

El alcance actual de la
protección aseguradora de las
responsabilidades frente a las
grandes catástrofes: ¿Responde
a las necesidades reales?

Intro

1. El alcance actual del seguro de responsabilidades legales.
2. ¿Cuáles son las necesidades reales?
3. Limitación de responsabilidad legal del armador, y las últimas tendencias
4. Observaciones personales

EL ALCANCE ACTUAL DEL SEGURO

13 clubes de P&I en el Grupo
90% del tonelaje mundial

Sistema de P&I

USD 5m

Club Retention

5m – 30m

Pool

30m – 2,030m

R/I Contract

2,030m – 4,500m approx Overspill

Excepción

- Contaminación
- Limite de cobertura: USD 1,000m

¿CUÁLES SON LAS NECESIDADES REALES?

- Un sistema rápido y eficaz para la satisfacción de reclamaciones justificadas sin necesidad de recurso a los tribunales.
- Compensar, no penalizar
- Soluciones reales, no políticas

LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD LEGAL DEL ARMADOR

1. Convenio de Londres 1976
2. Contaminación
3. Reclamaciones de pasajeros

Convenio de Londres 1976

Basado en tonelaje

Ej. Petrolero 100,000gt

Propiedad: Approx USD
15m

Daños personales: Approx USD
33m

Total USD 48m

Rompiendo los límites

Actos cometidos con intención de causar daños, etc.

Contaminación

Sistema de compensación en dos niveles

1992 CLC

USD 4.2m – USD 84m

1992 FC

-> \$189 m

Modificaciones de OMI 2000

Aumentar los dos limites en un 50%

- efectivo Nov. 2003

CLC -> USD 113m

FC -> USD 275m

Ventajas

- Responsabilidad objetiva
- Un alto nivel de certidumbre
- Una rápida compensación

¿Porque el derecho a limitar?

- Necesidad de compartir el coste entre navieros y la industria petrolífera
- A cambio de responsabilidad objetiva, lo que evita tener que recurrir a los tribunales para determinar cuestiones de culpa o negligencia

Experiencia reciente

Erika

Prestige

Evidente que los niveles de compensación son insuficientes para satisfacer todas las reclamaciones en los incidentes mas grandes.

ÚLTIMAS TENDENCIAS

Propuesta de un Tercer Nivel de compensación

- OMI Diplomatic Conference May 2003
- Puede aumentar el nivel de compensación a USD 500,000 o más
- Pagado por los países receptores de petróleo

Respuesta de los Armadores

STOPIA

- Aumento voluntario de los límites para petroleros pequeños a approx USD 20m
- Acuerdo, en principio, de los Clubes.

Reclamaciones de Pasajeros

1974 Convenio de Atenas

(approx USD 60,000 por pasajero)

2002 Protocolo

Aumento de limites

\$520,000 por pasajero

Estonia

878 pasajeros muertos

2002 protocolo: USD 450m

Nuevos Cruceros

3,000 pasajeros

2,000 tripulantes

Approx USD 1,500m

Riesgo desproporcionado

¿Asegurable?

Estudio del Grupo Internacional

- 97% de reclamaciones de pasajeros
< USD 100,00
- Reclamación promedio USD 21,000

OBSERVACIONES PERSONALES Y CONCLUSIONES

- Necesidad de poner las cosas en perspectiva
- Estudio del Grupo Internacional
- 95% de incidentes de contaminación fuera del EEUU no llegaron a los límites del CLC

- Reclamaciones más grandes sobre los Clubes

Exxon Valdez \$400m

Betelgeuse \$150m

- Existe seguro actual mas que suficiente

- Solamente 3 reclamaciones de contaminación en exceso del límite del Fondo

Erika \$300m

Nakhodka \$200m+

Prestige ?

- El tercer nivel lo solucionará
- Se resuelven los defectos percibidos en los límites de responsabilidad del armador

- Hay que tener cuidado no romper un sistema que ha funcionado muy bien en su conjunto.
- No hay que olvidar que nada es gratis – alguien tiene que pagar.
Primas anuales del IG: approx USD 1,000m
- El mercado de reaseguro es muy delicado: no tiene bolsillos sin fondo!