

N. 42214
R. 40791



CEGERS '89

HOTEL MELIA CASTILLA MADRID, 13/14 MARZO-89

**CASO PRACTICO DE POLIZA TODO
RIESGO DE DAÑO FISICO**

D. Ramón Alvarez Pedrosa
Coordinador de Seguros del Grupo
INH REPSOL

RAMON ALVAREZ-PEDROSA

Licenciado en Derecho por la Universidad de León.

Master de Dirección de Empresas por la E.O.I.

Dos años y medio de trabajo en ENAGAS (Compañía Nacional del Gas) en el área de los seguros.

Desde 1988 Coordinador de Seguros del grupo INH/Repsol.

EXPERIENCIA PRACTICA DE POLIZA TODO RIESGO DE DAÑO FISICO

Esta ponencia constará de tres apartados:

1. Contexto General: D. Ramón Alvarez-Pedrosa Sánchez
2. La Póliza Todo Riesgo del Grupo INH/Repsol: D. José Ramos Martínez.
3. La experiencia del Corredor de Seguros en este proceso:
D. José Carlos Rodríguez.

CONTEXTO GENERAL

- Dentro del proceso de estructuración y coordinación de las actividades de las empresas que componían el Grupo INH, que se ha analizado anteriormente, el área/función de seguros fue objeto de un estudio de riesgos y seguros que el INH encarga a la firma Marsh & McLennan en Noviembre de 1986.

El diagnóstico de la situación que exponía este estudio es:

1. No había coordinación entre las diferentes empresas del Grupo a la hora de contratar los seguros, de tal forma que se seguían criterios dispares (unas contrataban Avería de Maquinaria y otras no; algunas aseguraban por el valor de reposición a nuevo, otras por el valor venal, y otras mixto) y se contrataba de forma fragmentada.
2. Las coberturas contratadas eran, en general, convencionales, sin utilizarse fórmulas como, por ejemplo, el todo riesgo, y en algunos casos existían lagunas de cobertura en riesgos como la Pérdida de Beneficios o daños a instalaciones marítimas. Un síntoma importante era los relativamente bajos límites de Responsabilidad Civil contratados.
3. También los términos de valoración de activos eran diferentes, sobre todo en el área de Cascos, pudiéndose plantear problemas de necesidades de financiación adicional en el caso de siniestro.

4. El esquema de contratación era bastante complejo, ya que en total había 142 pólizas cubriendo riesgos industriales, con una participación de 62 compañías de seguros. Además, dada la limitada capacidad de absorción del mercado asegurador español, la mayor parte del riesgo se transfería al reaseguro internacional, por diferentes canales e intermediarios y con un gran número de reaseguradores, participando por distintas vías.
5. El Grupo se estaba gastando un total de 4.100 millones de pesetas en 1987 en transferir al mercado asegurador y reasegurador los riesgos industriales no retenidos.

Todas estas conclusiones en ningún caso presuponían una gestión desordenada o falta de criterio, ya que era la adecuada hasta el momento en que el antiguo Instituto Nacional de Hidrocarburos culmina con la creación del Grupo Repsol. Nuevas organizaciones requieren nuevas formas de actuación que en muchos casos pueden suponer cambios radicales.

Las recomendaciones propuestas fueron cuatro:

1. Utilización de una estrategia de Grupo para la contratación de los seguros, utilizando una única imagen frente al mercado, que representara las dimensiones totales del INH/Repsol y la variedad e interrelación de sus actividades.
2. Adopción de una Gerencia de Riesgo unificada, como función centralizada dentro del Grupo, que coordinara todas las actividades relativas a los riesgos y seguros, y que permitiera la adopción de políticas

comunes frente al riesgo, partiendo de una filosofía única. Las consecuencias de este cambio serían:

- Optimización del uso de los recursos destinados a proteger la Empresa frente a los riesgos imprevisibles e inciertos.
 - Uniformidad de criterios a la hora de contratar los seguros dentro del Grupo.
3. Contratación en bloque de los seguros del Grupo, mediante la negociación conjunta de todas las áreas de riesgo a través de una póliza-paquete en la que se englobaran todas las coberturas. Las ventajas que ello supone son:
- Condiciones homogéneas de cobertura para todas las empresas del Grupo.
 - Menor coste de prima por economías de escala y mayor fuerza negociadora.
 - Reducción de los costes administrativos por la simplificación de los contratos.
4. La cuarta y última recomendación, que a ninguno de Uds. se les escapará dado que el estudio fue realizado por un Corredor de Seguros, era la contratación de Marsh & McLennan para el asesoramiento en el área de la gerencia de riesgos y la negociación y colocación de los seguros industriales del INH/Repsol en los mercados nacionales e internacionales de seguros.

