

NOTICIAS



INFORMACION Y ESTUDIOS DE GERENCIA DE RIESGOS

Boletín Nº 4 Epoca II

Julio 1.989

Presentamos el No. 4 de nuestro Boletín. Con el queremos hacer un resumen de las principales actividades AGERS durante este 1er Semestre, y un avance de las proximas actividades.

Asimismo queremos ampliar la linea informativa de este Boletín, para ello contamos con publicaciones de articulos relacionados con la Gerencia de Riesgos y vamos a traer a partir de los siguientes numeros, firmas de reconocido prestigio que traten un tema determinado. Es deseo tambien de este boletín servir como cauce de información de los distintos cursos y seminarios que sobre nuestra materia se celebren y de los que tengamos conocimiento, y que por su interes creamos que pueden ser utiles para los Gerentes de Riesgos.

durante el Primer semestre de 1989 tuvimos diversas actividades de las que ya informamos en nuestro numero 3 (Fraude Informatico y CEGERS'89) y posteriores a la misma de las que destaca el V Aniversario de AGERS y La Jornada sobre las Cautivas en una política de Transferencia de Riesgos Industriales, ambas con una gran éxito de asistencia y contenido y de las que daremos un detallado resumen en el interior de este boletín.

Como hecho destacable de estos ultimos meses esta el debate que hemos mantenido dentro de la Junta Consultiva de Seguros en relación con la libertad de servicios en seguros distintos a Vida , en los que nuestra opinión debe tener una especial consideracion dado que estos seguros afectan principalmente a Riesgos Industriales

y somos las empresas los principales destinatarios de estos servicios, por lo que estimamos que nuestra opinión debe ser fundamental a la hora de tomar una decisión en esta materia. Los debates del proyecto presentado por la Dirección General de Seguros, duraron 2 jornadas alternas con las que se trato de dar tiempo a un exhaustivo estudio de las principales consecuencias que estas materias traen consigo. El proyecto, una vez escuchados los principales interesados, incurso en la junta Consultiva de Seguros, y ser estudiado por la Direccion General de Seguros, y se remitira al Consejo de Ministros, que segun lo previsto intentara aprobarlo en el proximo Otono . Tan pronto salga este proyecto, organizaremos algunas actividades para estudiar en profundidad el tema y debatir sus consecuencias .

SUMARIO

Editorial.....	pag 1
Noticias y actividades	pag 2
Responsabilidad de Directivos	pag 4
Perspectiva Europea de Medio Ambiente	pag 8
Resumen Vo. Aniversario	pag 11
El Transporte y la Gerencia de Riesgos	pag 29
Montecarlo ' 89	pag 35
Ultima Pagina	pag 36

EDITA ASOCIACION ESPANOLA DE GERENCIA DE RIESGOS Y SEGUROS AGERS CUESTA SANTO DOMINGO 11 TLF 91- 2470750 DEPOSITO LEGAL M-41209-1984 No. IMAC 3016 CIF G-78183183

NOTICIAS AGERS

JORNADA SOBRE LAS CAUTIVAS EN UNA POLITICA DE TRANSFERENCIA DE GRANDES RIESGOS INDUSTRIALES

Organizada por AGERS, en colaboración con GIL & CARVAJAL y con la intervención de destacados ponentes Americanos y Europeos intervinieron en representación de GECALUX, SINSEER, Johnson & Higgings. Interviniendo por AGERS, el Sr. Quintero Rodriguez de Rio Tinto Minera y vocal de AGERS.

Esta reunión tuvo lugar el pasado mes de Junio en los locales de Gil & Carvajal, en ella se abordó, con intervención de grandes especialistas Americanos, Europeos y Espanoles, este aspecto de la Gerencia de Riesgos como es el uso de Cautivas en la Transferencia de Riesgos en grandes Riesgos Industriales.

Se hizo un pormenorizado analisis de lo que es una Cautiva, beneficios que reporta y características a considerar.

La Jornada que, dado su interes se haría una monografía sobre la misma, conto con las intervenciones de los presidentes de Gil & CARVAJAL y de JOHNSON & HIGGINGS presentando el acto y agradeciendo a los asistentes su asistencia. Posteriormente intervinieron los Señores Ricardo Sanz Director General de G&C, Roland Fretz Consejero Delegado de Gecalux, Ken Hall de Johnson & Higgings, Charles Besnehard de Sinser, y Juan Quintero de Rio Tinto Minera y Vocal de AGERS.

La jornada conto con una alta calidad tecnica de los ponentes y el intercambio de

opiniones dio lugar a un animado coloquio que fue clarificador de algunos puntos de esta herramienta que el Gerente de Riesgos tiene a su alcance.

Con animo meramente informativo creo que de esta jornada se extrajeron diversas conclusiones de las que podemos enunciar:

- 1 - Necesidad de un estudio conciso y claro sobre los beneficios que esta forma de transferir los riesgos tiene para la empresa en relacion con otras formas de aseguramiento.
- 2 - Búsqueda de un país que reúna un conjunto de ventajas (Fiscales, Geograficas, profesionales, etc.) que sean beneficiosas para la empresa.
- 3 - Atención a las medidas restrictivas de las ventajas fiscales impuestas por la administración, que de seguir con esa tendencia haran que esta sea una consideración menor a la hora de localizar una Cautiva.
- 4 - Elección de gestores de cautivas de reputada solvencia y profesionalidad, que sean al tiempo lo suficientemente independientes para evitar caer en tentaciones de falso comercialismo atendiendo a siniestros no cubiertos por la Cautiva, lo que originaria una salida irregular de fondos que mermaria e incluso podría poner en peligro la existencia de la propia Cautiva.

V Aniversario AGERS

El pasado mes de abril se celebró en AGERS el Quinto Aniversario de su constitución. Con tal motivo se organizaron unos actos en la Asociación cuyo fin fue primordialmente el servir, por un lado como acto de hermanamiento y confraternización de los miembros de AGERS, y por otro lado se quiso que con este acto se hiciese un breve recordatorio de los hechos acometidos desde la Asociación desde sus orígenes hasta la fecha, así como volver a expresar los objetivos de AGERS, que dentro de su modestia de medios pero gran ilusión y esfuerzo por parte de sus integrantes creemos se están cumpliendo poco a poco.

El Aniversario se celebró con un discurso del Presidente señor Romanillos, que hizo un repaso histórico de lo que fueron los orígenes de AGERS, con especial mención a aquellas personas que lo hicieron posible y finalizó con un recordatorio de los objetivos que nos animan a seguir trabajando y que no son otros que la defensa de nuestros legítimos intereses en materia de Prevención, Seguridad y Seguros y difundir las modernas técnicas de la Gerencia de Riesgos tan necesaria en un mundo con los graves problemas de riesgos que tienen las empresas tanto referidos a sus propios bienes como a sus responsabilidades en relación con sus trabajadores y responsabilidad con terceros y medio ambiente en que se mueven.

El acto principal consistió en una Conferencia Magistral dada por el profesor

D. Federico Lopez Mateos Catedrático de la Universidad Complutense de Madrid, que hizo un análisis de un tema tan apasionante y actual como es el medio ambiente, y los problemas que la Empresa industrial debe considerar para que el ejercicio de su actividad no sea contraproducente contra el mismo.

La celebración del V Aniversario continuó con un almuerzo al que se invitó a todos los asociados, así como a destacados representantes de entidades públicas y privadas relacionadas con el mundo de la Gerencia de Riesgos y en el que los asistentes, de una forma relajada tuvieron la ocasión de poder compartir unos momentos con otros miembros de AGERS.

De cara al futuro, AGERS, espera que su crecimiento continúe como hasta la fecha, para con ello poder aumentar el número de prestaciones a sus asociados, y además incrementar su poder de representación de las empresas asociadas para que día a día, AGERS pueda canalizar las principales necesidades del mundo de la Gerencia de Riesgos, dada la complejidad que entraña y que cada día es más necesaria en la moderna empresa.

RESPONSABILIDAD DE JEFES Y DIRECTORES. COBERTURA Y CONTROL.

Artículo publicado en la revista RISK Management del RIMS (USA)
por Frank R Tierney Risk Manager de la empresa del Gas en Pittsburg Pennsylvania .

Durante los dos últimos años, al menos 34 países promulgaron leyes al objeto de reducir el campo de la responsabilidad personal y facilitar la indemnización empresarial. Como consecuencia de las limitaciones e imprecisiones en la normativa referente a la protección personal, parece que Directores, Jefes e incluso cualquier otro empleado tendrán que seguir soportando una responsabilidad personal que nace de la realización de sus actividades en la organización empresarial. Esta responsabilidad personal, asimismo, puede abarcar actividades desarrolladas fuera del ámbito de dicha organización.

Empleados y empresarios que desarrollen actividades fuera de la empresa, pueden verse afectados por importantes e inesperados riesgos que se derivan de dichas actividades.

Para comprender el origen y el alcance de este tipo de riesgos, deberían revisarse las legislaciones propias de cada país.

