

Mesa Redonda Sesión II

MESA REDONDA DE LA SEGUNDA SESIÓN

MODERADOR: Cap./Alt. ANGEL TILLERO SILVA

Muchas gracias a Paolo Ghirardani, muchas gracias a Freddy Belisario, a Rafael Reyero y a Luis Cova Arria por las maravillosas intervenciones de esta tarde, y gracias a todos ustedes por habernos acompañado. De inmediato se abre la sesión de preguntas y respuestas. Tiene la palabra el Cap. Sigifredo Rodríguez

CAPITÁN SIGIFREDO RAMÍREZ:

Para el doctor Ghirardani. En relación con el futuro de los Clubes de Protección e Indemnización, hay dos actividades que inciden determinadamente en la creciente responsabilidad de los Clubes, la una es la de las grandes catástrofes ecológicas, de las cuales hablaban esta mañana varios de los ponentes y usted mismo. Cómo vé usted la influencia que ejercerá en el futuro los Clubes, esa necesidad de cubrir casi ilimitadamente las consecuencias de un desastre ecológico, por ejemplo si no se aplica ningún límite de responsabilidad, tal como establecen estatutos como el de la Oil Pollution Act de Estados Unidos, y en general la actitud que muchos están tomando en relación con la protección del medio ambiente marino. Ésa es una pregunta.

La segunda es, cómo incidirá en el futuro de los Clubes, el creciente tráfico de narcóticos y de otras sustancias psicotrópicas, sobre el cual los países cada vez más están ejercitando unas severísimas sanciones, para los transportadores particularmente, sanciones que de todas maneras en último término son trasladadas a los Clubes.

DOCTOR PAOLO GHIRARDANI:

Por la primera pregunta, yo creo que en realidad son muy pocas las reclamaciones que van a llegar al nivel más alto de cobertura y en realidad la gran catástrofe yo creo que no va a ocurrir, entonces yo creo que la mayoría de las reclamaciones van a quedar dentro de los límites que ya tienen; pero por supuesto, siempre hay los riesgos y yo creo que cada armador, si los Clubes ponen un límite - y yo creo que lo van a hacer - en la cobertura; pues, si armadores tienen un riesgo alto, pueden buscar otra cobertura a los excesos de pérdida de cobertura, por su cuenta. Las reclamaciones para, por ejemplo, derrames, quedan un poco fuera del problema actual, porque los Clubes tienen un nivel fijo para reclamaciones de oil spills.

La segunda, las drogas no hay mucho que se puede decir, las aduanas sí que ponen multas muy altas y lo único que se puede hacer es tomar todas las medidas previsibles y cooperar con la aduana en cuanto sea posible. Pero en realidad yo he visto dos o tres casos, donde los armadores en realidad no podían hacer nada y ahí tienen la cobertura con los clubes y más nada.

DOCTOR RAFAEL REYERO:

Quizás para complementar un poquito y creo que tu pregunta Sigifredo, fue expresión de la gran preocupación que hay en el grupo internacional de los clubes de P&I. El International Group que, como tú muy bien sabes, agrupa a los principales Clubes del mundo, no solamente a los Clubes londinenses, por eso fue que se le cambió el nombre, porque antes era el London Group, ahora es el International Group, está enfrentando al movimiento que hay en la actualidad, de ponerle un límite a la responsabilidad de los clubes, tal como lo dijo Paolo, solamente existe ese límite en lo referente a contaminación, como saben son 500 millones de dólares y la posibilidad de un leageard, o sea, una capa superior a los 500 millones, que ofrecen los mismos clubes de 200 millones, pero colocado en el Mercado asegurador, por el cual el miembro debe pagar. Pero existe un movimiento de hace unos cuantos años para atrás, liderado por un grupo de clubes, dentro de ellos si no me equivoco está el Yukel Club, que te escuché decir que perdió un tanto por ciento de tonelaje de inscripción, donde están indicando que se debe limitar la responsabilidad de los clubes, no en contaminación, porque ya ese límite está establecido, sino en reclamaciones no relacionadas con contaminación, toda la gama de reclamaciones que cubre un club de P&I; de ahí esa gama de responsabilidades contractuales, daños personales, muerte, multas, remoción de naufragio, etc., y ha habido oposición y, tengo entendido, que los Clubes se han dividido en dos, aquellos que dicen debemos mantener la filosofía de no limitación, y otros que dicen vamos a limitar; y aquellos que dicen vamos a limitar, están estableciendo una cifra de 20 billones de dólares. Esa es la información que tengo de cómo está funcionando.

