

El caso “Irán Hamzeh”: buque vs. grúa



Cuaderno del Estudiante



Carmen Campo

El 26 de enero de 2008, el buque “Irán Hamzeh”, cuya armadora era “Islamic Republic of Irán Shipping Lines”, procedió a atracar en la terminal de carga de HOLCIM España, del puerto de Carboneras, Almería, para tomar un cargamento de clinker. Durante la maniobra el buque colisionó con una grúa pórtico instalada en el muelle. A consecuencia del accidente, el buque sufrió daños y la grúa resultó con graves deformaciones en su estructura.

El “Irán Hamzeh” estaba fletado, por tiempo, a la sociedad alemana Oldendorff GmbH y, por viaje, a HOLCIM Trading. Por otra parte, HOLCIM Trading (comprador) había concertado un contrato de compraventa, de 35.000 tons. de clinker, con HOLCIM España (vendedor) en términos FOB (INCOTERMS 2000) puerto de carga, Carboneras.

Tras la colisión, el barco quedó fondeado en el puerto de Carboneras y el 31 de enero, HOLCIM España presentó, en el Juzgado de 1º Instancia de Almería, una petición de embargo preventivo del “Irán Hamzed” por los daños causados en su grúa.

Con su barco inmovilizado en puerto, representantes de “Islamic Republic of Irán Shipping Lines” acudieron a un despacho de abogados especializado en derecho marítimo. El asesor jurídico responsable del caso se preguntaba ¿cuál sería la mejor estrategia para la defensa de los intereses de su cliente?

El buque y sus circunstancias

El buque “Irán Hamzeh”, de pabellón iraní, con puerto de matrícula en Bander Abbas (Irán), era un granelero, construido en 1986 por Daewoo Shipbuilding & Marine, Corea del Sur, de 25.770 G.T. y 190 metros de eslora, número OMI 8320171, cuya armadora y propietaria era la mercantil “Islamic Republic of Irán Shipping Lines”.



“Islamic Republic of Irán Shipping Lines” (IRISL Group), anteriormente Aria Shipping Company, controlaba un total de 115 buques, 3,3 millones G.T., dedicados a todo tipo de tráfico.

El 21 de agosto de 2007, en su calidad de armadora, firmó un contrato de fletamento por tiempo (póliza NYPE) de su buque “Irán Hamzed” con la compañía alemana Oldendorff GmbH, en el que, entre otras estipulaciones, pactaron un flete diario de 56.000 \$ USA y además contenía la facultad de subfletamento.

El 15 de enero de 2008, HOLCIM Trading, compañía española dedicada al comercio internacional de cemento, clinker o similares, miembro del grupo internacional HOLCIM, subfletó por viaje el “Irán Hamzed”, a Oldendorff GmbH, utilizando la póliza (Gencon Charter-Party, 1994), siendo el puerto de carga: terminal este del puerto de Carboneras, (España) y el de descarga: un puerto no determinado de Guinea Conakry.

Previamente, HOLCIM Trading (como compradora) había firmado un contrato de compraventa, de 35.000 toneladas de clinker, que debían suministrarse entre los días 1 de enero a 5 de febrero de 2008, en

condiciones (INCOTERMS 2000, FOB) con HOLCIM España (como vendedora).

En cumplimiento del contrato de fletamento, Oldendorff GmbH ordenó al capitán del buque dirigirse al puerto de Carboneras, a cargar clinker, en su muelle este. D. Arcadio, de nacionalidad ucraniana, era el capitán del “Irán Hamzeh”, había asumido el mando del buque el 2 de enero del 2008.

El sábado 26 de enero de 2008, el “Irán Hamzeh”, en lastre, arribó al Puerto de Carboneras para dirigirse a la terminal de carga/descarga, del muelle este, que explotaba en régimen de concesión administrativa HOLCIM España. Esta sociedad, de nacionalidad española, perteneciente al Grupo empresarial suizo HOLCIM, se dedicaba, entre otras actividades, a la extracción en canteras, fabricación, producción y venta de materia prima para la fabricación de yeso, cemento, clinker.