Dichas legislaciones determinan las obligaciones y responsabilidades de los Directores y Jefes de las Organizaciones, las situaciones por las cuales pueden devenir como responsables de un incumplimiento del deber, y finalmente en que situaciones da lugar una indemnización por parte de la empresa.

La mayoría de las legislaciones conceden indemnizaciones tanto a empleados como a Jefes y Directores, incluso, por aquellas

actividades desarrolladas fuera de la empresa.

Al objeto de que la indemnización sea lo más amplia posible en relación a los Jefes y Directores, muchas empresas incorporan a sus estados la normativa que rige en este ámbito.

Por ello es usual encontrar que dichas empresas se comprometan a indemnizar a sus Jefes, Directores e incluso demás empleados, por actividades que como decíamos hayan llevado a cabo fuera de las mismas.

Por ejemplo, si una empresa observa la normativa antes aludida, deberá indemnizar a cualquier trabajador de su organización, ya este o estuviera como Director, Jefe, empleado o Agente que desarrolla actividades para otras empresas.

Estas obligaciones de indemnización equivalen a los compromisos que nacen por contratos de Seguros, si bien en este caso se avalan dichas obligaciones con el Activo de la Organización empresarial.

En las grandes empresas, tales previsiones por indemnización se encuentran recogidas tanto en los Estatutos de cada Delegación Central, como en cada uno de las Sucursales. Si bien en este último caso la normativa concreta dependerá de su régimen de gestión.

La clave de la indemnización por actividades desarrolladas fuera de la empresa, esta en el hecho de que el individuo presto en su día servicios de la Organización empresarial.

Esta promesa de indemnización, muchas empresas la utilizan para dar una mayor seguridad a sus trabajadores concretandoles en compromisos verbales, o en contratos de Seguro.

No obstante la existencia de un sistema de indemnización del tipo al que estamos haciendo referencia, sin un adecuado sistema de control e información, puede plantear los siguientes problemas a la organización:

- El caso de que los empleados consideren que las actividades desarrolladas fuera de la empresa tuvieron su origen en una imposición empresarial, cuando estas tan solo fueron permitidas por el empresario. En este caso no ha lugar a la indemnización, ni se contempla este supuesto en el contrato de seguro que cubre dichas actividades, pudiendo incurrir el empleado en una responsabilidad personal.

- Que el empleado intente percibir la indemnización, basandose en una posible ambigüedad en el compromiso verbal o escrito existente con la Organización. Caso de que la obtuviese, habra transferido la responsabilidad personal a la Organización empresarial.

- Caso de que la empresa oferte este tipo de indemnización, y sin embargo no cubra la actividad desarrollada por sus Directores y Jefes fuera de la empresa, estaremos ante un compromiso sin intención de asumirse y desprotegido de toda seguridad, siendo en ultima instancia los propios accionistas de la empresa, los que asuman esta responsabilidad.

- Caso de que la indemnización, o el contrato de Seguro esten vigentes y sin

embargo los Directores, Jefes y empleados eviten actividades fuera de la empresa, por considerar que no restan sujetos de protección.

Esta situación puede poner en peligro aquella seguridad que la empresa pretendia transmitir a sus trabajadores.

- Parece ser que Directores y Jefes seguran afrontando la responsabilidad Personal-

Para controlar los riesgos que se derivan de las actividades desarrolladas fuera de la empresa y eliminar estos problemas, es necesario proceder del siguiente modo:

- Determinar que actividades estan cubiertas por el contrato de Seguro y plasmarlo en forma escrita.

- Revisar los supuestos de obligación a indemnizar por parte de la Delegación Central y Sucursales, al objeto de verificar que los contratos de Seguro contemplan las distintas actividades.

- Confeccionar la lista de actividades asegurables y someter a la aprobación de la Dirección las actividades seleccionadas.

- Notificar a cada Director, Jefe o empleado si su actividad es o no asegurable y por tanto, si el Seguro "D & O / E & O" puede incluir dichas actividades.

En caso de solicitar la cobertura de una cierta actividad, dicha solicitud deberia realizarse de tal modo que se amparasen los supuestos de jubilación y otras formas de extinción del contrato de trabajo.

Quando el seguro incluya estas actividades, se fijaran unas normas de reclamación y se notificaran a las partes las garantías contratadas asi como las limitaciones que pudieran existir con efectos retroactivos. Asimismo, y por ultimo debemos conocer,

que entendemos por actividad desarrollada fuera de la empresa.

Dentro de este tipo de actividades, distinguimos:

- Actividades con animo de lucro.
- Actividades sin animo de lucro.

No obstante, debido a que las primeras conllevarian a una mayor responsabilidad, quizas su empresa quiera limitar el ambito de aplicacion para este tipo de Actividades, a menos que su empresa tenga un interes economico en la misma.

Sin embargo, puede ser dificil llegar a identificar las situaciones sin animo de lucro, ya que estas cubren un amplio abanico de actividades, tanto comerciales, como sociales, profesionales, religiosas, educativas, politicas etc.

Lo siguiente, es tener en cuenta el alcance de los Estatutos de la empresa. la indemnizacion por parte de la empresa o estatutaria, es de aplicacion tanto a Directores, como a Jefes, empleados o Agentes que desarrollan su actividad fuera de la empresa. Esto no es extensible a las actividades sin animo de lucro, las cuales pueden incluir, administracion, gerencia y otras, las cuales dificilmente pueden considerarse incluidas en la cobertura de la "indemnizacion estatutaria". En consecuencia seria mas adecuado, tener en cuenta una amplia prevision.

Si es posible, la cobertura deberia aplicarse a todos los puestos durante el ano de la poliza.

En los ultimos años, algunas empresas, consideraron este tema y decretaron limitar las indemnizaciones en relacion a actividades desarrolladas fuera de la empresa tan solo para Jefes y Directores (quedan excluidos empleados, agentes, etc).

Esto puede reducir el margen de riesgo empresarial, pero tan solo si la inexistencia de indemnizacion es notificada de manera clara, sin ambigüedades a los empleados, ya sea de forma verbal o escrita.

En "Consolidated Natural Gas" llevamos a cabo un proceso de control de las actividades desarrolladas fuera de la empresa.

Determinamos unas directrices de actuacion, que fueron aprobadas, por la Direccion de la empresa, las cuales requerian que todos los trabajadores que desarrollasen actividades fuera de la misma, sirvan a los intereses de la "Consolidated Natural Gas", reconociendoles asimismo una cierta capacidad de autogestion.

Aquel empleado que quiera ser incluido en el seguro que cubra las actividades a que estamos haciendo referencia, debe presentar una "solicitud" como empleado que desarrolla actividades fuera de la empresa.

Esta solicitud, si es aprobada por los superiores del trabajador, sera presentada despues a la Direccion Central, la cual dara en su caso la aprobacion final.

Cada empleado que presente dicha solicitud, le sera comunicado por escrito si puede desarrollar este tipo de actividades, ademas de reconocerle la correspondiente indemnizacion por parte de la "Consolidated Natural Gas".

De manera transitoria los Presidentes de filiales o sucursales, podran aprobar dichas solicitudes.

Antes de 1984 era bastante comun, polizas de seguros para Directores y Jefes, que incluian cobertura de aquellas actividades desempenadas fuera de la empresa.

Para la cobertura de las actividades sin animo de lucro, se requiere por parte de los

de los underwriting la solicitud de la compañía de recibir esa cobertura. En caso de empresas con ánimo de lucro, a veces es difícil conseguirlo especialmente en instituciones financieras, por lo cual antes de concertar los DO/E&O se deben tomar precauciones.

Si es posible la cobertura, debe aplicarse a todas las posiciones existentes incluidas las creadas durante los sucesivos ejercicios.

Las coberturas deben aplicarse salvo en excesos de organizaciones ajenas y en excesos de la indemnización y obligación.

Deben notificarse todas las coberturas individuales previstas en la póliza incluidas las exclusiones.

Conclusión: Los participantes en actividad fuera de la empresa, pueden crear responsabilidades que recaigan sobre los empleados con los que se identifique la misma, es importante determinar si esos empleados participan o no en las decisiones de actividad de la empresa, y deben ser cubiertos por una póliza que incluya y determine las responsabilidades de la Compañía.

La póliza debe ser clara y que evite el confusiónismo, de forma que se pueda saber quienes son los Directivos, los cargos y los poderes que tienen en orden a determinar su responsabilidad y la de la empresa a la que representan.

PERSPECTIVA EUROPEA SOBRE LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE.

Articulo RISK MANAGEMENT del RIMS (USA)
de Bruno Zingg de Zurich Insurance

La protección del medio ambiente es un tema muy debatido tanto en Europa como en EE.UU.

Las personas de ambos continentes siguen con gran expectacion el tema de la seguridad industrial, considerando que somos nosotros los que debemos resolver el problema del medio ambiente.

