero causó que 26 contenedores del barco se cayeran por la borda. El



Petorca sufrió daños leves en la zona del arco y el arco bulboso, por lo que permaneció en condiciones de navegar.

Debido a la entrada de agua en la bodega de carga, se produjo una reacción química seguida de calor y humo dentro de algunos contenedores de mercancías peligrosas estibados en la bodega de carga 5. La tripulación del Rimac fue evacuada temporalmente del buque por precaución. Un equipo especial descargó de forma prioritaria los cuatro contenedores de mercancías peligrosas afectados, controlando así la delicada situación.

La colisión no provocó lesiones en los tripulantes y no hubo contaminación de ninguna importancia.

Muchos contenedores resultaron afectados y el costo de la avería gruesa de este accidente para los importadores colombianos que llevaban carga en el Rimac se calculó en unos veinte millones de dólares: uno de los accidentes más costosos en la historia de la industria aseguradora colombiana o por lo menos en eventos de avería gruesa y carga transportada en buques portacontenedores.

Este caso tan sencillo como es el choque entre dos barcos sucede cada vez más debido al alto tráfico de buques que hay en los puertos de todo el planeta, así que es importante preguntarnos: ¿Estamos preparados para dos o tres eventos de estos al año? ¿Qué pasaría si este mismo evento sucediera en el puerto de Barranquilla o, peor aún, en el de Buenaventura?



A manera de ejemplo, a continuación se expone una secuencia de eventos sucedidos en un lapso de siete meses en el puerto de Barranquilla:

- MV UBC *Tibury* en octubre 16 de 2010
- MV *Oberon* en noviembre 5 de 2010
- MV *Stant Bremen* en noviembre 20 de 2010
- MV *Chios Wind* en mayo 24 de 2011
- MV *Magnum Power* en mayo 27 de 2011

Indudablemente esta fue una serie de siniestros que difícilmente se repite, causados por los sedimentos del río Magdalena en la boca de la desembocadura. No obstante, estos eventos evidencian que los puertos están expuestos a pérdidas catastróficas.

Con el incidente del Rimac fuimos llamados a atender la molestia de un gran importador de Guayaquil, cliente de una importante aseguradora. Su molestia surgió porque el ajustador del siniestro le había enviado una comunicación solicitando desembolsar la suma de 298 000 USD como gastos de avería gruesa. Así pues, su desconocimiento sobre el tema lo hizo concluir que lo estaban tratando de estafar.

Los importadores frecuentemente desconocen que ellos mismos aceptan este procedimiento de la avería gruesa cuando firman el *Bill of Lading*¹ para que la naviera le transporte sus mercancías y que además es una tradición que se remonta a los orígenes del comercio organizado.

1. El “Conocimiento de embarque marítimo” del inglés Bill of Lading (B/L) es el documento que demuestra el contrato de transporte marítimo con las líneas navieras y que cumple con las funciones de declarar el tipo de las mercancías y su recibo para ser embarcadas.



Lo que se acostumbra es que la declaración de la avería gruesa por parte del capitán, quien es la autoridad civil sobre el buque, le da derecho a contratar una empresa experta en salvamentos para que ayude con el rescate de la mercancía y los restos del buque. Los gastos de salvamento tales como alquiler de buques para recibir la carga, alquiler de aéreas de almacenamiento en puertos, grúas y demás equipos incluyendo la reparación del buque se denominan gastos de avería gruesa y se deberán repartir proporcionalmente entre los dueños de la carga y del buque.

Por este motivo, a este importador le estaban cobrando 298 000 USD equivalentes a un 48% del valor de la carga que llevaba en el Rimac (el ajustador hizo una reserva inicial sobre el 48% del valor de la carga, porcentaje que disminuyó posteriormente a un 32%). Si en ese momento el importador no tenía una póliza de transporte, se vería obligado a disponer de sus propios recursos. En caso de que no acepte esto, le da derecho a la línea naviera de rematar la mercancía en el próximo puerto al mejor postor.

