CONVERSATORIO VIRTUAL SOBRE EL COVID-19 Y SU INCIDENCIA EN EL SEGURO MARÍTIMO

AVDM, UCAB, IIDM RAMA VENEZOLANA, AVEDESE

5 de Mayo 2020

CASO VENEZUELA

JOSÉ ALFREDO SABATINO PIZZOLANTE

Primeramente, nuestro saludo a todo el público asistente a este Conversatorio virtual, y el reconocimiento a las instituciones patrocinantes. Nos complace, muy especialmente, compartir en la tarde de hoy con este extraordinario Panel de expertos, todos, además, viejos amigos.

Se nos han asignado no más de ocho minutos para abordar el tema del COVID-19 y las incidencias jurídicas que en materia de seguro marítimo ha tenido en Venezuela, lo que nos proponemos hacer desde la óptica del Corresponsal de P&I (y Casco & Maquinaria o H&M), puesto que contamos esta tarde en el panel con el Dr. Rafael Díaz Oquendo del UK Club, quien con mucha más autoridad hablará sobre la cobertura de Protección e Indemnización, complementando así nuestra intervención.

Para aquellos no familiarizados con el tema, vale decir que los Corresponsales de P&I se desempeñan como representantes de los aseguradores de Protección e Indemnización, prácticamente actuando como sus ojos y oídos en los puertos, brindando asistencia y asesoría

a los miembros asegurados, adelantando investigaciones de siniestros y colaborando en el manejo del reclamo a nivel local.

El 13 de marzo de 2020 aparece publicado en Gaceta Oficial No. 6.519 Ext., el Decreto mediante el cual el Ejecutivo Nacional declara el Estado de Alarma para atender la emergencia sanitaria del COVID-19 en el país. Decreto, por cierto, ahora prorrogado hasta el 13 de mayo, y conforme al cual el Presidente de la República puede ordenar la suspensión de actividades en determinadas zonas o áreas geográficas.

Es importante mencionar que en el marco de la suspensión de actividades producto del Estado de Alarma, se cancelan la totalidad de los vuelos aéreos y se cierran las fronteras terrestres.

El Artículo 9, numeral 8, del Decreto en referencia señala que no serán objeto de suspensión las “actividades vinculadas al sistema portuario nacional”, en razón de lo cual los puertos de uso comercial – operados principalmente por Bolipuertos, S.A.– vienen trabajando con normalidad, al igual que el resto de los terminales marítimos. Claro está una normalidad que es relativa, pues la falta de combustible, que necesariamente afecta al transporte público, además de las restricciones en la movilidad, tienen serio impacto en el despacho de mercancías a su destino final, así como el movimiento del personal en general.

Los trabajadores portuarios ejecutan sus labores en operaciones sin mayores requerimientos sanitarios que no sean el uso de guantes

de látex y mascarillas, según lo ordena la Circular 0007-2020 del 19 de marzo, emanada de Bolipuertos, S.A., quien además en vista de las dificultades actuales que experimentan las empresas de mensajería viene aceptando fotocopias de conocimientos de embarque originales para el retiro de las mercancías de los patios y almacenes.

Las aduanas marítimas también se encuentran trabajando, pero es importante mencionar que en lo que a documentación original se refiere (licencias, registros sanitarios, facturas comerciales y documentos de transporte, entre otros), las ya tradicionales dificultades impuestas por las interrupciones eléctricas y falta de internet se ven agravadas por la pandemia, requiriendo flexibilizar la presentación de los originales, sustituyéndola por documentación escaneada junto a cartas compromisos para la presentación del original en fecha posterior.

El normal funcionamiento de los puertos de uso comercial, podría decirse, fue ratificado por el INEA, a través de la Circular No. 06 del 13 de marzo, en la que se declara el "Nivel de Protección 1" de conformidad al PBIP, sujeto a un número de medidas preventivas, tales como la obligación del capitán de informar sobre los tres últimos puertos, cuarentena obligatoria en caso detección de síntomas del COVID-19, entre otras.

Adicionalmente, el INEA ordenó mediante la Circular No. 010 del 17 de marzo, la suspensión hasta nueva orden del embarque y desembarque de las tripulaciones de los buques en puertos venezolanos.