La actual seguridad industrial no proporciona proteccion al medio ambiente, sino que a lo sumo protege ciertos riesgos y proporciona algunas normas de actuación para prevenir ciertos desastres, basandonos en la experiencia adquirida en supuestos similares.

Es fundamental reconocer que el problema del medio ambiente es muy delicado, pues confluyen complicaciones tecnicas, legales y de seguridad, aun para los mas expertos.

Esto se corrobora por el hecho de que solamente en Alemania Federal hay mas de 100 leyes de proteccion del medio ambiente, asi como infinidad de ordenanzas ejecutivas y regulaciones administrativas.

En primer lugar echemos un vistazo a las actuales bases de la normativa Comunitaria y normativas particulares de Suecia y Suiza, en relacion a la proteccion en materia de polucion ambiental.

Se prevee la proteccion para supuestos de accidentes y demas imprevistos incluido el aumento gradual de contaminacion en paises como Belgica, Alemania Federal, Suiza

y Suecia. En paises como Dinamarca, Francia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Holanda, Portugal, España e Inglaterra, la proteccion es restringida.

En España se sigue un sistema basado en la reclamacion del perjudicado, en Dinamarca, Portugal, Francia, Inglaterra, Alemania Federal, Irlanda, Italia, Luxemburgo y Holanda se sigue el sistema de formularios. Y finalmente, en Belgica y Suecia encontramos ambos sistemas.

En vista de la magnitud del problema de la polucion del medio ambiente, aseguradores de varios paises han iniciado la busqueda de alternativas para la consecucion de un Seguro Standar.

La alternativa más comun son los "Pooles" para la proteccion del medio ambiente, existiendo en la actualidad en paises como Francia, Italia y Holanda, mientras que Alemania Federal se enfrenta a sus riesgos por contaminacion mediante sus "Pooles nucleares".

La Protección de las zonas de vertidos de residuos contaminantes queda a cargo de los "Pooles" en Francia y Holanda, en Luxemburgo y Alemania Federal es el Gobierno el encargado de dicha proteccion. Belgica utiliza la via del Contrato de Seguro.

PROBLEMAS:

Varios paises de Europa discuten y estudian el problema de la contaminacion y del

medio ambiente.

- La Asociación de Aseguradores Ingleses esta muy sensibilizada con el tema, igual ocurre con la Asociación Alemana y Suiza de Aseguradores.

Es muy difícil predecir soluciones y delimitar el ámbito de la cobertura.

Desde el punto de vista jurídico es de suponer que se promulgaran más leyes y exigencias en relación a la industria.

Si bien lo que a nosotros nos concierne es el tema del Seguro de Responsabilidad Civil. No es necesario recordar que en Europa cabe la protección de la contaminación mediante un contrato de Seguro adecuado.

En la mayoría de los países (solo hay tres excepciones), el riesgo de contaminación se cubre por póliza.

El riesgo de contaminación de tierra, agua y aire se garantiza en Bélgica, a través de "Pools" en Francia y de forma limitada en Italia. Asimismo, se cubre la retirada de desechos con ciertas limitaciones en Bélgica, Francia, Alemania Federal, Italia, Holanda, España, Suiza y Suecia.

Las áreas más problemáticas eran:

- Poner en funcionamiento una cláusula operativa en relación a la contaminación.

- Los límites y riesgos (El problema que plantea alguna terminología en relación a las reclamaciones a tratar por los Aseguradores).

Los problemas, sin embargo, son más acuciantes en Europa que en Estados Unidos. Al Seguro tradicional le concierne solamente la cuestión financiera en el tema del medio ambiente.

Nos planteamos la siguiente pregunta.

¿Deberían las industrias hacer una contribución adicional al tema del medio ambiente, ya que éstas por su naturaleza se ven inmersas en este tipo de riesgos?

La contribución industrial debería hacerse efectiva en la prevención del daño al medio ambiente o al menos ayudar a limitar este daño.

Varios mercados Europeos han constituido Comités para delimitar términos y formas de protección que deberían ser aprobadas por estas tres partes: El asegurado, el asegurador y el reasegurador, lo cual ayudaría a los aseguradores para seguir ofertando medios de protección contra la contaminación.

Dichos Comités han considerado:

- Grupos relacionados con el medio ambiente y el impacto de la conciencia pública.

- Propuestas legislativas de la Comunidad Económica Europea, que imponen estricta responsabilidad en relación a la polución.

- Dificultades en la identificación de los riesgos.

- Pérdidas cuantificadas.

- Restricción por parte de los Aseguradores de la cobertura a los casos de accidentes de carácter ecológico.

- Legislaciones locales.

- Mirando hacia el futuro podemos determinar tres aspectos sobre la contaminación.

- Uno sería la contaminación a nivel estatal o internacional, como serían la aparición de pesticidas, o los nitratos concentrados en el agua potable, erosión de la capa de ozono y la lluvia ácida. (El autor del artículo no

considera estos hechos asegurables). La contaminación gradual del medio ambiente sería otro asunto a considerar. El pago de los posibles perjuicios no deben recaer únicamente en manos del Asegurador, sino que requiere la participación de todas las partes involucradas.

El Seguro en el sentido tradicional en este ámbito no será nunca más viable, siendo necesario recurrir a los "Pools" y otros medios de financiación.

- La alternativa más común para asegurar el riesgo de la contaminación son los "Pools".

En los casos de los llamados riesgos medioambientales asegurables, tenemos que considerar dos alternativas.

En un principio establecíamos el pago de una prima durante un periodo inicial. Otra posible forma de asegurar riesgos como la contaminación gradual, sería mediante póliza, limitando la indemnización por cada queja notificada renegociándose y renovándose la póliza cada cinco años.

No hace falta decir que un asegurador profesional tendría que considerar soluciones alternativas para tales riesgos, después de consultas con sus especialistas ingenieros en grandes riesgos.

Otro tema a considerar en un futuro es la contaminación repentina por causa de accidente. Este supuesto se define en términos generales como el riesgo de contaminación inherente al hecho de aceptar un producto que conlleva un peligro y que proviene de un hecho que puede producirse de modo instantáneo.

Tales riesgos a menudo provienen de procesos industriales. Al considerar los riesgos de contaminación accidental, el mercado de seguros debe

tener en cuenta lo siguiente:

- Necesidad de una ingeniería del riesgo.
- La naturaleza de los riesgos.
- Definición del término (accidente)
- La cuestión de los daños, incluyendo y/o excluyendo los costos para su limpieza.

El tema del control de pérdidas y la ingeniería de riesgos puede llegar a ser un elemento fundamental a la hora de determinar la responsabilidad medioambiental. Por ejemplo en la contaminación por accidente el control de pérdidas debería de aplicarse a daños tales como el fuego, explosiones y vertidos.

En el caso de contaminación gradual, el control de pérdidas se utilizaría en relación con los vertederos, los subterráneos, los sistemas de cañerías y desagüe.

En ambos casos de contaminación la prevención de los daños está en relación con la reducción de riesgos y la evaluación de plantas.

En respuesta al problema de los daños por contaminación ambiental, algunos aseguradores han tomado severas medidas para mejorar sus empresas. Contrataron ingenieros, mecánicos, químicos, físicos, biólogos y matemáticos, entre otros expertos.

Estos expertos proporcionan servicios de asesoramiento, reducción de riesgos, prevención e investigación de pérdidas y asimismo, son a su vez consultados por los Gobiernos y la industria en general.

En discusiones sobre la seguridad del medio ambiente y daños que puedan producirse, nos hacemos la siguiente pregunta: ¿Son estos daños asegurables totalmente? Cualquiera que sea la respuesta, una cosa está clara, y es que en el futuro, un programa de prevención de pérdidas será el requisito para asegurar tales riesgos. Hay que decir, finalmente, que la prevención de daños puede sobrepasar las fronteras de lo asegurable. Cuanto mejor sea la política de prevención de daños, mejores serán las oportunidades para la protección de riesgos.

V. ANIVERSARIO DE AGERS. MEDIO AMBIENTE Y GERENCIA DE RIESGOS.

D. Tomas Romanillos Dominguez.

transcripcion de las palabras del Presidente de AGERS y de la conferencia magistral que tuvo lugar dicho día , para celebrar el Vo. Aniversario de nuestra Asociacion

BIENVENIDOS TODOS A ESTA CELEBRACION

Parece pretencioso celebrar una efemeride tan proxima al nacimiento de la Asociacion como es la de un V. Aniversario y debe disculparse por el provecho que esperamos obtener de este encuentro de amigos alrededor de una conferencia sobre algo tan actual como es el Medio Ambiente.

Hay unos primeros hitos que merecen recordarse:

- Primeras Jornadas sobre Gerencia de Riesgos- Madrid 1 y 2-3- 84 organizadas por el Club del Ejecutivo del Seguro, bajo la batuta de Manolo Maestro buen catador de la oportunidad de una Gerencia de Riesgos en Espana.

- Adecose, aglutinador de la idea de la Asociacion y apoyo entusiasta para la formacion de un grupo inicial promotor de AGERS.

