

# CONOCE AL ADVERSARIO

El seguro de P&I y el “Prestige”

AGERS

Asociación Española de  
Gerencia de Riesgos y Seguros

- **BUQUE:** “Prestige”, Aframax ,1976 ,GT 81589, ABS Class, Bahamas, **derrame de 63.000 toneladas de crudo viscoso.** Barco Sub-standard
- **CUANTIA:** **4328 Millones de Euros** ( según la reclamación de la Administración Española). Sentencia: 368 M\$ Estado, 141M€ Xunta, 67M€ Francia.
- **PAGOS:** **22,7 M € FIANZA depositada por el London P&I Club**  
**115 M € FIDAC** (Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a contaminación de Hidrocarburos) **de un total disponible de 171 M€**
- **DAÑO:** 2500 Km de costa afectado en 3 países. 2500 barcos amarados /7000 familias. Graves daños medioambientales
- **PRECEDENTES:** Exxon Valdez (89) , Sea Empress (96)
- **RESPONSABLES:** Mare Shipping Inc( Liberia), Universe Maritime (Grecia), A.B.S (USA), London P&I Club ( UK); Crown Resources (Suiza)

- **Fundado 1866; tamaño pequeño, miembro de IGA.**
- **Managers: Bilbrough & Co Ltd.**
- **S&P rating BBB (pi)**
- **13/14 Reservas libres 363 M\$, Prima 330 M\$**
- **12/13 / Net Assets 396M\$, Net Outstanding Claims 291 M\$ , Free reserves 145 M\$ ( 13/14 FR 154 M\$)**
- **44 millones de Toneladas aseguradas/ Bulk carriers 56% y 26 % tankers**
- **Miembros (68% europeos (49% sur de Europa)**

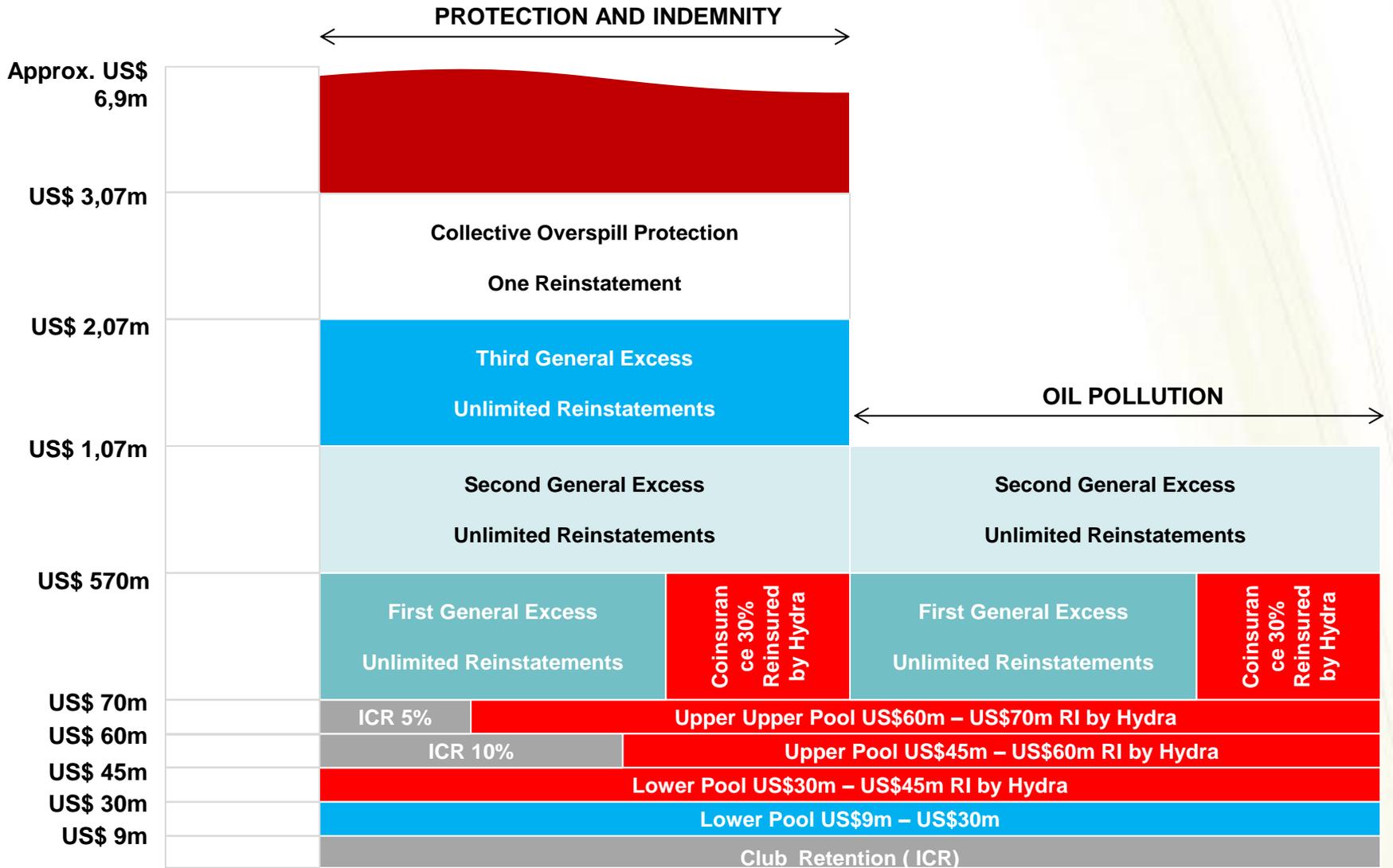
Datos de Willis P&I Review 12/13 y London Website