Es importante aclarar que los gastos de avería gruesa se cobran únicamente sobre gastos de aquella carga que quedó en buen estado. Por su parte, las pérdidas causadas en el incidente generalmente las tienen que asumir los dueños de las mercancías con su patrimonio o con la póliza de transporte que hayan contratado.

¿Y por qué una línea naviera usualmente no es responsable de los incidentes en el mar? La respuesta a este interrogante se resuelve en el capítulo 7 “Las reglas del mar” de este libro en el que un siniestro nos muestra la complejidad que existe frente a las diferentes reglas en el transporte marítimo.

ASPECTOS JURÍDICOS

la avería gruesa se regula en las Reglas de York y Amberes (RYA) 2016² que surgieron como respuesta al creciente número de conflictos entre las distintas regulaciones sobre la avería en cada país. A pesar de que *no es un tratado internacional con fuerza vinculante para las naciones* su aplicación se ha convertido en una constante práctica en el comercio marítimo internacional.

Las Reglas de York y Amberes están conformadas por dos cuerpos normativos: el primero es una serie de principios generales que rigen la avería gruesa (que van desde la letra A–G) y el segundo se trata de reglas particulares que regulan, entre otros, qué es la avería gruesa, en qué casos se aplican las reglas y cuáles pérdidas y gastos son admitidos en avería gruesa (I–XXIII).

Sin embargo, es importante resaltar que la avería gruesa también se encuentra definida y regulada en los artículos 1517 a 1528 del Código de Comercio colombiano. No obstante, dicha regulación es bastante genérica y no contempla la totalidad de los elementos incluidos en las Reglas de York y Amberes. Por este motivo, la aplicación de las mencionadas reglas cobra una gran importancia, para lo cual, como se mencionó previamente, las partes deberán establecerlo previamente en el *Bill of Lading* por tratarse de una regulación privada que no es vinculante si no se establece de tal forma.

Ahora bien, al existir los dos referidos cuerpos normativos (las reglas alfabetizadas y las numeradas) en las Reglas de York y Amberes se generó controversia sobre cuál cuerpo primaba sobre el otro. Sin embargo, después de una importante decisión jurisprudencial de un Tribunal de Inglaterra (Vlassopoulos c. British & Foreign Marine Insurance Co. The Makis) en la cual se determinó que las Reglas de York y Amberes se debían interpretar como una unidad, se firmó el Pacto del Makis en el que se incluyó una nueva “Regla de Interpretación” la cual estableció que, con excepción a los casos específicos previstos en las reglas numeradas, la avería gruesa se regulará de acuerdo con las reglas alfabetizadas³.

2. Las Reglas de York y Amberes del 2016 se pueden encontrar en la página web: Vincent J.G. Power, “EU Maritime Law Reports,” Comité Maritime International. <http://www.comitemaritime.org>

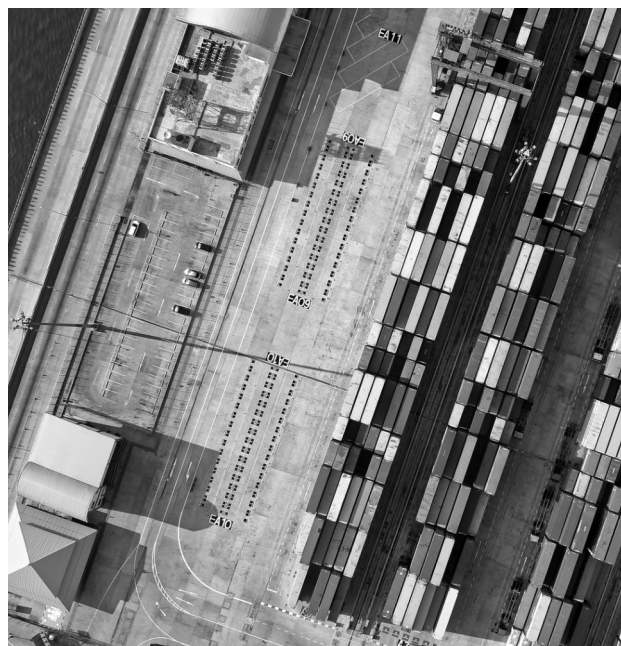
3. “Estudio preliminar de la avería gruesa o común” en Naciones Unidas, “Junta de comercio y desarrollo [transporte marítimo] comisión permanente de desarrollo del sector de los servicios: transporte marítimo, tercer período de sesiones, Ginebra, 6 de junio de 1995. Tema 5 del programa provisional” (Ginebra: documentos de la conferencia y actas resumidas de las sesiones plenarias y de las sesiones de las comisiones principales, 1991).

