

RISK WATCH

FEBRERO 2018

RIESGOS PERSONALES PRESENTACIÓN DEL EQUIPO
NAVEGACIÓN Y NÁUTICA VENEZUELA: LAS TRIPULACIONES DEBEN ESTAR VIGILANTES
LA HISTORIA DEL BRITANNIA Y NOTICIAS DEL CLUB
NORMATIVA ASOCIADOS DE ITOPF
LEGAL CIBERSEGURIDAD Y EL ACUERDO NYPE INTER-CLUB



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

MENSAJE DE LA EDITORA

EL OBJETIVO DEL BRITANNIA ES SER **LA EXCELENCIA ENTRE TODOS LOS CLUBES DE P&I.**



Bienvenidos al primer Risk Watch del 2018. Ahora que hemos pasado el mes de Enero podemos mirar todos adelante a lo que sabemos que va a ser un excitante nuevo año. En esta edición continuamos presentando a uno de nuestros equipos en el frente de primera línea – en esta ocasión Riesgos Personales (antes Daños Personales) – así como los orígenes del Club. Esperamos que lo encuentren útil para poner caras a los nombres y descubrir un poco más acerca de las personas que facilitan un servicio de máxima calidad a nuestros Asociados dentro de nuestro negocio global.

Britannia tiene una larga tradición (163 años para ser exactos) por cuidar de sus Asociados y su tripulación. En el clima actual en el que los tiempos están muy ajustados y el desembarque a tierra es difícil de conseguir, es importante cuidar la salud mental y física para mantenerse seguro a bordo. Organizaciones tales como la Sailor's Society están ahí para ayudar por lo que animamos a todos nuestros tripulantes a que consulten la aplicación Wellness at Sea que tenemos el agrado de sponsorizar. Pueden encontrar los detalles en la página siguiente.

Tras el cambio de imagen corporativa que hemos realizado el pasado otoño, parece un buen momento para repasar la historia del Britannia. Nuestro nuevo logo incluye las palabras "Trusted since 1855" y en la página 4 nos trasladamos 163 años atrás cuando Peter Tindall y John Riley establecieron el primer club de protección e indemnización (P&I) que resultó ser el Britannia Steam Ship Insurance Association Limited. Estamos muy orgullosos de nuestra historia, tradición y valores y continuaremos dando un servicio de primera clase a nivel mundial con un enfoque del siglo XXI.

CLAIRE MYATT
Editora



NOTA DE NUESTRA EDITORA Esperamos hayan disfrutado de la lectura de esta nueva edición. Buscaremos la forma de mantener y mejorar la utilidad, relevancia y el interés general de sus artículos. Si tiene alguna sugerencia o comentarios, por favor hágalos llegar a: publications@triley.co.uk

PRESENTACIÓN DEL EQUIPO DE RIESGOS PERSONALES

EL DEPARTAMENTO DE RIESGOS PERSONALES GESTIONA TODA LAS RECLAMACIONES DE TRIPULANTES, TERCERAS PERSONAS, PASAJEROS Y POLIZONES. ESTE TIPO DE RECLAMACIONES SUPONE EL 28% DEL NÚMERO TOTAL DE RECLAMACIONES DEL CLUB Y EL 39% DE LAS RECLAMACIONES DE UN VALOR INFERIOR A USD 1 MILLÓN. ES MUY IMPORANTE DISPONER PARA ELLO DE UN BUEN EQUIPO. BRITANNIA ES MUY AFORTUNADO DE TENER UN EXCELENTE GRUPO DE PERSONAS CON UNA EXPERIENCIA DE MUCHOS AÑOS Y QUE ESTÁN DISPONIBLES PARA AYUDAR A LOS ASOCIADOS CON CUALQUIER RECLAMACIÓN ASÍ COMO CON ASESORAMIENTO SOBRE TODOS LOS ASUNTOS RELACIONADOS CON LOS RIESGOS PERSONALES.



