



***PYSDENS SOLICITORS
PRESS RELEASE 181.***

K. PYSDEN / S. PEREZ-GOLDZVEIG

<http://www.pysdens.com/index.php/press-releases/>

Eventos en el Espacio: Tormentas Solares y su Efecto a las Industrias del Transporte y Logística Nacional/Internacional y a la Aplicación de la Ley.

La Oficina Meteorológica del Reino Unido abrió un nuevo departamento de pronóstico climatológico bajo el nombre de "Clima Espacio" que "describe la evolución de las condiciones ambientales en el espacio cercano a la Tierra. Los campos magnéticos, radiación, partículas y la materia que han sido expulsadas desde el Sol, pueden interactuar con la atmósfera superior de la Tierra y que rodea el campo magnético, produciendo una variedad de efectos. Impactos importantes incluyen posibles interrupciones en las comunicaciones de radio y GPS, la interrupción a las redes de electricidad y daños a naves espaciales. El nuevo "Met Office Space Operations Centre Weather" proporcionará la información crítica, para ayudar a construir la capacidad de recuperación de la infraestructura del Reino Unido y las industrias afectadas, frente a eventos del espacio, apoyando así el crecimiento económico continuo".

La aplicación de la ley del transporte y la logística nacional/internacional, se ve afectada por los acontecimientos en el espacio, que pueden causar mal funcionamiento electrónico de

equipos de seguimiento, que puede tener consecuencias contractuales/legales. En un esfuerzo por buscar el establecer un marco comercial que distribuya de manera efectiva la actividad comercial, lo que se reduce la posibilidad de consecuencias financieras catastróficas alrededor del mundo, como la crisis 2008, revisamos la ley nacional/ internacional de transporte bajos nuestros modelos comerciales y legales (Pysdens/Perez Goldzveig). En el caso de las "Reglas de Rotterdam" que se intentan por la ONU, el regular el transporte internacional marítimo total o parcial de mercancías, encontramos una posible deficiencia, que podría causar problemas en casos de accidentes causados por eventos en el espacio. Nos gustaría invitarlos a leer nuestro comunicado de prensa número 105 con fecha 14/10/11, en el cual consideramos una serie de puntos relacionados con el transporte y el espacio, con referencia a responsabilidades legales/contractuales.

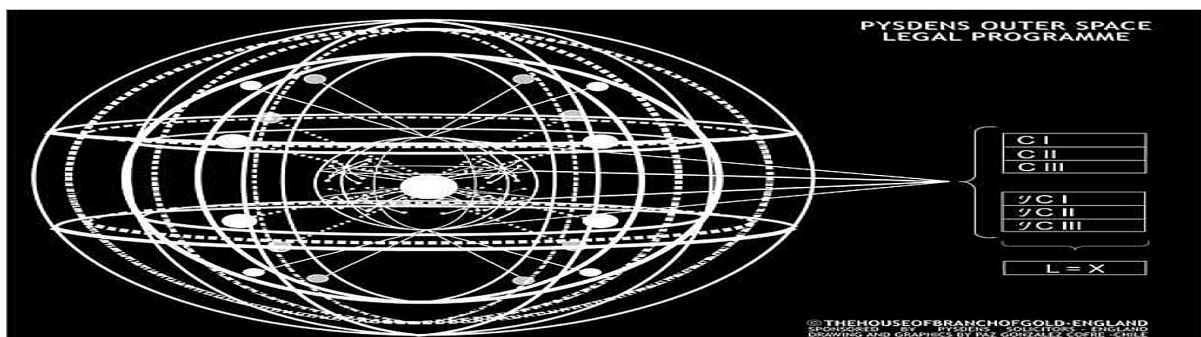
21/10/14.

PYSDENS 105 OCTUBRE 2011: CIENCIA Y TECNOLOGÍA Y LEY INTERNACIONAL CON REFERENCIA AL TRANSPORTE.

1. **Casa del Parlamento – Oficina Parlamentaria de Ciencia y Tecnología (“POST”)**: El *“Post”* en su *“Postnote”* número 361 de julio 2010, afirma que *““El clima del espacio” significa cambios en el medio ambiente cercano a la Tierra. Está causado por diversas condiciones en la atmósfera solar. El sol emite una corriente continua de partículas, algunas altamente energéticas, y radiación de distinta intensidad. La actividad solar cambia de acuerdo a un ciclo de aproximadamente 11 años y actualmente hay acuerdo en que la próxima máxima ocurrirá en 2012-13”* y que *“una tormenta geomagnética causó un corte eléctrico de 9 horas en Canadá afectando a varios millones de personas. El metro de Montreal se suspendió esa mañana durante la hora punta y el aeropuerto internacional Montreal -Dorval se paralizó temporalmente”* también *“Tormentas solares causaron un corte de energía de una hora en Suecia y un satélite japonés de 640 millones de dólares quedó permanentemente dañado. Algunas aeronaves fueron forzadas a cambiar su ruta debido a una interrupción en las comunicaciones y a la exposición de los viajeros a excesiva radiación. En el Reino Unido, el norte magnético cambió temporalmente cinco grados en solo seis minutos”*.
2. **“Defensa de Error en la Navegación”**: El convenio marítimo conocido como *“Las Reglas de Róterdam”* (que no tiene fuerza de ley) no contiene la defensa de error en la navegación. Se creyó que estaba muy anticuada dados los avances tecnológicos en la navegación. Bajo las reglas de *“La Haya”* y *“La Haya-Visby”*, esta defensa existe, y bajo las reglas de *“Hamburgo”* aunque esta defensa no está expresamente establecida hay una defensa por la que el carrier, cuya falta y negligencia en combinación con otras causas produjo la pérdida, daño o retraso, solo es responsable hasta el punto en que la pérdida, daño o retraso sea atribuible a esa falta o negligencia, una vez que el carrier pruebe la cantidad de pérdida, daño o retraso que no es atribuible a otra causa. Dadas las circunstancias a que nos referimos en el punto 1 arriba, bajo las reglas de La Haya, La Haya-Visby y Hamburgo, el cargador quedaría libre de responsabilidad si la tormenta solar causase que el GPS de a bordo fallase. Aunque en el caso de las Reglas de Hamburgo el cargador tendría que probar que no hubo negligencia o defecto al usar la asistencia de navegación manual, bajo La Haya y La Haya-Visby no habría esa necesidad. ¿Y en las Reglas de Róterdam? Bajo estas Reglas los actos de terrorismo exoneran de responsabilidad al carrier como lo hacen los Actos de Dios. La tormenta solar podría ser un acto de Dios, pero si fuese una causa indirecta, entonces también aquí, si ocurriesen pérdida o daño, el carrier tendría que probar que no fue su culpa a pesar de tener a su disposición las ayudas de navegación manual. En otras palabras, Hamburgo y Róterdam imponen la responsabilidad de probar que el *“Acto de Dios”* causó o contribuyó a la pérdida al carrier. Sin