- Acta de constitucion presentada el 23-4-84 en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, firmada por los pioneros Eduardo Miller, Juan Quintero, Juan Ramon Urbieta, Francisco Fajardo, Jose Tomas Garcia Maldonado, Matias Sola, Juan Antonio Santacruz, Jose Antonio Alvarez Vivas y Manuel Moran.

- Primera Asamblea General AGERS el 29-5-84, con los 25 primeros Asociados que eligio la primera Junta Directiva, presidida por Jose Tomas Garcia Maldonado.

No os alarmeis, que no voy a seguir por este camino, ni voy a realizar un inventario de lo conseguido a lo largo de estos 5 años, pues es de sobra conocido por todos vosotros, pero si debo rendir homenaje a los componentes de las sucesivas Juntas Directivas, porque a base de esfuerzo y trabajo, robando casi tiempo de su tiempo de descanso, dada la ocupacion en la empresa de cada uno, y de alguno de sus componentes en especial y solo voy a mencionar a los que a mi juicio personal, han sido fundamentales: Jose Tomas Garcia Maldonado, Javier Navas y Maria Jesús Arymani, se ha conseguido el reconocimiento de la Asociacion, tanto a nivel de Administracion, como del Sector Asegurador en sus diferentes Colectivos, Aseguradores, Corredores, asi como en las Asociaciones de la Prevencion, de la Proteccion y de la Seguridad, la homologacion y la presencia activa en las Organizaciones Internacionales cual IFRIMA, y AEAI, Asociaciones nacionales, como la Brasilena, Argentina, Mejicana, Portuguesa. y especialmente la norteamericana RIMS.

Por ultimo se esta consiguiendo un conocimiento en la mayoria de las principales Sociedades Industriales y Comerciales españolas, donde esperamos encontrar el eco necesario para el desarrollo de la figura del Gerente de Riesgos y la progresiva incorporacion como miembros de la Asociacion.

A los Asociados en general, tambien el

agradecimiento de la Junta Directiva actual, pues con su confianza, colaboración y sugerencias, esta haciendo posible un satisfactorio presente de AGERS.

Y ahora unas palabras del por que de la elección del tema de la conferencia que a continuación dictara el catedrático de la Universidad Complutense de Madrid, D. Federico Lopez Mateo.

2.- EL GERENTE DE RIESGOS INVOLUCRADO EN LA CONSERVACION DEL MEDIO AMBIENTE.-

El contexto tecnológico en que se mueven las grandes sociedades industriales, esta produciendo la aparición de nuevos riesgos con una potencia económica de daños preocupante, cuya prevención o cobertura exige una gran atención y el desarrollo de técnicas sofisticadas de protección y esto hay que afrontarlo sin esperar demasiadas ayudas de la institución aseguradora.

El Gerente de Riesgos se enfrenta con los daños al Medio Ambiente, la Prevención de Accidentes Mayores, la Gestión de Residuos Tóxicos, como un enorme añadido a los riesgos clásicos que se contemplaban hace escasos años. Todo ello se veía venir con la perspectiva de una rápida incorporación a la Comunidad Económica Europea por lo que no creo que haya sido el Gerente de Riesgos el más sorprendido.

Todos sabemos que pocos de estos riesgos pueden tener cobertura aseguradora y que cuando esta se encuentra, resulta insuficiente tanto en cobertura de riesgos, como en su cuantía económica, vease por ejemplo que es lo que ocurre con la RC producida por la contaminación no accidental.

Las vías para su control han de ser buscadas a través de acciones preventivas y su financiación cuando se encuentre a través del seguro obligara a una asunción de riesgos de elevada cuantía, por lo que

sera necesario recurrir a la constitución de compañías cautivas del Seguro o a la creación de asociaciones como "pool" o fondos económicos que permitan hacer frente, bajo la forma mutual, a estos riesgos especiales.

Volviendo a la prevención, debe considerarsela como el aspecto básico en el que han de centrarse las máximas atenciones e inversión y como ejemplo de ello, vease lo que se ha manifestado en el II Foro de la Industria Química Europea celebrado hace poco en París: En Alemania Federal en el periodo de 1970 a 1987, se han reducido en un 90% los vertidos de sustancias químicas en ríos y lagos, el 70% de los vertidos de metales pesados y el 80% de las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera. Otra cuestión importante manifestada, es la de que las industrias químicas de la CEE consagran actualmente un 5% de su cifra de negocio a la conservación del entorno, equivalente a la inversión en investigación y desarrollo. Las medidas preventivas son especialmente eficaces y por este camino se esta produciendo tanto la legislación como la práctica habitual de la protección en la Empresa.

2.-LA CEE. LEGISLACION SOBRE MEDIO AMBIENTE.-

Puedo facilitar a quien le interese una relación de las Directivas que no voy a leer para no demorar el Orden del Día.

Las últimas cuestiones sobre el tema son las siguientes:

Turismos: Tras la adopción de una posición común por el Consejo del Medio Ambiente el 24-11-88, el Consejo aprobo el 21-12-88 un conjunto de medidas que determinan que a partir de 1-10-93, los turismos no podrán producir más de 30 gramos por test de dióxido de carbono y 8 gramos por test de hidrocarburo y óxidos de nitrógeno combinados. Existe controversia sobre la

introducción por los Países Bajos de incentivos fiscales para los coches "limpios".

Polución Química: A partir del 31-12-89, entrará en vigor una Directiva limitando la polución por dióxido de titanio y prohibiendo su depósito y la descarga de sus desperdicios a partir de 1992. Al mismo tiempo se adoptó la proposición de Directiva sobre la reducción de polución de dióxido de Azufre y Óxido de Nitrógeno por grandes plantas de combustión. Esta última Directiva determina un recorte de producción de las plantas existentes y establece límites para todas las nuevas plantas. Finalmente, el Consejo ha adoptado y revisado la Directiva "Seveso" de 1982 sobre Prevención de Accidentes Mayores, estudiando el campo de aplicación de las normas existentes, de forma que en lo sucesivo cubran el almacenamiento de todos los productos químicos peligrosos y ofrezcan una mayor información pública.

Movimientos de residuos a través de las fronteras: El 21-12-88 el Consejo adoptó una Resolución insistiendo en la urgencia de establecer un sistema internacional que controle los movimientos transfronterizos y el destino final de los desechos peligrosos.

Nitratos: El mismo día, la Comisión presentó un borrador de Directiva estableciendo medidas de urgencia para paralizar la polución de las aguas en superficie y en profundidad a causa de nitratos de origen agrícola.

Capa de Ozono: Antes del final de 1988 la Comunidad y los Estados miembros, ratificaron con éxito la Convención de Viena y el Protocolo de Montreal sobre sustancias que destruyen la capa de ozono, que entraron en vigor el 1-1-89. Como resultado de esta ratificación, el 14-10-88 el Consejo adoptó un Reglamento aplicable a la importación, exportación, producción y consumo de clorofluorcarbonos y "sprays"

considerados como la causa de la destrucción de la citada capa.

4.- LA LEGISLACION ESPAÑOLA.-

La legislación española en relación con el Medio Ambiente, no es tan novedosa como podría suponer el hombre de la calle, ya que sin ánimo de apurar este tema, se pueden citar algunas disposiciones importantes, alguna de las cuales siguen en vigor, especialmente la Ley 38/1972 de 22-12 y el Decreto 833/1975, de 6 de Febrero que desarrolla la Ley sobre Protección del Ambiente Atmosférico en la que se trasladaba lo mejor que en ese momento había al respecto en la legislación de Europa y USA.

Las emisiones gaseosas procedentes de los vehículos automóviles, fueron reguladas por Decreto 3025/1974, de 9 de Agosto que desarrollaba la Ley 38/1972, de 22-12, de Protección del Ambiente Atmosférico, en lo que se refiere a la contaminación producida por vehículos de motor.

A través del citado Decreto 833/1975 se derogaban el Decreto 2871/1968, de 7-11 sobre medidas para evitar la Contaminación Atmosférica producida por partículas sólidas en suspensión en los gases vertidos al exterior por las Fabricas de Cemento y la Orden del Ministerio de Industria de 17-1-69, por la que se creaba la Comisión Técnico Asesora de Problemas de Contaminación Atmosférica de origen industrial.

Asimismo existía el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas aprobado por el Decreto de 30-11-61.

La más reciente legislación ya es posterior a la entrada en la CEE y una de sus consecuencias, las más significativas son las siguientes:

- Ley 4/88, de 273 de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna

Silvestres.

- R.D. 1131/88, de 30-9. Reglamento para la ejecución del R.D. Legislativo 1302/1986 de 28-6, de Evaluación del Impacto Ambiental.

- R.D. Legislativo 1302/1986 citado ya.

- Ley 20/86, de 14-5-86 Residuos Tóxicos y Peligrosos. Régimen jurídico Básico.

- R.D. 833/88, de 207 por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/86, Básica de Residuos Tóxicos Peligrosos.

- R.D. 145/1989, de 20-1 por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.