Tras una fase de estudio y consultas con los responsables de seguros de las distintas Empresas del Grupo, y con los responsables de seguros de otras Compañías Petrolíferas, en Septiembre de 1987 la Corporación decide:

1. Crear un área de coordinación de seguros en la Compañía matriz, encargada de dirigir y coordinar las actividades relacionadas con los riesgos y seguros del conjunto del Grupo.
2. Otorgar un mandato a Marsh & McLennan para que colocara en el mercado un programa de seguros, que cubriera todas las áreas de riesgo industriales y a todas las empresas del Grupo INH/Repsol. El área de coordinación de seguros centralizaría y canalizaría las negociaciones para la puesta en marcha de la póliza-paquete ofrecida como alternativa a las anteriores pólizas de seguro en vigor.

Así es como surge el Programa de Seguros Integrado (en adelante PSI), con cuatro objetivos generales:

- Ser una póliza-paquete en la que se recojan todas las áreas de cobertura de riesgos industriales.
- Conseguir las coberturas más amplias disponibles en el mercado internacional de seguros y los límites de cobertura que fueran homologables a los de los principales grupos petrolíferos.
- Establecer niveles de retención uniformes por áreas de riesgo y similares a los máximos existentes en aquel momento en las Empresas del Grupo.
- Reducir el coste de transferencia del riesgo en torno a un 20% en relación al coste de 1987.

El proceso de puesta en marcha se inicia en Octubre de 1987 con la recogida de información necesaria sobre el Grupo para colocar, y a finales de Diciembre se finaliza la colocación del riesgo. Como 1988 iba a ser un año de transición ya que determinadas coberturas continuarían vigentes (no todas las pólizas vencían al 31.12), el PSI se

diseñó para que entrara en vigor paulatinamente a medida que iban venciendo las anteriores coberturas durante 1988, ofreciendo además una cobertura de diferencia en condiciones hasta el momento de la incorporación total al programa. Por ello, 1989 es el primer año en el que el PSI está totalmente en vigor, para todas las áreas de riesgo, y para todas las Empresas del Grupo.

Lo que ya fue bastante más complicado fue la emisión de la póliza, por la dificultad de establecer un condicionado que satisficiera a todas las partes implicadas. Indudablemente, refundir 142 pólizas de seguro en una sola exige un tremendo esfuerzo de síntesis y racionalización, que se ve incrementado si pensamos en que todo el proceso involucró a más de 50 personas. Por eso no fue posible tener la póliza definitiva hasta Junio de 1988.

Pasemos ahora a hablar un poco más de qué era el PSI en 1988 desde el punto de vista de sus condiciones técnicas.

Exteriormente es un contrato que consta de 358 hojas, y cuyas componentes normativas son:

- 1) Condiciones Generales de Musini para los ramos de Incendios, Responsabilidad Civil Empresarial y Cascos.
- 2) Condiciones Particulares relativas a asegurados, primas, periodos de coberturas y moneda, alcance territorial, etc..
- 3) Condiciones Especiales de cada Sección (ocho en total) que recogen las normas aplicables a cada área de cobertura.
- 4) Cláusulas del Instituto de Londres para Cascos, Mercancías, Guerra y Huelga, Riesgos de Puerto, etc.

El texto original era el inglés, con una traducción orientativa al castellano.

Con esta estructura normativa se ha pretendido construir una pirámide jurídica por la que, cada caso concreto, será regulado primero por las Condiciones Especiales aplicables (con remisión a las Cláusulas del Instituto de Londres en su caso), por las Particulares en lo que no se opongan a las anteriores, y por las Generales en la medida en que no se opongan a las dos anteriores. Luego ya entrarían en juego las disposiciones de Derecho Imperativo en los aspectos no sometidos a la voluntad de las partes. Con ello creo que hemos conseguido un cuerpo jurídico unitario, una verdadera póliza-paquete, que exige un esfuerzo de interpretación integradora ante los supuestos prácticos.