ELLA HAGELL es la Directora del Equipo. Después de cualificarse como solicitador en 1992 estuvo durante años trabajando para despachos marítimos líderes incluyendo 14 años en Pireo, Grecia. Se incorporó a Tindall Riley cuando regresó a Inglaterra en el año 2008 y obtuvo experiencia acerca de todos los aspectos de P&I y FD&D. Desde el 2014 ha estado al frente del Departamento de Daños Personales (ahora Riesgos Personales) y representa al Club en el Sub-Comité de Daños Personales del Grupo Internacional.



ILKA BECK es Fleet Manager. Se incorporó a este departamento en el 2014 proveniente de otro Club del Grupo Internacional. Tiene más de 8 años de experiencia tramitando asuntos de daños personales. Tras su traslado de Berlín a Londres a finales del 2005, Ilka trabajó para dos firmas de abogados tramitando reclamaciones de daños personales y de otro tipo. En total Ilka tiene más de 18 años de experiencia en la tramitación de siniestros de seguros. Ilka está cualificada como solicitador en Inglaterra y Gales y también está cualificada como abogada en Alemania (Rechtsanwältin). Representa al Club en el Sub-Comité de Enfermedades Profesionales del Grupo Internacional.



ANNE CASEY es Fleet Manager. Se incorporó a Tindall Riley en 1983 y obtuvo experiencia en varios departamentos antes de incorporarse al de Daños Personales en 1990. Anne tramita todo tipo de expedientes en el equipo de Riesgos Personales. Durante todos estos años ha obtenido una considerable experiencia en la tramitación de casos de polizones que se ha convertido en una de sus áreas particulares de experiencia junto con las reclamaciones de tripulantes.



GILLIAN LAM es una Claims Manager. Habiendo completado su Master en Shipping, Trade and Finance en Londres, Gillian se desplazó a Hong Kong para trabajar en el departamento de seguros y reclamaciones de un armador tramitando reclamaciones de casco y máquina, mercancías y tripulantes. En el año 2014 volvió a Londres y se incorporó a Tindall Riley. Gillian tramita fundamentalmente asuntos de enfermedad y accidente de tripulantes así como casos de polizones. Es una hablante nativa de cantonés y puede conversar en mandarín y actualmente está estudiando en sus ratos libres para sacar el título de solicitador.



JAN LEAVER es un Claims Manager. Antes de incorporarse a Tindall Riley en Marzo del 2012 Jan trabajó para dos agentes de recobro en el Reino Unido tramitando siniestros para aseguradores de mercancías. También estuvo involucrado en la supervisión de agentes del Lloyd's por todo el mundo. Se incorporó al equipo de Riesgos Personales en Abril del 2017 habiendo anteriormente trabajado en los equipos del Club dedicados al negocio escandinavo y taiwanés donde estuvo tramitando reclamaciones de mercancías y otros bienes.



APLICACIÓN WELLNESS AT SEA

Esta aplicación está esponsorizada por el Britannia Club y forma parte de un programa más amplio de bienestar a bordo de la Sailor's Society que incluye un curso de coaching on line y presencial. Se anima a los tripulantes a que descarguen esta aplicación para ayudarles a mantener su salud a bordo.

Para más información visite: www.sailors-society.org





NOTICIAS DEL CLUB

FORUMS EN EUROPA Y ASIA

Estos Forums regionales son una prueba de la estrategia del Club para proporcionar un servicio local y personalizado a los Asociados respaldado por una presencia global en el mercado.

EL FORUM EUROPEO se celebró en Lagonissi, cerca de Atenas. El Forum en su vigésima primera edición fue atendido por 52 personas de toda Europa y destacó el compromiso del Club de mantenerse accesible a la vez de proporcionar un servicio personalizado a los Asociados. Coincidió con el anuncio de que el Britannia abrirá una oficina en Grecia en el 2018.

“Fue importante para nosotros celebrar el Forum en Grecia dado que es la casa de muchos de los mayores armadores del mundo, algunos de los cuales son Asociados del Britannia. Abrir una oficina del Britannia en Grecia significará que podemos mejorar nuestro servicio personalizado a nuestros Asociados actuales y futuros en Grecia”, dijo Andrew Cutler, CEO del Britannia y los Gerentes.