embargo: ¿provoca el fallo de los satélites que el carrier sea devuelto a la posición de aquellos carriers que se beneficiaban de la cláusula del error en la navegación bajo La Haya y La Haya-Visby y que tenían una defensa completa? ¿Debería ser tenido en cuenta el fallo de un satélite por un Acto de Dios o terrorismo (a continuación abajo) antes de renunciar completamente a la defensa del error en la navegación en las Reglas de Róterdam?

3. **Piratería:** Hemos escuchado a modo de anécdota que barcos navegando por la costa de Somalia están desconectando sus GPS (“Sistema de Posicionamiento Global” del inglés “*Global Positioning System*”) para no ser rastreados y evitar así la piratería, lo que podría implicar responsabilidad ante el caso de un accidente o un error en la navegación bajo Hamburgo y las Reglas de Róterdam si llegan a entrar en vigor. Por supuesto es mucho más difícil probar la implicación de un efecto indirecto causando o contribuyendo al daño, que no lo es la piratería siendo el efecto directo, pero lo es la decisión de deshabilitar el GPS con conocimiento. Esto conlleva muchas más complicaciones de las mostradas en el punto 2 anterior ya que es un acto deliberado.
4. **Terrorismo en el espacio:** Con el incremento del acceso de la población a la tecnología, cada vez leemos con más frecuencia cómo hay individuos que participan en proyectos personales y lanzan cohetes al espacio, lo que conlleva el problema de la posibilidad de que estos individuos sin darse cuenta y de hecho, terroristas deliberadamente intenten deshabilitar satélites y así afectar al transporte de barcos, aviones (mercancía/pasajeros), helicópteros (mercancía/pasajeros), camiones, etc. Uno sospecha que estos individuos no están apropiadamente asegurados para tales actos en el caso de que se causase un daño a la propiedad de un tercero. El terrorismo está normalmente excluido específica o indirectamente en términos de responsabilidad pero ¿tendría que tener un efecto directo en oposición a uno indirecto para ser una defensa efectiva, o hay una ruptura de la cadena de causas, como la pérdida del satélite por terrorismo y entonces el error en la navegación? Actos hechos sin ser a propósito podrían dar lugar a responsabilidad aunque sujeta a cuestiones de lejanía.
5. **Comentario Final:** Los avances tecnológicos traen efectos positivos para la humanidad pero también potenciales responsabilidades legales. En el caso del transporte comercial de mercancías y pasajeros y el terrorismo, la dependencia humana de los satélites para la comunicación y la navegación necesita ser tomada en consideración en lo que respecta a consecuencias contractuales y legales. Está claro que el progreso acerca cada vez más disciplinas diferentes y es de suma importancia reflexionar sobre su interacción.



En Pysdens Solicitors hacemos cada esfuerzo para mantener nuestros costos al mínimo y contribuir al ahorro de nuestros clientes. Nuestras tarifas son muy competitivas lo que es importante tener en cuenta en tiempos de dificultad económica. Nuestra política es resolver disputas antes de entrar en litigio.

Declaración: Este comunicado no constituye asesoramiento jurídico. No se recomienda tomar ninguna medida sobre la base del mismo sin haber consultado previamente a un abogado especializado en la materia. Las opiniones expresadas son las de los autores. Traducido por Eva Durán Sastre quien no es traductora profesional.

Nota: En el presente comunicado de prensa de Pysdens Solicitors, se ha utilizado el modelo publicado en el libro titulado "GUIDELINES TO CONSIDERATION IN RESPECT OF COMMERCIAL DEALINGS" por S. Perez-Goldzweig y K.Pysden, que forma parte del programa de investigación y desarrollo "INICIATIVA DE ORIENTACIÓN COMERCIAL" por S. Perez-Goldzweig y K.Pysden, que a su vez forma parte de "TheHouseofBranchofGold", con la autorización de los autores.

Nota: Si se utiliza este comunicado de prensa, se debe mencionar la fuente.

Artwork by PGBAP.

Persona de contacto: sam.perez@pysdens.com

Pysdens Solicitors

Tower 42, 25 Old Broad Street,

London EC2N 1HN

Meetings at this address by appointment only.