A continuación analizaremos las principales características de cada una de las áreas de cobertura del PSI 1988.

1) Responsabilidades Civiles frente a terceros:

Este área tiene, a su vez, tres diferentes ámbitos y técnicas:

- 1.1. Responsabilidad Civil No marítima: que cubre frente a las reclamaciones de terceros relativas a R.C. Patronal, General, Profesional, de Productos, Construcción y Montaje, por hechos acaecidos en tierra. Incluye una cláusula de responsabilidades cruzadas y costes de defensa y fianzas. La compra centralizada permitió doblar el límite máximo hasta entonces disponible en el Grupo, llegándose hasta 20.000 millones de pesetas.

- 1.2. Responsabilidad Civil Marítima: contratada con una técnica similar al "Todo Riesgo" ya que cubre todas las responsabilidades no excluidas expresamente (entre las que se hallan las terrestres), detallando a título enumerativo las de transporte, suministro de productos para la aviación, terminales marítimas de carga y descarga, actividades de exploración y explotación de hidrocarburos, etc-. El límite contratado fue el mismo que para el terrestre.
- 1.3. Responsabilidad Civil de Aviación: cubre la responsabilidad de producto por el suministro de carburantes a aviones, y los accidentes originados dentro de los límites de aeropuertos, triplicando para estos casos el límite más arriba indicado.

En el diseño inicial del PSI se pensó incluir los seguros de Protección e Indemnización de buques como una Sección más, pero dada la especificidad de este mercado, se decidió dejarlos fuera al no conseguirse ventajas en la colocación en forma de paquete.

2. Daños Materiales y Pérdida de Beneficios:

Esta Sección, que será objeto de un análisis más detallado posteriormente, cubre todos los activos no cubiertos en las restantes Secciones de la Póliza, incluyendo plantas industriales, gasoductos, oleoductos, instalaciones de carga y descarga y cualquier otra instalación, propiedad o interés del Grupo INH/Repsol en cualquier parte del mundo.

La cobertura se define mediante la técnica Todo Riesgo de Daños Materiales y Pérdidas Consecuenciales, incluyendo Avería de Maquinaria, Transporte Terrestre y Construcción y Montaje.

Por su parte, el seguro de Pérdidas Consecuenciales cubre el beneficio bruto mas los gastos fijos (es decir, el margen bruto de explotación), así como el incremento del coste de explotación y los gastos extraordinarios dirigidos a reducir la pérdida, todo ello por un periodo máximo de 24 meses. Para los riesgos de Construcción y Montaje se cubre también la pérdida anticipada de beneficios por retrasos en la puesta en marcha, con un sublímite.

El criterio de valoración usado es el del valor de reposición a nuevo sin depreciación alguna, pudiéndose reconstruir los activos dañados en el mismo o en otro lugar. (Estamos hablando de un Grupo con un volumen de activos de 1,2 billones de pesetas).

Se ha utilizado también una técnica de primer riesgo, con un límite combinado por ocurrencia para Daños Materiales y Pérdida de Beneficios, que supera en más del doble al PML del Grupo.

3. Exploración, Desarrollo y Producción de Hidrocarburos:

Es ésta un área específica de actividad de nuestro Grupo, siendo prácticamente la única empresa española que a ello se dedica. Su peculiaridad le viene dada porque es una cobertura contratada únicamente en forma de paquete, que incluye daños materiales y gastos extraordinarios, entre los cuales se encuentran algunas responsabilidades civiles.

Esta Sección cubre todas las instalaciones, propiedades e intereses involucrados en las actividades de exploración, desarrollo y explotación de yacimientos de hidrocarburos en cualquier parte del mundo, tanto "Offshore" como "Onshore".

Para los daños materiales, se utiliza la técnica del Todo Riesgo, por el valor de los mismos, más un 15% para los casos de Pérdida Total y Pérdida Total Constructiva.

Asimismo, se cubren los gastos extraordinarios en los que se incurra para el control de accidentes que ocurran en las instalaciones cubiertas, tales como gastos de control del pozo, gastos de contención, reperfusión y reconstrucción, remoción de escombros y restos, gastos de limpieza, filtración y polución.