Clinker: producto del horno que se muele para fabricar el cemento.

En las cercanías del muelle este, HOLCIM España explotaba una planta cementera, de donde se extraía cemento o clinker que se embarcaba en dicho muelle. El material se transportaba, desde la planta hasta la terminal portuaria de carga, por una cinta cementera y posteriormente, hasta el barco, a través de unas tuberías a las bodegas del buque.



La terminal de carga de HOLCIM en Carboneras

El muelle este de la dársena del puerto de Carboneras, ubicado frente a la línea de costa, medía unos 110-120 metros de largo, apto para un solo buque. En la parte norte del muelle, en su esquina más exterior, e inmovilizada, estaba instalada una grúa pórtico giratoria, con capacidad para elevación de unas diez toneladas, construida en Portugalete en 1979, pero que no se utilizaba desde hacía 10 años.

El puerto de Carboneras, emplazado en el parque natural del Cabo de Gata, estaba protegido, por razones medioambientales, por la Junta de Andalucía que prohibió la carga de cemento y clinker a granel mediante el sistema de pala o grúa pluma. Por este motivo, la grúa no se iba a poder utilizar nunca más en ese muelle.

En el período de tiempo que la grúa estuvo en funcionamiento disponía de dos carriles para su desplazamiento por el muelle. Los prácticos portuarios exigían su emplazamiento en el centro del muelle durante las maniobras de atraque/desatraque de los buques, a fin de evitar el peligro para la navegación, que la grúa suponía, cuando estaba ubicada en la parte norte del muelle. Cuando la grúa dejó de emplearse, se inutilizaron los carriles y se inmovilizó en la parte norte del muelle, porque en el centro del mismo le estorbaba a la concesionaria HOLCIM. Desde entonces, varios buques de gran tonelaje habían chocado con la grúa durante sus maniobras portuarias.

La maniobra de atraque

En las inmediaciones del puerto, el capitán D. Arcadio, solicitó atraque con práctico.

A las 15:45, dos millas antes del puerto de Carboneras, subió a bordo del buque D. Juan Enrique, práctico integrado en la Corporación de Prácticos del puerto de Garrucha (Carboneras). A bordo del buque, D. Arcadio, el capitán entregó la documentación técnica del buque a D. Juan Enrique y éste le explicó la maniobra habitual de atraque.

La maniobra de atraque precisaba de la fuerza motriz de remolcadores, sirvieron el “Albireo” y el “V.B. Almería” de la sociedad “Servicios Auxiliares de Puertos SA” (SERTOSA), concesionaria del servicio de remolque en el puerto de Carboneras.

D. Arcadio, capitán del “Iran Hamzed” y D. Juan Enrique, el práctico, se colocaron en el alerón de la banda para dirigir la maniobra, en el puente estaban los oficiales del buque.

En lo relativo a las condiciones meteorológicas, soplaba viento de levante, de fuerza 2 a 3 en la escala de Beaufort, lo que incidía en la obra viva de los costados del buque al estar en lastre. La mar estaba agitada, había olas moderadas fuera de la dársena y el cielo cubierto.

La maniobra habitual de atraque consistía en fuerza motriz mediante dos remolcadores, ciaboga por la banda de babor en sentido contrario a las manecillas del reloj, para entrada a dársena por popa, y alineamiento en paralelo al muelle este del puerto, babor a muelle, a unos veinte metros del mismo, para lo que se darían los esprines, atracando con la ayuda de empuje a carnero de los remolcadores, si era necesario.

El choque

Durante la maniobra de atraque, como consecuencia del viento de levante reinante, la popa del barco se separó entre diez o quince metros del muelle. El práctico dio orden al remolcador “Albireo” para que empujase y así lo hizo, dando un toque al casco del “Irán Hamzeh” con potencia mínima. A consecuencia del empuje, el buque tomó inercia hacia el muelle y el práctico dio orden, en varias ocasiones, a la patrona del “Albireo” para que aguantase, lo que no hizo.