DOCTOR PAOLO GHIRARDANI:

Lo importante es que el sistema de cobertura ilimitada no puede existir si todos los miembros del grupo no están de acuerdo. Si uno o dos dicen que no, ya no participamos en el acuerdo del International Group, pues un solo club no puede seguir ofreciendo cobertura ilimitada porque el sistema depende de participación de todos los clubes y todos los miembros. Entonces, si uno lo hace y he oído hoy que el Sten Shumishu ya ha dicho que ahora tenemos cobertura limitada, yo creo que poco a poco los demás van a aceptar el hecho de que no lo pueden ofrecer. Entonces, yo creo que es un cambio que vamos a ver, en mi opinión bastante

inteligente, porque para los armadores es un gran riesgo tener cobertura ilimitada, sobre todo para las grandes líneas del mundo, porque ellos tienen sus flotas y tienen que respaldar reclamaciones, pero los griegos, por ejemplo, con un buque, con una sola sociedad, si hay una gran reclamación ellos pueden liquidar su sociedad y desaparecer, dejando todas las reclamaciones para los grandes, y por eso yo creo que en esta cosa ya hemos visto el comienzo del cambio.

DOCTOR ALEJANDRO UBIETA:

Mi pregunta es para el doctor Cova, y se refiere a que si hay alguna previsión en el proyecto de los BL electrónicos, relativa a la posible demanda de un BL electrónico, porque yo tengo dos inquietudes, la primera es relativa a los conocimientos que tiene que tener un juez en materia informática, para poder nada más entender un BL electrónico. Y la segunda, que en países de Derecho Civil, como los latinoamericanos, donde el Derecho es eminentemente escrito y tiene que constar en documentos, y que tiene sistemas probatorios tan rígidos, en los que los documentos pueden estar sujetos a desconocimiento, a todo ese tipo de circunstancias, cómo se puede accionar un BL electrónico judicialmente, si en ese proyecto hay alguna previsión para eso, aunque sé que es eminentemente para el derecho anglosajón.

DOCTOR LUIS COVA ARRIA:

Es correcto, la finalidad de la Ley Modelo es eso, darle un reconocimiento legal, por supuesto legal significa que tiene que ser emitido por el juez que lo conozca, sino que tenga validez en el comercio electrónico. Y dice la Ley en un artículo específico, que no se puede negar reconocimiento legal a un mensaje de datos, que es como se menciona en la terminología del Modelo, que es un término nuevo por supuesto dentro del ambiente mundial, no solamente en nuestros países; no se puede desconocer validez legal a un mensaje de datos, por el simple hecho de que se trate de un mensaje de datos. Y por supuesto, eso significa, que a los efectos de su exhibición ante un juez, puede imprimirse y presentarse simplemente la impresión, y así lo dice, que deriva de este conocimiento.

Pero, en aquellos países, y eso lo establece también, en que se emita el conocimiento de embarque, ya se salga del ambiente electrónico y se emita para los efectos de un juicio, o por lo que sea, se emita el printer, lo que nosotros llamamos la impresión del conocimiento, en ese momento, lo dice la Ley, que eso es importante tener en cuenta, cesa el ambiente electrónico. O sea, cuando se está negociando electrónicamente se trata de un ambiente que conocemos nada más que en pantalla y en base de datos, pero no solamente para cuestiones

judiciales, también para cuestiones aduaneras. Y éste cesa al emitirse un BL impreso.