Los límites cubiertos para estos gastos son variados en función de las circunstancias de cada siniestro, ya que una parte de ellos se cubren hasta un porcentaje del valor asegurado por Daños Materiales, y existe luego un límite simple combinado para éstos y los restantes gastos.

Hay, además, otra Sección para Socios ó Co-Venturers (dado que este tipo de actividades se suele realizar por la vía de la asociación de empresa), a los que se ofrece las condiciones del Programa en cada operación de Exploración y Producción.

4. Casco y Maquinaria de Buques, Pérdida de Alquileres y Flete en Riesgo:

Esta Sección cubre a los buques propiedad del Grupo, o explotados en régimen de fletamiento a casco desnudo, incluyendo casco, maquinaria, cualquier otro bien a bordo en el que el Grupo tenga un interés, el flete en riesgo y la pérdida de alquileres superior a 14 días.

El ámbito de la cobertura es mundial y las condiciones son las del Instituto de Londres, modificadas en determinados aspectos para mejorarlas (así, por ejemplo, en las "I.T.C. Hulls" de 01.10.83 se incluye el abarloadamiento).

El total de la flota del Grupo es de 39 buques, que representan cerca de medio millón de Toneladas de Registro Bruto, sin tener en cuenta los buques que utilizamos en régimen de "Time Charter".

5. Transporte de Mercancías:

Esta Sección del PSI cubre todas las mercancías de cualquier naturaleza, donde quiera que se encuentren, ya en tierra, mar, en aeronave y en cualquier otra situación, incluyendo mientras están en tránsito, en almacenaje, bajo el cuidado, custodia y control del Grupo.

Están asegurados automáticamente todos los envíos, sin necesidad de aviso o comunicación de los mismos, salvo para los casos de navegación por zonas de guerra excluidas, en cuyo caso las comunicaciones se hacen en forma de resúmenes trimestrales. De este modo, se evita una gran cantidad de trabajo administrativo, y lagunas de cobertura de embarques por su no comunicación.

Esta es, en síntesis, la estructura del PSI en el momento de su diseño, para 1988. La renovación de este año presenta novedades muy importantes, tanto de estructura de los paquetes de colocación, como de aspectos formales (así este año sólo hay un texto original en español, que es el mismo que ha sido aceptado por todo el reaseguro) y técnicos (se han triplicado los límites más altos de Responsabilidad Civil en relación a 1987, por ejemplo).

Para finalizar, quisiera hacerles llegar una serie de consideraciones en relación al futuro que estamos planeando dentro del Grupo INH/Repsol para la Gerencia de Riesgos y Seguros:

1. Un aspecto que consideramos básico es un progresivo aumento de los niveles de retención de riesgo, como parte de un proceso de autodisciplina que nos permita tomar conciencia mejor de lo que somos. Es un proceso de evolución, en general paralelo con las mejoras de cobertura y los incrementos de límites: sólo en la medida en que conozcas exactamente tu riesgo y asumas una parte importante de su financiación, podrás involucrar más y mejor a terceros en este proceso.
2. Otra reflexión para el futuro, y que por el momento no deja de ser un "pío deseo", es la participación del mercado asegurador español en nuestro riesgo, y creo que en general en todos los grandes riesgos industriales. En este momento, sólo un 3% de nuestro riesgo permanece en España lo que no se corresponde ni con la dimensión ni con la potencialidad de la economía española. Conociendo las dificultades que ello entraña, consideramos inevitable un cambio de estructuras y mentalidades de todas las partes implicadas en este negocio.

3. La influencia de los sistemas de información en el campo de la Gerencia de riesgos van a suponer una revolución, que a nosotros nos afectará cuando estemos empezando a sentar las bases de su existencia. El Grupo se ha propuesto disponer en un medio plazo de un verdadero sistema de información que apoye la toma de decisiones en el ámbito de la Gerencia del Riesgo.

4. Por último, será irremediable la consolidación de nuestra actividad dentro de la organización empresarial, como un área/función más, con las implicaciones que ello tiene, sobre todo en el ámbito del planeamiento estratégico de las empresas: la Gerencia de riesgos se incorporará, sin duda, a la pirámide metodológica de análisis, definición y puesta en práctica que supone la planificación de la estrategia de una empresa.