## 1. El Grupo Internacional (IGA)

AGERS

- **13 Asociaciones / Clubs (90% del tonelaje oceánico mundial)**
- **Mutualidades de Armadores / Otros (fletadores / offshore)**
- **Seguro MUTUAL / Programa de R/I - Excesos Comercial**
  - **Retención de cada Club : actualmente 9 M\$. En 2002 5M\$**
  - **Pool del IGA: 60 M\$ xs 9M\$. En 2002 50 M\$**
  - **Por encima sucesivas capas de exceso / R/I**
  - **Limite de Polución: 1000 M\$ ( aprox 726 M€)**
- El restante 10 % esta asegurado en compañías comerciales Fix Premium Market

# Limites en P&I



## OWNED ENTRIES

## 2. El Grupo Internacional (IGA) CONSECUENCIAS DIRECTAS

AGERS

- 1) El club paga 22,7 M\$ fianza en deposito, equivalente al 3% de daño ( *la parte hipotéticamente imputable al armador*)
  - Si 22,7 = 3%, entonces 100% = 756 M € = 1000 M \$ El Club gano apoyo a esta posición en el arbitraje celebrado, NO aceptado por España.
  - **Distribución:** London P&I 5M€ / Pool IGA 17,7M€ **Importante**
- 2) Cobertura frente de polución (P&I) limitada a 1000 M\$
- 3) Petición de responsabilidad civil ABS 711 M€. Fallida
- 4) Si consideramos la mas optimista posibilidad, 756 M € del P&I + 711M€ de ABS + 171 M€ FIDAC, tendríamos 1638 M€ v. 4328 M€ ( diferencia de 2690 M€) ¿De quien se cobra la diferencia?

### 3. El Grupo Internacional (IGA) OTROS EFECTOS



#### Económico I: ¿Efecto en los Incrementos Generales?

02 (28%) / 03 (25%) / 04 (15%) / 05 (12,5%) – LONDON

02 (23%) / 03 (25%) / 04 (13%) / 05 ( 8,8%) – Media del IGA

#### Económico II: Reservas del Club: (5M€) /Pool (17M€)

**Prestige :**                   ¿Siniestro de impacto en P&I?  
Comparación : Prestige v. Costa Concordia

**Legislativo:**               Prohibición de los Single Hull en Europa  
Campaña contra los buques sub-standard  
Legislación puertos de refugio. RD 210/2004 / ED 2002/59 EC

#### Político / Ecológico

## 4. EL FUTURO DE LA CUESTION

¿Caso UNICO?

AGERS

- **LA EXPERIENCIA AMERICANA:**
  - EXXON VALDEZ, 25 aniversario. Un caso robusto.
    - Problemas en el pago de indemnizaciones / caducidad
  - LA OIL POLLUTION ACT 90: una acto de soberanía
  - COFR.
- **LA EXPERIENCIA EUROPEA:** Por desgracia múltiple.
  - PROHIBICION DE LOS SINGLE HULL
  - NORMATIVA DE PUERTOS DE REFUGIO. ¿Se aplicaría?
  - ¿COFR EUROPEO?
- **ALGUN FUTURO FRENTE AL P&I** El argumento técnico del P&I en el arbitraje puede ser vindicado.

- **NO ES UNA LUCHA CONTRA UNA ASEGURADORA, ES UNA PELEA CONTRA TODO UN SISTEMA:**
  - ARMADORES / ASEGURADORAS/ CLASIFICADORAS.
  - SERVICIOS ( Abogados / Surveyors / Corredores, etc)
  - El que contamina paga v. el precio del desarrollo.
- **LA JUSTICIA ESPAÑOLA FRENTE A UNA DECISIÓN IMPOSIBLE:**
  - ADMINISTRACION EXCULPADA – ¿Podía ser de otra manera?
  - NO HAY DELITO ECOLOGICO , ¿No hay responsabilidad?
  - El capitán solo responsable de faltas menores
  - El argumento técnico del P&I en el arbitraje puede ser vindicado a la larga