A las 17: 13, debido a la inercia, el buque tocó las defensas del muelle y la zona de curvatura de la aleta de babor se introdujo en el interior del muelle, provocando que la toldilla de popa pasase encima del muelle y chocase con la grúa pórtico.

Tras el contacto con la grúa, la tripulación largó los cabos de los remolcadores, dio poco avante y timón a babor, a fin de parar el movimiento a popa, y el buque salió del muelle y del puerto fondeando en el exterior.

A consecuencia del impacto, la grúa pórtico resultó con grandes deformaciones en toda la estructura inferior, lo que ocasionaba una acusada inestabilidad y peligro de caída, además de la base de giro también quedó dañada la zona de protección de motores.

Por su parte, el buque “Irán Hamzeh” resultó con las chapas de los finos de popa arañadas y torcidas, en una superficie de 8 metros de largo y 0,5 metros de ancho, con los costados 32-40 torcidos en el lugar de la primera

planta de la sala de máquinas, con un área abollada de un metro cuadrado.

Sucesión de acontecimientos

El día 29 de enero, el capitán remitió un correo electrónico a su asegurador, con copia al agente protector del buque, en el que decía:

”.....téngase en cuenta que no hay carga a bordo en este momento, el buque está en fondeadero (puerto de Carboneras). El buque no ha comenzado ni completado ninguna formalidad. El buque sólo pretendía atracar pero debido al accidente ha largado amarras y echado el ancla. Según información dada por D. Gabino (perito del P&I), la grúa derrumbada en el puerto no estaba en uso desde hacía algún tiempo. Todas las operaciones portuarias han cesado debido a la condición insegura de la grúa dañada, la cual permanece en el muelle sin ningún arreglo para sujetarla. El puerto no permitirá ninguna operación de carga hasta que la grúa sea desmantelada y sacada del puerto, operación que llevará al menos 3 o 4 semanas”.

El día 30 de enero de 2008, el Jefe del Distrito Marítimo de Garrucha y Carboneras informó al capitán del buque, a través de su consignatario, que:

”....previo al despacho del mismo (buque), se deberá aportar informe de la Sociedad Clasificadora que especifique que el buque se encuentra en situación de efectuar sus navegaciones con seguridad”.

El día 31 de enero, HOLCIM España presentó, ante el Juzgado de Almería, una petición de embargo preventivo del buque “Irán Hamzed”, "por daños causados por el citado buque en una de las grúas". Según la petición, el valor de la grúa era de 500.000 €, más 277.000 € por el desmantelamiento y 15.000 de proyecto de desmantelamiento.

Oldendorff GmbH declaró al buque en situación “off-hire” desde las 17.20 horas del día 26 de enero de 2008.

Con su barco inmovilizado en puerto, representantes de “Islamic Republic of Irán Shipping Lines” acudieron a un despacho de abogados, especializado en derecho marítimo, para que diseñaran la estrategia de defensa de sus intereses. El asesor jurídico, encargado del caso, sopesaba distintas alternativas para determinar las acciones que los armadores podían plantear en atención a las circunstancias. ¿Cuál sería la mejor estrategia para la defensa de los intereses de “Islamic Republic of Irán Shipping Lines”?

ANEXO

CONDICIONES DEL CONTRATO DE COMPRAVENTA DE MERCANCIAS (CLINKER). (EXTRACTO)

HOLCIM Trading, mediante contrato privado, compró a HOLCIM España 35.000 toneladas de clínker que debería ser suministrado entre los días 1 de enero a 5 de febrero de 2008, a 60 \$ USA la tonelada, en condiciones FOB.

Condiciones del contrato:

"El vendedor deberá aceptar el buque nominado por el comprador, en 24 horas, si el barco cumple con las condiciones del puerto de carga. El vendedor debe anunciar las condiciones del puerto".