Sin embargo, es importante mencionar que esta medida de suspensión, ha sido ahora sustituida por la Circular No. 014 del pasado 27 de abril, mediante la cual se dictan las directrices para la movilización de la gente de mar y personal asociado a la interfase buque-puerto, que a través de la obtención de un salvoconducto permitirá entre otras actividades los cambios de tripulación y desembarques para asistencia médica de las tripulaciones nacionales y extranjeras, quienes son reconocidos bajo el referido instrumento como “Trabadores Clave” (Key Workers) de la industria, siguiendo la recomendación de la OMI.

Otros instrumentos de interés emanados de la autoridad acuática, incluyen la Circular No. 011 a través de la que se designan médicos marítimos en cada circunscripción acuática, la Circular No. 012, por la cual se acuerda el otorgamiento de una prórroga hasta el 30 de junio de 2020, a los títulos y refrendos expedidos a la Gente de Mar emitidos por aquélla, y la Providencia Administrativa No. 332 por la que se habilitan zonas de cuarentena específicas en las circunscripciones acuáticas de Las Piedras, Puerto Cabello y Puerto La Cruz.

Es en el contexto de este breve recuento, que en la actualidad se desenvuelven el transporte marítimo y las operaciones portuarias en el país, desde luego, no sin ciertas dificultades.

Estas dificultades no difieren mucho de las que vienen encontrando los armadores, la gente de mar, personas asociadas a la

interface buque-puerto y las mercancías en muchos puertos del mundo y que se manifiestan, entre otros supuestos, en:

1) La imposibilidad de efectuar cambios de tripulación;
2) Desembarcar tripulantes para asistencia médica por enfermedades distintas del COVID-19;

3) Cuarentenas que en algunas ocasiones pueden resultar arbitrarias;

4) Dificultades en el acceso a los terminales para la práctica de inspecciones al buque y la carga, e investigación de siniestros;

5) Requerimiento de permisos especiales (por ejemplo, salvoconductos) para desplazarse;

6) Discusiones adicionales en torno a eventuales garantías a ser presentadas como consecuencia de siniestros, en particular cuanto se estima el lucro cesante; y,

7) Reclamos por entrega de mercancías sin el conocimiento de embarque original, todas dificultades con incidencia en el seguro marítimo en términos de variaciones de riesgos, coberturas aplicables, manejos de reclamos e investigaciones de siniestros.

Una imagen vale mil palabras, como reza el viejo adagio, así que un reciente ejemplo en el que se vio involucrado nuestra oficina, puede demostrar de mejor manera las dificultades creadas por el COVID-19:

Un buque entra a aguas jurisdiccionales de Venezuela y se encuentra con una embarcación pesquera extranjera a punto de zozobrar, por lo que le presta asistencia a sus ocupantes a quienes procede a rescatar, tal y como se espera debe ocurrir, en cumplimiento de las regulaciones internacionales y la costumbre.

Los tripulantes de la embarcación zozobrada son tomados a bordo del buque mercante, que le correspondía estar varias semanas fondeado a la espera de carga, cuyo Capitán da aviso inmediato a las autoridades a fin de proceder con el desembarco de las personas rescatadas, brindarle asistencia y arreglar su posterior repatriación.

Sin embargo, hay un detalle que omitimos hasta ahora, y es que entre las personas rescatadas había una que al ser examinada a bordo presentaba fiebre, lo que ocasionó que el buque fuera de inmediato puesto en cuarentena, por parte de las autoridades, instruyendo al Capitán brindarle tratamiento médico para lo que luego resultó ser una malaria, que a Dios gracias pudo ser tratada con el restablecimiento del enfermo.

Al término de la cuarentena, y con el buque aún fondeado, una serie de elementos que no vienen al caso referir, pero todos vinculados al COVID-19, impedirán el desembarco de los rescatados en los días subsiguientes, incrementando con ello las molestias del Capitán y los armadores, las preocupaciones de la tripulación y, desde luego, las de los aseguradores.

El ejemplo nos resulta interesante porque un evento totalmente normal dentro de la aventura marítima, de relativa pronta solución bajo circunstancias ordinarias, y que debió terminar con el desembarco inmediato de los rescatados, se convirtió en algo complejo e, incluso, riesgoso para la totalidad de la tripulación, dando lugar a la revisión del alcance de la cobertura de seguros y costos extras, interrogantes y consideraciones.

Interrogantes y consideraciones que al final del día no difieren de las mismas que en la actualidad aseguradores, asegurados y especialistas como los aquí presentes, nos formulamos a la luz del COVID-19, lo que justifica con creces el Conversatorio de esta tarde para el intercambio de opiniones e ideas.

Muchas gracias.