Dale Hammond (Director y director de reclamaciones para los Asociados griegos) y Simon Williams (Director y responsable de suscripción de los Asociados griegos) se encargarán del establecimiento de la oficina del Club en Grecia.

COMITÉ REPRESENTATIVO DE LOS ASOCIADOS (MRC) Y EL CONSEJO

En Octubre se reunieron en Vancouver el MRC y el Consejo del Britannia. Se anunció que para el año 2018/19 no se aplicaría un incremento general de primas tanto para los riesgos de P&I como para los riesgos de FD&D.

También se aprobó una distribución de capital adicional de USD 10 millones entre los Asociados y basada en la prima que pagan los buques que se encuentran en riesgo a la medianoche BST del 17 de Octubre 2017.

EL FORUM ASIÁTICO se celebró en Hong Kong y presentó la estrategia del Britannia. Esta ha incluido el fortalecimiento de la presencia del Club en la región habiendo absorbido recientemente los Gerentes a su Corresponsal Exclusivo en Japón (renombrado Tindall Riley (Britannia) Japan Ltd.) con oficinas en Tokio y Kobe. Durante los próximos meses habrá más noticias acerca de las iniciativas del Club en Hong Kong y Singapur.

“El Forum para los armadores asiáticos es un evento importante dado que la mitad de nuestros Asociados están basados en esta región. Resulta vital realzar nuestro servicio personalizado a los Asociados mediante el establecimiento de oficinas propias del Britannia en los territorios claves” dijo Andrew Cutler.

BARBACOAS A BORDO

ORGANIZAR BARBACOAS A BORDO ES UNA ACTIVIDAD SOCIAL MUY POPULAR Y MUY FÁCIL DE ORGANIZAR. LA TRIPULACION PUEDE TRABAJAR CONJUNTAMENTE PARA ORGANIZAR LAS MESAS Y SILLAS Y PREPARAR LA BARBACOA. EL RESULTADO FINAL ES UNA COMIDA DELICIOSA.

PERO, como con cualquier fuego, es muy importante recordar que los tripulantes están gestionando situaciones potencialmente peligrosas así como sustancias inflamables.

Como ejemplo de cómo una simple barbacoa puede terminar en tragedia quisiéramos compartir los hechos de un caso reciente sufrido por uno de nuestros Asociados:

- se programó una barbacoa para toda la tripulación una noche
- los extintores estaban cercanos, se colocó una manguera de agua cerca de la barbacoa y también había baldes con agua cercanos
- dos tripulantes se encargaron de encender el fuego
- había dos recipientes con diluyente de pintura preparados para usarse para ayudar a encender la barbacoa, uno grande (18 litros) y otro pequeño

AQUÍ ES DONDE COMENZARON LOS PROBLEMAS



Cuando los tripulantes fueron a encender la barbacoa el diluyente fue trasvasado del contenedor grande al pequeño y luego palos envueltos con un trapo en uno de sus extremos se untaron con el diluyente para humedecer el carbón. Según los informes, los contenedores con el diluyente estaban apartados de la barbacoa pero uno de los tripulantes no tuvo suficiente cuidado y los dos recipientes prendieron fuego/explotaron causando quemaduras graves en el 80% de su cuerpo. El otro tripulante sufrió quemaduras menores.

El buque se desvió para desembarcar a ambos tripulantes que fueron hospitalizados y mientras que el que tenía quemaduras menores fue dado de alta rápidamente, el que sufrió las quemaduras importantes tristemente murió unos días más tarde a resultas de complicaciones médicas.

Este caso trágico demuestra que no es suficiente con establecer unos protocolos de seguridad en términos de combatir el fuego. El hecho de tener cubos con agua, extintores y mangueras a mano no previno el accidente – fue el método utilizado para encender el fuego lo que lo provocó.