- R.D. 886/88 de 157. Prevención de Accidentes Mayores en determinadas Actividades.

La actual presidencia española de la CEE parece va a insistir en la necesidad de poner el reequilibrio de la política comunitaria del Medio Ambiente en tres grandes líneas: activando la consideración de los factores de desarrollo económico y social; insistiendo en una consideración ajustada de la problemática ambiental del Mediterráneo y promoviendo que la nueva política del Medio Ambiente tenga un reflejo en la financiación de la CEE a través de nuevas dotaciones, programas y acciones comunitarias.

Va a centrarse principalmente en un conjunto de Programas concretos:

- Programa de Desarrollo y Medio Ambiente.

- Programa de Investigación y Desarrollo en Medio Ambiente y Climatología.

- Programa de Protección del Mediterráneo.

- Programa de Medio Ambiente y Empleo.

La sensibilización que se produjo como consecuencia del Año Europeo del Medio Ambiente (Marzo 87 a Marzo 88), y la constante divulgación periodística o televisiva, con el rigor acostumbrado, hace

que este sea un tema de moda. Para bien o para menos bien, es una cuestión actual.

En consecuencia hay una demanda de información que quizás no este suficientemente atendida. De lo que se ha hecho recientemente o se esta haciendo destacan:

- Jornadas internacionales sobre Accidentes Mayores.

ITSEMAP 23-24 Mayo 1988

- Ciclos de Seminarios sobre Medio Ambiente y CEE.

D.G. Medio Ambiente (MOPU) y Fundación Mapfre.

* Calidad de Medio Ambiente Atmosférico (16 y 17-3-89).

* Residuos Industriales (6 y 7-4-89).

* Calidad de las Aguas (11 y 12-5-89).

* Ayudas Comunitarias en Materia de Medio Ambiente (22 y 23-6-89).

Con aplicación específica a la Gerencia de Riesgos y Medio Ambiente, no ha habido nada que yo sepa, por lo que era oportuno anticipar una Conferencia coincidiendo con nuestro V. Aniversario para, mas adelante, abordarlo de forma amplia con el doble punto de vista de la prevención y de la financiación de los riesgos del Medio Ambiente y Grandes Siniestros.

Cierro este prologo con un verso a proposito, es de Antonio Machado y de su libro "Campos de Castilla".

Suñe que tu me llevabas
por una blanca vereda,
en medio de un campo verde,
hacia el azul de las sierras,
hacia los montes azules,
una mañana serena.

Ni los mas viejos del lugar van a poder reconocer en el Medio Ambiente futuro panorama como el cantado por Machado, si no se abordan desde ahora y en serio, las prevenciones legisladas y las intuidas sin merma, en lo posible, de las bondades a que nos ha acostumbrado nuestra civilización de consumo pero "guarra" y derrochadora.

El Catedrático D.Federico Lopez tiene la palabra para, a su termino, dar lugar a un coloquio.

TRASCENDENCIA DE LOS RIESGOS INDUSTRIALES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE.

D. Federico Lopez Mateos

El Progreso Social, entendido como la acción de ir hacia adelante elevando el nivel de vida y mejorando su calidad, en una Sociedad a la que deseamos se sienta incorporada toda la Humanidad, es el resultado del aprovechamiento integral de los recursos humanos, naturales y económicos mediante el empleo de las Técnicas "que permiten adaptar la Naturaleza al Hombre y del propio trabajo de este, que piensa, que inventa y ejecuta una serie de actos encaminados a resolver y vencer cuantas dificultades se le presentan" (J. Ortega y Gasset).

En este sentido, la Investigación Científica y Técnica, por una parte, han hecho progresar sin pausa, en régimen acumulativo, la capacidad del hombre para dominar su medio ambiente y dar respuesta a las necesidades de la Humanidad, incrementando sus actividades productivas en todos los sectores creadores de riqueza y, por otra parte, han incrementado su Cultura para que prevalezca el quehacer intelectual sobre los trabajos que requieren esfuerzo físico. La figura 1 resume algunos de los objetivos de la Ciencia y de la Técnica respecto a las demandas de alimentos, vestidos, habitación, salud, cultura, información y transporte.

Sin embargo, el incremento de la oferta con nuevos productos, a veces insuficientemente conocidos, y el gigantismo de las capacidades de producción industrial - para aprovechar los efectos favorables de la economía de escala- introducen riesgos potenciales en el interior de las instalaciones y para su entorno.

Esta situación se agrava por la diversificación de las actividades industriales, su reparto por toda la geografía del territorio, la concentración de actividades fabriles que pueden provocar efectos sinérgicos capaces de incrementar el posible daño a las personas y al medio ambiente, el empleo de energía en cantidad y calidad elevada, el almacenamiento de grandes tonelajes y volúmenes de materias primas y productos, el incremento de los medios de transporte, etc...

Los riesgos - medidos por la posibilidad de que una cosa suceda- definidos como la situación en que se encuentra o puede encontrarse una persona, un bien de producción o de la Naturaleza ante una actividad en la que por sí mismo, por sus útiles de trabajo y por el medio en que la ejecuta puede producir un daño, es decir, un detrimento o destrucción de los bienes, dolor o molestia, deben ser conocidos para evitarlos o para superarlos.

El estudio particular y profundo de los sistemas de producción, representados en su forma más general por la ecuación:

permite detectar los riesgos potenciales de cada actividad que, en resumen, clasificados por su origen fenomenológico, son los siguientes:

Riesgos Humanos: Debidos a falta de formación; disminución de los recursos

físicos por enfermedad; o falta de atención en el puesto de trabajo.

Riesgos Naturales: Derivados de la actividad geológica -movimientos sísmicos, terremotos o meteorología-, riadas, huracanes, etc.

Riesgos Sociales: Consecuencia de las huelgas o actos de sabotaje.

Riesgos Eléctricos: Descargas eléctricas que pueden provocar destrucciones, incendios y explosiones.

Riesgos Mecánicos: Que reducen la resistencia de los materiales por efecto de la presión, erosión, etc.

Riesgos Térmicos: En los que la generación y pérdida de calor eleva las temperaturas y reduce la resistencia de los bienes de producción.

Riesgos Nucleares: Derivados de la emisión de radiaciones.

Riesgos Químicos: Que producen la corrosión de los recursos materiales y la intoxicación de las personas.

Riesgos Biológicos: Provocados por la actividad de microorganismos.

Estos riesgos, de alguna manera, -en la mayoría de los casos como contaminación- trascienden al medio ambiente, tanto más cuanto más elevado es el grado de daño producido cuando el riesgo, como consecuencia de un accidente, origina un siniestro en forma de avería grave, destrucción, o pérdidas que sufren las personas y/o la propiedad.

La figura 2 resume la generación de contaminantes como consecuencia de las actividades económicas y sociales y los distintos aspectos del medio ambiente que pueden ser receptores de sus efectos.

El análisis de los siniestros de Seveso (1976), Bhopal (1984) y Chernobil (1986), son suficientemente expresivos de la trascendencia de un accidente industrial sobre el Medio Ambiente.

Las muertes e intoxicaciones ocurridas en Seveso, fueron la consecuencia del escape de dioxina provocado en la descomposición exotérmica en una fábrica de triclorofenol. Uno de los puntos críticos de funcionamiento de la planta, corresponde a las operaciones de parada. Parece que en lugar de destilar el 50% del disolvente al final, como estaba indicado en las instrucciones, solo se destiló el 15%; en vez de añadir 3.000 L de agua para refrigerar la mezcla de reacción a 50-60 C, no hubo refrigeración; en vez de continuar la agitación hasta refrigeración completa, los operarios pararon la agitación a los 15 minutos; en lugar de mantener la vigilancia del procedimiento hasta que se alcanzasen los 50-60 C, los obreros se marcharon a las 6 de la mañana, hora en que se iniciaba la parada. La reacción exotérmica descontrolada originó la ruptura del recipiente y el escape de la dioxina a las 12 horas 30 minutos del mismo día.

La revista Chemical Engineering, en su número del 24 de Diciembre de 1984, publicaba la noticia del accidente de Bhopal con estos titulares:

"La muerte ha sonado con la emisión del metil-isocianato procedente de la fábrica que Union Carbide tiene instalada en Bhopal (India), que ha provocado 2.000 víctimas mortales y otras 200.000 personas dañadas".

El 2 de Diciembre de 1984 un gas altamente tóxico - para concentraciones superiores a 5 ppm- e inflamable -punto de ebullición 39,1 C-, producto intermedio en la fabricación de pesticidas agrícolas, se dispersaba desde un depósito aparentemente abandonado. El producto se mantenía refrigerado a bajas temperaturas en un

deposito provisto de unas valvulas de seguridad para el alivio de gas, si fuera necesario, que seria conducido a un lavador con sosa caustica y posterior incineracion en la antorcha.