En este orden de ideas, es relevante mencionar que la Regla A de York y Amberes define los elementos esenciales para que se configure un acto de avería gruesa, a saber:

- Un acto intencional y razonable;
- Un sacrificio o gasto extraordinario;
- Que tenga como finalidad la protección común de los intereses de la aventura marítima; y
- Sea realizado con el fin de evadir un peligro.

Adicionalmente, la regla E establece que: (i) La parte que adelanta un reclamo es a quien le corresponde probar que la pérdida o daño corresponde a una avería gruesa; y (ii) Las partes deben aportar la información y/o los soportes de la pérdida o gasto al ajustador de la avería en un término de 12 meses, so pena que el valor contribuyente sea calculado de acuerdo con la información que disponga el ajustador.

En conclusión, la avería gruesa es una institución tradicional propia del derecho marítimo que permite repartir los riesgos del transporte entre distintos actores, por lo que es de suma importancia conocer su regulación y sus implicaciones en el transporte marítimo de mercancías.



CONSEJOS PARA EL MANEJO DE LOS RIESGOS

Usualmente todas las grandes líneas navieras de portacontenedores incluyen cláusulas estandarizadas en donde se incluye la aplicación de las Reglas de York y Amberes. Sin embargo, no ocurre lo mismo en los buques arrendados o “charteados”, en donde se negocian en mayor medida los términos y condiciones del respectivo contrato, por lo que hay que revisar especialmente la inclusión de la aplicación de las referidas reglas.

TIPS PARA EL PROGRAMA DE SEGUROS

Recomendamos verificar que la cobertura de avería gruesa esté incluida en los programas de seguros de transporte, pues no se incluye necesariamente de forma automática. Sin embargo, la práctica comercial es tenerla en los amparos básicos de cualquier póliza de transporte. Las compañías que utilizan el formato inglés del Institute of London Underwriters (Instituto de Aseguradores de Londres) así lo incluyen.

Estas coberturas están incluidas en el programa E-CARGO de manera automática.

REFERENCIAS

Normatividad internacional

Reglas de York y Amberes [Comité Marítimo Internacional], 2016.

Normatividad nacional

Decreto 410 de 1971. Por el cual se expide el Código de Comercio. 16 de junio de 1971. DO:33339.

Doctrina y otros

Guzmán Escobar, José Vicente. El contrato de transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2007.

J.G. Power, Vincent. “EU Maritime Law Reports.” Comité Maritime International. <http://www.comitemaritime.org>.

Naciones Unidas. “Junta de comercio y desarrollo [transporte marítimo] comisión permanente de desarrollo del sector de los servicios: transporte marítimo, tercer período de sesiones, Ginebra, 6 de junio de 1995. Tema 5 del programa provisional.” Ginebra: documentos de la conferencia y actas resumidas de las sesiones plenarias y de las sesiones de las comisiones principales, 1991.

Spencer, Jonathan. Guía práctica de avería gruesa. Editorial Alsum, 2018. <https://congreso2020.alsum.co/wp-content/uploads/2020/10/Guia-practica-averia-gruesa.pdf>