VENEZUELA: LAS TRIPULACIONES DEBEN ESTAR VIGILANTES

ACTUALMENTE VENEZUELA SE ENFRENTA A UNA HIPERINFLACIÓN Y A UNA ESCASEZ DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES, HACIENDO ECONÓMICAMENTE COMPLICADOS ESTOS TIEMPOS PARA MUCHAS PERSONAS. HAY INDICIOS DE QUE ESTO PUEDE INCITAR A TERCEROS A COLOCAR DROGAS A BORDO PARA JUSTIFICAR LA IMPOSICIÓN DE MULTAS, EL CONTRABANDO DE DROGAS DESDE EL PAÍS O EL ALMACENAMIENTO A BORDO.

El Club ha tenido conocimiento de casos recientes relacionados con el descubrimiento de drogas en barcos que hacen escala en Puerto La Cruz. Las drogas fueron descubiertas por la Guardia Nacional durante las inspecciones en áreas comunes de los barcos. Se cree que fueron colocadas allí por terceros que subían a bordo en el puerto, para luego exigir que se pagaran las multas.

En el pasado ha habido varios incidentes relacionados con drogas adheridas al casco de los buques. A fin de evitar el contrabando, en algunos puertos de Venezuela, son ahora obligatorias inspecciones submarinas antes de que los barcos salgan a la mar. Hay informes de que los buceadores designados para llevar a cabo estas inspecciones han solicitado pagos en efectivo para evitar acusaciones falsas de que el barco ha sido o será utilizado para el contrabando de drogas.

También ha habido casos de polizones subiendo a bordo. Más recientemente, un polizón embarcó en La Guaira y fue encontrado muerto a la llegada al siguiente puerto.

Recomendamos que todos los buques que hagan escala en los puertos venezolanos estén alerta con las terceras personas que aborden el barco. La tripulación debe vigilar de cerca a todo el personal que suba a bordo y deben restringir su acceso a zonas clave. Los movimientos de terceros, incluidos los funcionarios, deben ser controlados igualmente. Las compañías de seguridad privadas pueden ofrecer vigilancia a los barcos mientras están atracados. Nuestros corresponsales locales Globalpandi S.A. pueden ayudar a los armadores con estos asuntos y proporcionar más información práctica si es necesario.

CONSEJO A LOS ASOCIADOS

Mientras tanto, si los Asociados tienen alguna preocupación, por favor comuníquense con el Club o directamente con nuestros corresponsales.



LA HISTORIA DEL BRITANNIA

David 1^o March 1856

The Britannia Steam
Ship Insurance
Association Limited

— and —

Josur Riley

Articles of Agreement

EL CLUB COMENZÓ SU ANDADURA EN 1855. EN AQUEL TIEMPO EL MUNDO ERA MUY DIFERENTE – FRANCIA E INGLATERRA ESTABAN EN GUERRA CON RUSIA EN CRIMEA, EL EXPLORADOR DAVID LIVINGSTONE FUE EL PRIMER EUROPEO EN VER LAS CATARATAS VICTORIA Y VIÓ LA LUZ EL PRIMER EJEMPLAR DEL DAILY TELEGRAPH. NI SIQUIERA SE HABÍAN CONSTRUIDO TODAVÍA EL CANAL DE SUEZ NI EL CUTTY SARK.



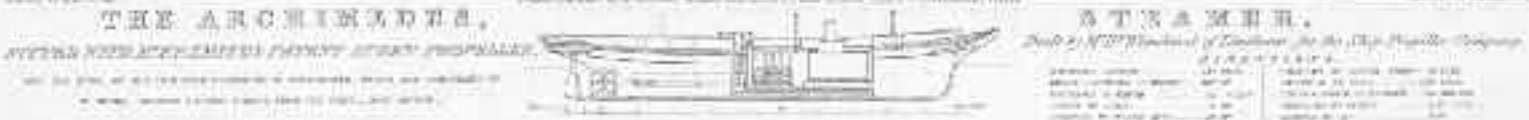
Blockley's British Isles March – “un ejemplar con melodías nacionales representativas”.