Parece que un subito incremento de la presión en el deposito disparo la valvula de seguridad, pero no funcionaron ni el sistema de refrigeracion del deposito ni la absorcion del gas ni la antorcha que, en ultimo extremo, debia quemarlos. Se ignoraban las altas presiones y temperaturas alcanzadas porque los instrumentos no eran fiables o no estaban bien conservados.

La controversia estaba servida porque, al menos, otra planta igual funcionaba perfectamente en Estados Unidos, y la de Bhopal tenia el mismo proyecto, mientras que su construccion, produccion y mantenimiento se habia realizado con materiales, tecnicos y operarios de la India. Por ultimo, el accidente de Chernobil, que ocurrio en la madrugada del 26 de Abril de 1986, es un ejemplo de los efectos de la radioactividad incontrolada como consecuencia de las perdidas originadas por la fusion de las barras de combustible en uno de los reactores, que llevo a la destruccion de una de las unidades de la central nuclear. El obsoletismo general de la instalacion y las reducidas medidas de control y seguridad parece que fueron el origen de un siniestro que deja una secuela de victimas dificil de cuantificar pero que se estima en 200.000 personas afectadas.

Es evidente, en consecuencia, la necesidad de disponer todos los recursos necesarios para la defensa del Medio Ambiente, que alcanza a la proteccion, conservacion y, si es posible, la regeneracion de los recursos que condicionan la vida. Esta tarea requiere la constante y especial atencion de los que estamos relacionados con las actividades fabriles, en las que se toman los recursos naturales para obtener productos utiles, a la vez que se generan productos y energias residuales -resultantes de la descomposicion

o destruccion de la materia prima- y desperdicios que, en terminos de la Real Academia Espanola de la Lengua "son residuos de lo que no se puede o no es facil aprovechar, o se dejan de utilizar por descuido".

Progreso y proteccion del Medio Ambiente deben complementarse como condiciones ineludibles para el desarrollo economico equilibrado. Se trata de conciliar los imperativos del desarrollo economico y conservacion de la Naturaleza, promoviendo un nuevo crecimiento mas rico en posibilidades de expansion, mas eficaz y racional en el plano economico, que haga desaparecer las senales de alarma lanzadas por la Union Internacional de Conservacion de la Naturaleza.

El cambio de una sociedad eminentemente agricola -que empleaba a los hombres de los estratos sociales inferiores en los trabajos mas duros y peligrosos- por una sociedad industrializada que aspira a mejorar la calidad de vida de todos presenta una doble vision del problema de la contaminacion ambiental: hacia el interior del centro de la actividad industrial y por su repercusion exterior.

En este segundo aspecto se considera la politica del Medio Ambiente de forma global y con caracter nacional y supranacional. Un ejemplo pueden ser las directrices dictadas por la Comunidad Economica Europea en las que, entre otros puntos, se dice:

- 1.- La politica medioambiental debe consistir en prevenir la creacion de contaminacion, mejor que intentar, posteriormente, parar sus efectos.
- 2.- La politica medio ambiental puede y debe ser compatible con el desarrollo economico y social.
- 3.- En cualquier calificacion tecnica o proceso decisorio, se deben tener en cuenta, lo antes posible, los efectos sobre el Medio Ambiente.

4.- El costo de prevención y eliminación del problema se debe afrontar, principalmente, por el contaminador.

5.- Se debe asegurar que las actividades que se llevan a cabo en un Estado no causan ninguna degradación del medio ambiente en otro.

6.- La comunidad y sus estados miembros deben tener en cuenta en su política medioambiental los intereses de los países en vías de desarrollo.

7.- Las directrices sobre el medio ambiente en la Comunidad deben intentar en cuanto sea posible que las políticas nacionales estén combinadas y armonizadas, sin impedir el progreso a nivel nacional.

Por la otra parte, mirando al interior del centro de la actividad industrial, se presta la atención fundamental al trabajador, relacionándole con los riesgos a que se encuentra sometido por el conjunto de acciones o tareas que realiza dentro de las circunstancias o condiciones físicas y químicas que constituyen el ambiente laboral y que influyen en su desarrollo y en el de sus actividades fisiológicas.

La cuestión es idéntica en ambos casos, -ambiente natural y ambiente laboral-, la diferencia radica en el grado de riesgo que el sujeto paciente soporta en cada caso, que es directamente proporcional a la intensidad de la contaminación - producto de la concentración de contaminante en el medio ambiente por el tiempo de exposición al mismo-. Si ambos factores tienen valores mínimos, la intensidad de la contaminación también lo es y el grado de riesgo es, prácticamente, nulo; pero si alguno de aquellos factores alcanza valores considerables, -por encima del límite que la experiencia ha demostrado que empiezan a ser peligrosos- se entra en la zona de riesgo acentuado.

Si el crecimiento de la concentración se produce en un tiempo reducido - caso Bhopal-, la contaminación tiene el carácter de accidente porque: las acciones, actuaciones o tareas se han realizado en condiciones fuera de la rutina prevista para el desarrollo del procedimiento de producción, creando una situación de peligrosidad con grandes posibilidades de que se produzca un daño. Las responsabilidades internas de la fábrica, entonces, están relacionadas con la Seguridad del procedimiento y de los equipos.

En cambio, cuando el trabajador se encuentra sometido a una atmósfera sensiblemente contaminada durante su jornada de trabajo, repetidamente, el factor tiempo adquiere un valor importante creando un clima de penosidad, de dificultad, que lleva más o menos a la larga a contraer una enfermedad profesional, entendida como la alteración de la salud como consecuencia de las condiciones en el puesto de trabajo.

Es objeto médico general de la Higiene la conservación de la salud precaviendo riesgos, daños, peligros y enfermedades y, en particular, de la Higiene Industrial, el de disponer de las técnicas de prevención de enfermedades profesionales a través de la actuación sobre el ambiente o entorno físico que rodea al operario, con el fin de conseguir unas condiciones ambientales que no dañen a la salud del trabajador por su exposición a lo largo de toda su vida laboral. La Higiene Industrial, por tanto, debe hacer el reconocimiento, evaluación y control de los factores ambientales que se originan en el lugar de trabajo y pueden causar molestias, daños a la salud, incomodidad e ineficacia de los trabajadores, como efectos de la contaminación y generadores de enfermedades profesionales.

Resulta de todo esto, la conveniencia de la integración de los conceptos de Seguridad Industrial e Higiene del Trabajo - que afectan al desarrollo interno de la actividad empresarial- junto a las de Conservación y Defensa del Medio Ambiente dentro de la Gerencia de Riesgos que, así, amplía sus responsabilidades en el espacio y en el tiempo.

En la figura 3 se presenta una síntesis de los conceptos que estructuran la Gerencia de Riesgos y las disposiciones oficiales previstas para cumplir su misión, cuyos objetivos se dirigen a preservar la integridad de los recursos humanos y a reducir las pérdidas económicas de la empresa por aquel motivo, en estrecha colaboración con las entidades aseguradoras.

La Comunidad Económica Europea cuenta en su Derecho con Directivas de obligado cumplimiento en los países miembros, que vienen a desarrollar el acuerdo de octubre de 1972 en el que se reclamaba la necesidad de formular una política comunitaria del Medio Ambiente. En este sentido, la incorporación de España ha traído consigo la adopción de un buen número de disposiciones que deben ser ejercitadas como normas generales mínimas para la prevención, a las que han de incorporarse los reglamentos técnicos específicos de seguridad de cada actividad económica.

Por su trascendencia destacan el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de Junio, de evaluación del impacto ambiental (BOE n.155 del lunes 30 de Junio de 1986, página 23.733) y el Real Decreto 886/1988, de 15 de Julio, sobre prevención de accidentes mayores en determinadas actividades industriales (BOE n.187 del viernes 5 de Agosto de 1988, página 24.285).

Con las evaluaciones del impacto ambiental se trata de establecer la diferencia entre la situación del medio ambiente futuro modificado, como resultaría después de la ejecución del proyecto de una actividad económica y como habría evolucionado

normalmente sin esa actuación. Desde el punto de vista administrativo, es un documento técnico para adoptar una política preventiva que tiene la misión de identificar, predecir e interpretar las consecuencias o efectos de las acciones, programas, planos y proyectos sobre la salud, el bienestar humano y el entorno ecológico.

El Real Decreto 1302/1986, viene a cumplimentar la Directiva comunitaria 85/377/CEE de 27 de Junio de 1985, con la que se introduce la variable ambiental en la toma de decisiones sobre los proyectos, para evitar atentados a la Naturaleza, proporcionando confianza a las decisiones que se adopten, entre las diferentes alternativas posibles, después de considerar los efectos derivados de la actividad proyectada.