"The port of loading shall be at Carboneras, Spain. The point of delivery shall be Carboneras, Spain. Delivery shall take place as the Clinker progressively cross the vessel's rail when the vessel is at the mooring/berthing/anchorage place at the loading port. Ownership of the clinker shall be passed to buyer when delivery takes place at the port of loading. Except as provided otherwise herein, the provisions of Incoterms 2000 for FOB shall apply".

"Buyer or the appointed shipping Agent shall give seller, 10 days, 7 days, 3 days, 48 hours and 24 hours notice of the vessel's expected time of arrival ("ETA") at the loading port and any variation thereto of more than 12 hours".

"Upon arrival at the loading port, the Master of the vessel shall tender the Notice of Readiness during 08:00 hrs to 17:00 hours Sundays, holidays included (SHINC) by telex, radio or telephone (...) to the appointed shipping Agent (...)"

"Seller shall undertake to deliver alongside the vessel and load into the vessel's holds, free of any risk, liability and expense whatsoever to Buyer. Seller to guarantee: for the clinker, a loading rate at Carboneras, of minimum 8.000 metric tons per weather working day of 24 consecutive hours, Sundays and holidays included (SHINC). BIMCO Holidays are excluded unless used which case actual time used to count".

"Lay time at the loading port shall commence 6 hours after valid Notice of Readiness is tendered. In case loading commence sooner, than actual time used by seller for loading shall count as laytime".

"The vessel shall be loaded at the risk and expense of seller who shall ensure that payment for any damage caused to the vessel by stevedores used to load the vessel, whether or not employed by Seller (...)"

"Loading shall be deemed to be completed and laytime or demurrage shall cease to run when the entire shipment of Clinker has been loaded into the vessel's holds, trimmed, and all the stevedores' equipment has been removed from the vessel. Cost on Sellers account".

"First opening and last closing of hatches at loading port to be done by the vessel's crew at the ship owner's expense, provided permitted by local regulations".

"As loading clinker is to be loaded through holes on hatch covers which are to be burned open, rewelded (sic) and approved by the vessel's class surveyors at Seller's expense but in buyer's time provided burnings do not exceed 6 hours and rewelding to not exceed 5 hours"

"If the time taken for loading exceeds the lay time allowed, Seller shall pay buyer demurrage in respect o such excess tie at the charter party rate, such rate to be determined in United States Dollar per 24 hours (or pro rata for part thereof), promptly upon receipt of buyer's written invoice to seller for the sum due, together with customary supporting documents, (laytime calculations, NOR, Agent's time sheet, statement of facts)".

"Half despatch for laytime saved which will be based on half of the demurrage rate".

"Demurrage or despatch to be settled within 30 days after presentation of supporting documents".

"This contract is subject to force majeure at any time during the period in which the contract is in force; either party is unable to perform in whole or in part its obligations under this contract because of: hostilities, military operations of any nature, acts of public enemies, civil commotion, sabotage, strikes, lock-out, fire, floods, explosions, major factory breakdowns affecting to the production, war whether declared or not, or warlike events, acts of god, acts of government (including but not limited to prohibition of exports and imports). In such events the date(s) of fulfillment of any waiver/extension of time in respect of delivery of any installment or part of the goods shall not be deemed to be a waiver/extension of time in respect of the remaining deliveries and if the existence of such circumstances exceeds 90 (ninety) days, each party shall have the right to refuse further performance of contracts, in which case neither of the parties shall have the right to claim any eventual damages.

The party which is unable to fulfill tins obligations under this contract owing to force majeure must immediately inform the other party of the existence and/or determination of the circumstances preventing the performance of the contract. A certificate issued by chamber of Commerce in the country of the party claiming force majeure shall be sufficient proof of the existence of the circumstance".

"The international rules of interpretation of trade terms" known as the Incoterms 2000, as amended from time to time, shall apply to this contract. Terms and conditions of Gencon Charter Party 1994, not in contradiction with this contract, to apply".