Libro de Reglas del Club de 1865



El 1 de Mayo de 1855, Peter Tindall, Riley & Co, comenzó la gerencia de The Shipowners' Mutual Protection Society



EL PRIMER CLUB DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN FUE ESTABLECIDO POR PETER TINDALL, RILEY & CO. FUE GESTIONADO POR JOHN RILEY, EL MÁS PEQUEÑO DE 14 HERMANOS DE UNA FAMILIA CAMPESINA DEL ESTE DE YORKSHIRE Y SU PRIMO PETER TINDALL QUE PROCEDÍA DE UNA FAMILIA DE ARMADORES Y BROKERS.

El Club inicial de protección probablemente aseguró únicamente buques de vela pero en 1871 Peter Tindall, Riley & Co. se convirtieron en los gerentes de un club exclusivamente para buques de acero. Fue en este momento cuando surgió el nombre de "Britannia", un nombre tomado de la clásica figura adoptada como símbolo nacional a principios del siglo XVIII. Dado que Britannia llevaba en su mano derecha un tridente y era por tanto la señora de los mares así como la personificación de la nación, debió de ser una elección natural por parte de los Riley cuando buscaban un nuevo nombre para su Club de protección.



Primera oficina de Tindall, Riley and Co en el 17 de Gracechurch Street

En 1860 la gestión del Club era muy diferente. Tindall Riley & Co. tenía oficinas no solo en Londres sino también en Sunderland. El Comité del Britannia tenía siete directores, todos ellos armadores británicos. El acta más antigua de sus reuniones data de 1911 y aún entonces consistía de una única hoja de papel manuscrita.

CRONOLOGÍA



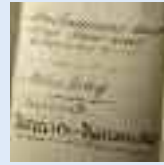
1855
Creación de The Shipowners' Mutual Protection Society por Peter Tindall y John Riley



1870
The Shipowners' Mutual Protection Society paga la primera reclamación por muerte



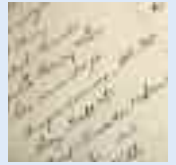
1871
El Club es renombrado "The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited"



1876
Britannia se registra como una compañía limitada por garantía



1899
Primer Pool creado entre seis Clubs, incluido Britannia



1901
Anglo-American Oil (luego ExxonMobil) se asocia al Britannia



1911

Se equipa al *Mauritania* con un sistema de radio búsqueda, con un rango de hasta 200 millas

En 1876 Britannia suscribía tres Clases de seguro que incluía riesgos de casco y máquina (Clase 1) y riesgos de Flete (Clase 2). Los riesgos de protección eran conocidos como Clase 3 al igual que hoy en día. Una legislación aprobada a mediados del siglo XIX alertó a los armadores sobre la posibilidad de tener que hacer frente a responsabilidades potencialmente elevadas con motivo de muerte producto de una negligencia. Esto supuso una ampliación de los términos de cobertura y el Britannia pagó la primera reclamación por pérdida de vida en 1870.

Otro ejemplo de esta tendencia era la preocupación de que la llegada de los barcos de vapor traería consigo un mayor número, y más serio, de abordajes con motivo de la inexperiencia de los que operaban estos nuevos buques. Los aseguradores de casco reaccionaron restringiendo su cobertura a tres cuartos del riesgo lo cual llevó a los Clubs a ofrecer protección por el cuartillo remanente. Al mismo tiempo, como una clara separación que se estaba desarrollando entre los intereses de la carga y el buque, este último empezó a solicitar cobertura de indemnización a la carga y especialmente cuando los tribunales comenzaron a emitir sentencias por las cuales los armadores no podrían confiar siempre en las excepciones de responsabilidad en sus conocimientos de embarque. Esta tendencia continuó de manera

diferente en 1899 cuando el Britannia se unió a otros cinco Clubs para formar el Acuerdo del Pool para compartir las reclamaciones en exceso de 10.000 Libras Esterlinas.