El contenido obligado de los estudios específicos de evaluación de impacto ambiental es el siguiente (Real Decreto 1302/1986):

- a).- Descripción general del proyecto y exigencias previsibles en el tiempo, en relación con la utilización del suelo y de otros recursos naturales. Estimación de los tipos y cantidad de residuos, vertidos y emisiones de materia o energía resultantes.
- b).- Evaluación de los efectos previsibles directos e indirectos del proyecto sobre la población, fauna, la flora, el suelo, el aire, el agua, los factores climatológicos, el paisaje y los bienes materiales, incluido el patrimonio histórico-artístico y el arqueológico.
- c).- Medidas previstas para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales negativos significativos. Posibles alternativas existentes a las condiciones inicialmente previstas del proyecto.
- d).- Resumen del estudio y conclusiones en términos fácilmente comprensibles. Informe, en su caso, de las dificultades informáticas o técnicas controladas en la elaboración del mismo.

e).- Programa de vigilancia ambiental.

Para realizar estos estudios se dispone de metodologías operativas de integración que permiten la selección final de las variables de definición del proyecto: localización, tamaño, tecnología y materias primas, en relación con las acciones potenciales de impacto ecológico, a la vez que se programan los mecanismos de control y aprendizaje sobre los aspectos desconocidos en la evolución del medio ambiente.

En la figura 4 se presenta la secuencia de acciones del proceso de evaluación del impacto ambiental. Las etapas que encierran mayor incertidumbre son las de:

- Identificación de impactos, y
- Valoración del Impacto Ambiental.

en las que, a pesar de referirse a conceptos absolutamente objetivos, su reconocimiento y cuantificación son decisiones subjetivas de quien realiza el informe.

Para resolver esta cuestión con la mayor garantía se han propuesto los modelos de Leopold y colaboradores del Instituto Batelle.

La matriz de Leopold recoge las 8.800 posibles interacciones resultantes de 100 acciones que pueden causar efectos ambientales sobre 88 factores ambientales. En un primer análisis del proyecto, la matriz suele quedar simplificada a 25-50 interacciones; en cada una de ellas se evalúa el índice de calidad -que es una medida de la alteración de cada indicador de impacto entre 1 y 10, con signo positivo si es favorable, o con signo negativo si se produce degradación del medio ambiente- y el indicador de impacto- que permite ponderar la importancia de los efectos sobre el entorno, en el espacio y en el tiempo, entre 1 y 10-. Con este modelo

quedan perfectamente identificados los efectos que pueden producir determinados proyectos, permite obtener conclusiones semicuantitativas e identificar efectos particulares y el global, con lo que es posible la evaluación de posibles alternativas.

El modelo del Batelle Institut presenta una metodología sistemática más precisa para determinar la ponderación relativa de los indicadores de impacto dentro del medio ambiente.

La figura 5 reproduce los posibles impactos ambientales contemplados en el modelo de Batelle distribuidos en distintas agrupaciones jerarquizadas hasta llegar a establecer las unidades de importancia máximas de cada factor ambiental sobre el indicador total del impacto, que alcanza un total de 1.000 unidades.

Así es posible analizar los efectos que origina el impacto ambiental y su importancia absoluta en el entorno y relativa respecto a los otros factores ambientales. Destaca en este sentido la influencia de la contaminación ambiental que representa el 40% sobre el impacto total y, dentro de esta, la contaminación de las aguas, que puede alcanzar 318 unidades de importancia respecto al valor de 1.000 establecido para el impacto total.

En cualquier caso, ambos métodos permiten, sobre todo, establecer comparaciones sobre proyectos alternativos dirigidos a un mismo fin. También, ayudan a detectar los puntos críticos que, desde el punto de vista medio ambiental, pueden invalidar un proyecto, alertando sobre las medidas correctoras que deben ser adoptadas. Por último, señalan las precauciones que se deben tomar en el desarrollo del proyecto y el control del sistema en funcionamiento hasta llegar, si es preciso, a aconsejar el abandono del mismo.

El Real Decreto sobre prevención de accidentes mayores en determinadas actividades industriales (886/1988) establece criterios y normas que contribuirán a la prevención de riesgos y al control de las emergencias. Es acorde con la Directiva 82/501/CEE del Consejo de la Comunidad Económica Europea y complementario de la Ley 2/1985, de 21 de Enero, sobre Protección Civil en lo que se refiere a la catalogación de actividades que puedan originar emergencias y al inventario de centros en los que se realicen estas, así como a las Organizaciones de Autoprotección y Planes de Emergencia Interior de las Industrias y a la facultad de las Administraciones Públicas para desarrollar los Planes de Emergencia Exterior.

El Real Decreto de referencia reitera a las empresas industriales la obligación de disponer de las Organizaciones de Autoprotección y del Plan de Emergencia Interior para la prevención de riesgos y para el control inmediato de los siniestros que puedan producirse, y ordena la elaboración del Plan de Emergencia Exterior por las Comunidades Autónomas. Ambos -Plan de Emergencia Interior y Plan de Emergencia Exterior- deberán estar desarrollados de acuerdo con la Directriz Básica para la Prevención del Riesgo Químico -de actualización permanente- que debiera ser aprobada por el Gobierno; previo informe de la Comisión Nacional de Protección Civil, antes del 6 de Agosto de 1989.

De acuerdo con el Real Decreto 886/1988, las industrias ya deben disponer de su Plan de Emergencia Interior, que entrará en vigor, como fecha tope el 6 de Febrero de 1989. En su contenido se contempla:

- La evaluación de los riesgos, que abarca a la definición de los riesgos potenciales, el análisis de los medios de protección y el acotado de los sectores y zonas de peligro.

- La previsión de accidentes y las situaciones de pre-emergencia, alerta, alarma, evacuación parcial y evacuación general.

- La redacción del manual de emergencia, y

- La implantación del Plan de Emergencia.

En los Planes de Emergencia Exterior debe preverse el acoplamiento de los mismos con los Planes de Emergencia Interior de las instalaciones industriales comprendidas en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma, para garantizar la protección de las personas, del medio ambiente y de los bienes con las actuaciones adecuadas de Protección Civil.

Serán elaborados y ejecutados por las Comunidades Autónomas en coordinación con los Organos de la Administración del Estado y con las Autoridades Locales incluyendo:

- Los estudios de seguridad que contemplen el análisis funcional de operabilidad, cuando se haya determinado que pueden existir consecuencias en el exterior de las instalaciones.

- La previsión de actuaciones de las administraciones públicas, así como el empleo de los medios y recursos catalogados como movilizables en casos de accidentes mayores, dependientes de las mismas o de los particulares.

Estos planes deben articular la colaboración con los industriales afectados para informar a los ciudadanos sobre: los posibles riesgos graves de las actividades industriales radicadas en su territorio y los que puedan derivarse de la implantación de nuevas industrias; las medidas de autoprotección existentes en las mismas; y las instrucciones a seguir por la población en caso de una alarma por accidente mayor en el interior de aquellas instalaciones industriales que puedan tener efectos en su entorno inmediato.

Después de pasar un periodo de dos años y medio como Planes de Emergencia Exterior Provisionales, deberán ser aprobados como definitivos por las Comunidades Autonomas antes del 6 de Agosto de 1992.

Es evidente, según lo expuesto, que la Gerencia de Riesgos soporta, siempre, la máxima responsabilidad respecto a la Seguridad Integral de los centros de actividad industrial, y, actualmente en España, el intenso trabajo que supone la elaboración, adaptación e implantación de una normativa extensa y exigente. Por ello debe constituirse como una organización multidisciplinar con capacidad decisoria en la que participe todo el organigrama de la empresa.

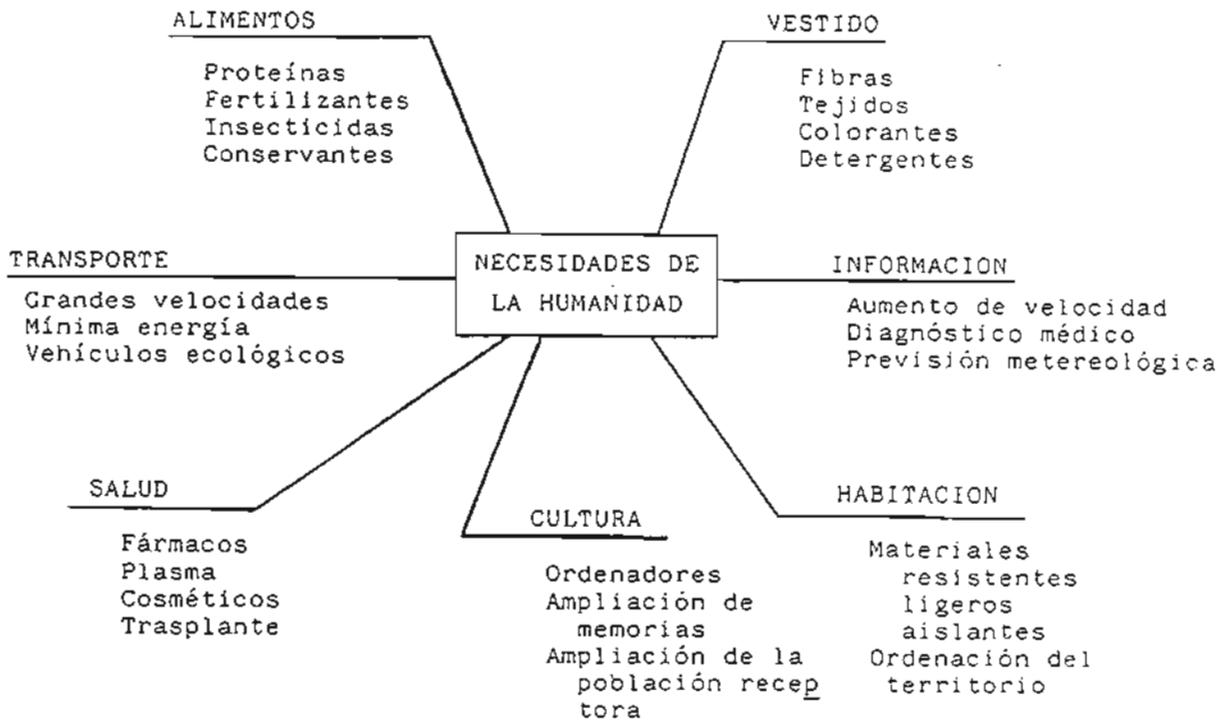


Figura 1.- Respuestas de la Ciencia y de la Técnica a las necesidades de la Humanidad.