Cuando Peter Tindall falleció en 1857, John Riley continuó casi hasta el final de siglo jubilándose en 1898. Su sobrino EJ Riley se había incorporado a la compañía en 1876. En 1974 RT Riley se convirtió en un director de los Gerentes habiendo sido nominado por un armador canadiense. Estaba directamente relacionado con los Managers iniciales pero esto fue una pura coincidencia. El nombre de los Gerentes continúa manteniendo el nombre de los Riley hoy en día.

Y rápidamente llegamos al 2017 en que Britannia ha seguido creciendo manteniendo como su objetivo fundamental el dar a sus Asociados una excelente cobertura de P&I y FD&D.



ASOCIADOS DE ITOPF

ITOPF

APROVECHAMOS ESTA OPORTUNIDAD PARA RECORDAR A NUESTROS ASOCIADOS QUE LOS BUQUES INSCRITOS EN EL CLUB TAMBIÉN SON AUTOMÁTICAMENTE MIEMBROS (TANKERS) O MIEMBROS ASOCIADOS (NO TANKERS) DE ITOPF, THE INTERNATIONAL TANKER OWNERS POLLUTION FEDERATION (ITOPF). ITOPF ESTÁ PARA AYUDAR EN CASO DE UN INCIDENTE POR CONTAMINACIÓN.



ITOPF se creó hace casi 50 años para proporcionar servicios especializados a la industria del petróleo. Esto ahora ha evolucionado para ayudar a todo tipo de buques. El servicio prioritario de ITOPF es dar respuesta a derrames procedentes de buques ya sean de hidrocarburos, productos químicos u otras sustancias peligrosas. El servicio se facilita en cualquier parte del mundo, las 24 horas del día, los 365 días del año.

Esto normalmente se realiza a petición del Club de P&I o del armador y sin cargo, a excepción de los gastos.

La labor de ITOPF en el lugar del suceso varía según las circunstancias del incidente, pero siempre es de asesoramiento y se basa en un enfoque científico coherente. Esto normalmente incluye una o más de las siguientes actividades:

- informar a todas las partes sobre el posible destino y los efectos del hidrocarburo, de los productos químicos y de otras sustancias peligrosas
- asesorar y ayudar a todas las partes acerca de las técnicas de limpieza más adecuadas, con el objetivo de mitigar cualquier daño
- ayudar a obtener el equipo y a organizar la limpieza en los casos en que el armador debe organizar la operación de respuesta
- realizar inspecciones, supervisar la limpieza y asesorar a todas las partes sobre los beneficios técnicos de las acciones de respuesta

ITOPF RESPONDE A DERRAMES DE CUALQUIER TAMAÑO Y EN CUALQUIER UBICACIÓN - NO HAY DERRAME DEMASIADO PEQUEÑO. INCLUSO EN LOS CASOS MÁS SENCILLOS DE LIMPIEZA, DEBE CONSIDERARSE CONTACTAR CON ITOPF YA QUE SUS APORTACIONES O INFLUENCIA PUEDEN SER BENEFICIOSAS PARA ASEGURAR LAS MEJORES PRÁCTICAS EN UNA RESPUESTA Y PUEDE TAMBIÉN LIMITAR EL COSTE. ITOPF TAMBIÉN FACILITA ORIENTACIÓN TÉCNICA E INFORMACIÓN EN SU PÁGINA WEB ASÍ COMO ORGANIZA FORMACIÓN Y PLANIFICACIÓN PARA TODO TIPO DE OPERACIONES RELACIONADAS CON LA CONTAMINACIÓN.

- investigar el daño al medio marino y a la pesquería
- asesorar sobre métodos para mitigar las pérdidas ambientales y económicas, incluidas las opciones de restauración

El objetivo es llegar a un acuerdo con todas las partes interesadas sobre las medidas que están técnicamente justificadas y que mejor se adaptan a las circunstancias particulares. Esto ayuda a asegurar que la limpieza sea lo más efectiva posible y que se minimicen los daños. También significa que las posteriores reclamaciones de indemnización puedan ser resueltas de manera rápida y amistosa.

Para obtener más información, visite: www.itopf.com

Para comunicarse con ITOPF en caso de emergencia, por favor llame a:

**+44 (0)20 7566 6999 (horario de oficina) ó
+44 (0) 7623984606 (fuera de horas).**

También puede contactar con los Gerentes del Club.

CIBERSEGURIDAD Y SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE ENTREGA DE MERCANCÍAS



AUNQUE EXISTE UNA TOMA DE CONCIENCIA EN AUMENTO SOBRE LOS CIBER RIESGOS EN LA INDUSTRIA MARITIMA, RELATIVAMENTE POCOS CASOS QUE INVOLUCREN LA CIBERSEGURIDAD EN EL CONTEXTO DEL SHIPPING HAN SIDO CONSIDERADOS POR LOS TRIBUNALES INGLESSES HASTA LA FECHA. ESTA ES UNA DE LAS RAZONES POR LA QUE HA ATRAÍDO EL INTERÉS EL CASO RECIENTEMENTE REPORTADO DE GLENCORE V MSC.

El caso se refiere a una entrega errónea de mercancía como resultado de la entrega de la mercancía por el porteador oceánico bajo un sistema de entrega electrónica operado en Amberes por el cual la mercancía se entrega mediante la utilización de códigos PIN en lugar de instrucciones de entrega. Los códigos PIN son generados por el ordenador y enviados al receptor por email tras la entrega del conocimiento de embarque. En el Tribunal Supremo inglés el porteador fue declarado responsable por la entrega de la mercancía a una parte no autorizada que interceptó los códigos PIN. El veredicto del Tribunal Supremo fue analizado en la edición de Abril 2016 de nuestra publicación Claims & Legal

www.britanniapandi.com/publication/risk-watch-claims-legal-april-2016/

El porteador apeló pero en Mayo 2017 la Corte de Apelación desestimó la apelación. En la audiencia ante el Tribunal Supremo se pensó que los códigos PIN debieron haber sido interceptados por hackeo de los datos del ordenador del

porteador. Sin embargo, el Tribunal Supremo no hizo ninguna investigación específica en este sentido.

En la audiencia de apelación se presentó evidencia adicional por parte del porteador que indicaba que los códigos PIN podrían haber sido interceptados por el hackeo de las redes informáticas del receptor y sus agentes en Amberes. Sin embargo, independientemente de dicha posibilidad, el Tribunal Supremo dictaminó que debido a que los términos del conocimiento de embarque del porteador estipulaban que la entrega de la mercancía debería ser efectuada contra las órdenes de entrega pero el porteador no las había emitido, la decisión del porteador de entregar la mercancía contra los códigos PIN era a su cuenta y riesgo. De acuerdo con esto, incluso si los códigos PIN hubieran sido interceptados de la red informática del receptor o sus agentes, ello no eximiría al porteador de su responsabilidad por entrega errónea de la mercancía.

El veredicto del Tribunal Supremo establece que el porteador soportará el riesgo de la pérdida o daños a la mercancía causados por un ciberataque a un sistema electrónico de entrega a no ser que los términos contractuales de transporte del transportista autoricen expresamente la entrega bajo un sistema electrónico, incluyendo términos que regulen los ciber riesgos potenciales existentes. Este caso ilustra asimismo la necesidad de que los documentos contractuales sean revisados regularmente con el fin de mantenerlos actualizados con los cambios en cibertecnología tales como el uso de sistemas electrónicos de entrega de la mercancía.

NYPE RECLAMACIONES BAJO EL INTER-CLUB AGREEMENT (ICA)

LA TRAMITACIÓN DE LAS RECLAMACIONES BAJO EL ACUERDO INTER-CLUB NYPE, SI BIEN DEBERÍA IMPLICAR SENCILLEZ, A MENUDO PUEDEN SER COMPLICADAS Y COSTOSAS. *EL ARBITRAJE EN LONDRES 30/16* ES UNA BUENA ILUSTRACIÓN DE LOS CONFLICTOS QUE PUEDEN SURGIR EN LA PRÁCTICA.



EL BUQUE FUE ARRESTADO AL DESCARGAR GRANO DE SOJA EN ORIENTE MEDIO. LA DETENCIÓN FUE A CAUSA DE UNA RECLAMACIÓN PRESENTADA POR LOS RECEPTORES POR DAÑOS A LA MERCANCÍA POR 1 MILLÓN DE DÓLARES. LOS ARMADORES SE VIERON INVOLUCRADOS EN EL PROCEDIMIENTO. EL TRIBUNAL LOCAL FINALMENTE HIZO RESPONSABLES A LOS FLETADORES BASÁNDOSE EN QUE LA MERCANCÍA ERA DE UNA CALIDAD INFERIOR.

Los Armadores iniciaron un arbitraje en Londres para reclamar sus costes legales/expertos pagados en virtud del ICA, dado que la cláusula 3 permite la recuperación de los *"costes legales, corresponsales del Club y expertos razonablemente incurridos en la defensa de (la reclamación de los receptores)"*, en el contexto de *"daños a la mercancía"*.

El Tribunal sostuvo que:

1 Los receptores no habían reclamado, como habían argumentado los fletadores, bajo un concepto de derecho extranjero similar a "depósito" (por el cual el Armador debe devolver la mercancía en la misma condición física en que se recibió). Su reclamación se presentó bajo el conocimiento de embarque, es decir, bajo un *"contrato de transporte"* según lo requerido por la cláusula 4 del ICA.

2 Los costes legales/de expertos eran recuperables aunque la reclamación de los receptores fracasase. El argumento de los fletadores de que no eran recuperables era poco comercial; no podría ser correcto que, por ejemplo, cerrar una reclamación por el 10% permitiese que se recuperaran los costes legales/de expertos, mientras que si se rechazaba no se podían recuperar. Y la referencia de la cláusula 3 a los costes *"razonablemente incurridos en la defensa"* contemplaba que la reclamación de los receptores podría ser rechazada. Por lo tanto, se podía presentar una reclamación por los costes legales/de expertos incurridos, por el receptor, para defender eficazmente una reclamación de mercancía.

3 Si bien el Tribunal no estaba obligado por las constataciones fácticas del tribunal local y podía

considerar de nuevo las pruebas, estaba claro que la mercancía era inestable/no podía soportar el viaje, que se autocalentó y que se produjo el apelmazamiento/sudor del buque/condensación. Así que había *"una evidencia clara e irrefutable"* de que la reclamación surgió de un "acto" de los fletadores, del cual eran 100% responsables bajo la cláusula 8 (d) del ICA en (1) ordenar y llevar a cabo la carga (de la cual eran responsables bajo el contrato de fletamento) que dio lugar al subsiguiente arresto/reclamación; y/o (2) envío de mercancía propensa al auto-calentamiento (es decir, una mercancía no permitida bajo el contrato de fletamento) y, por lo tanto, corriendo el riesgo de demora/arresto que los armadores no habían acordado soportar bajo el contrato de fletamento. (Ver también *The Yantze Xing Hua* [2016] EWHC 3132 con respecto a un escenario similar que constituye un "acto" de los fletadores en virtud de la cláusula 8 (d)).

4 Finalmente, si no se hubiera aplicado el ICA (que en este caso sí se hizo), opcionalmente los armadores podrían haber recuperado los costes legales/técnicos según la cláusula implícita de indemnización número 8.

Si bien esto parece una decisión razonable, también muestra como en la práctica las reclamaciones bajo el ICA pueden ser complicadas, todo lo contrario de lo que intenta lograr.

Agradecemos a Evangelos Catsambas de Ince & Co por facilitarnos este interesante artículo.

T: +30 210 4551000 M: +30 6944 455 644

E: evangelos.catsambas@incelaw.com





DIRECTORES: **TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED**
Regis House, 45 King William Street,
London EC4R 9AN
United Kingdom
T: +44 (0) 20 7407 3588
britanniapandi.com

THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED
Registered Office: Regis House, 45 King William Street, London EC4R 9AN United Kingdom
Registered in England and Wales No.10340
Authorised by the Prudential Regulation Authority
Regulated by the Financial Conduct Authority and the Prudential Regulation Authority