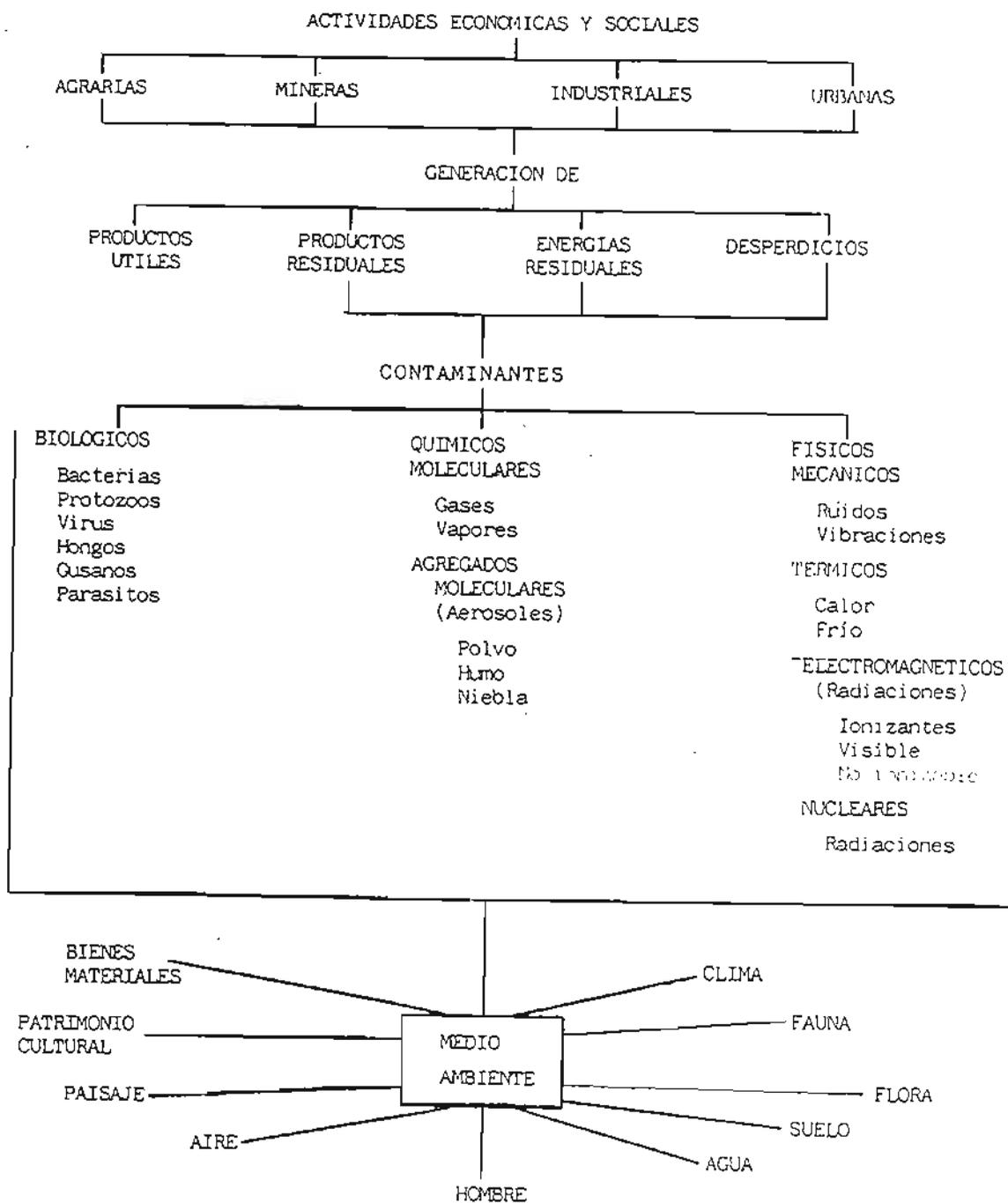


Figura 2.- La contaminación y el medio ambiente.

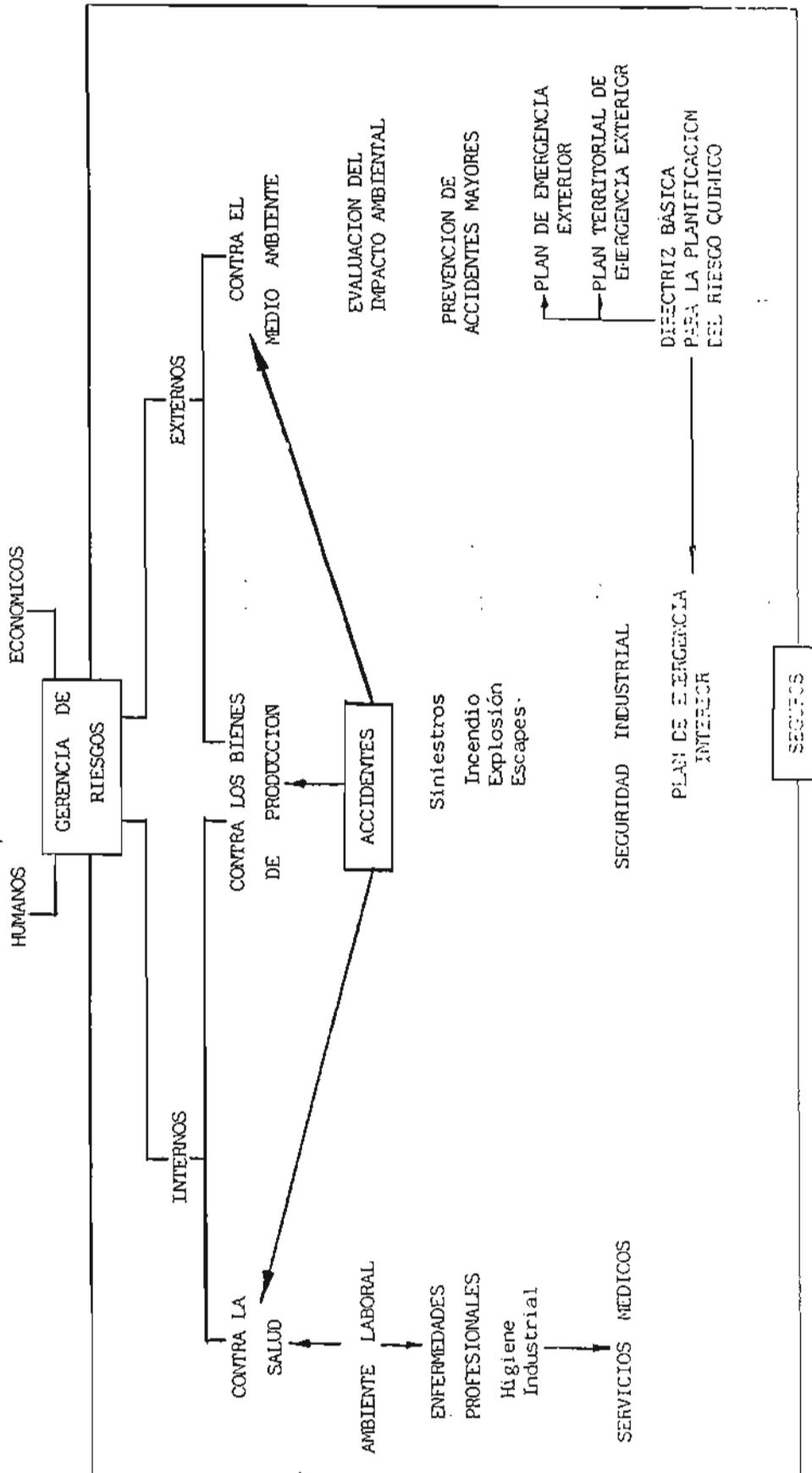


Figura 3.- Actuaciones de la Gerencia de Riesgos.

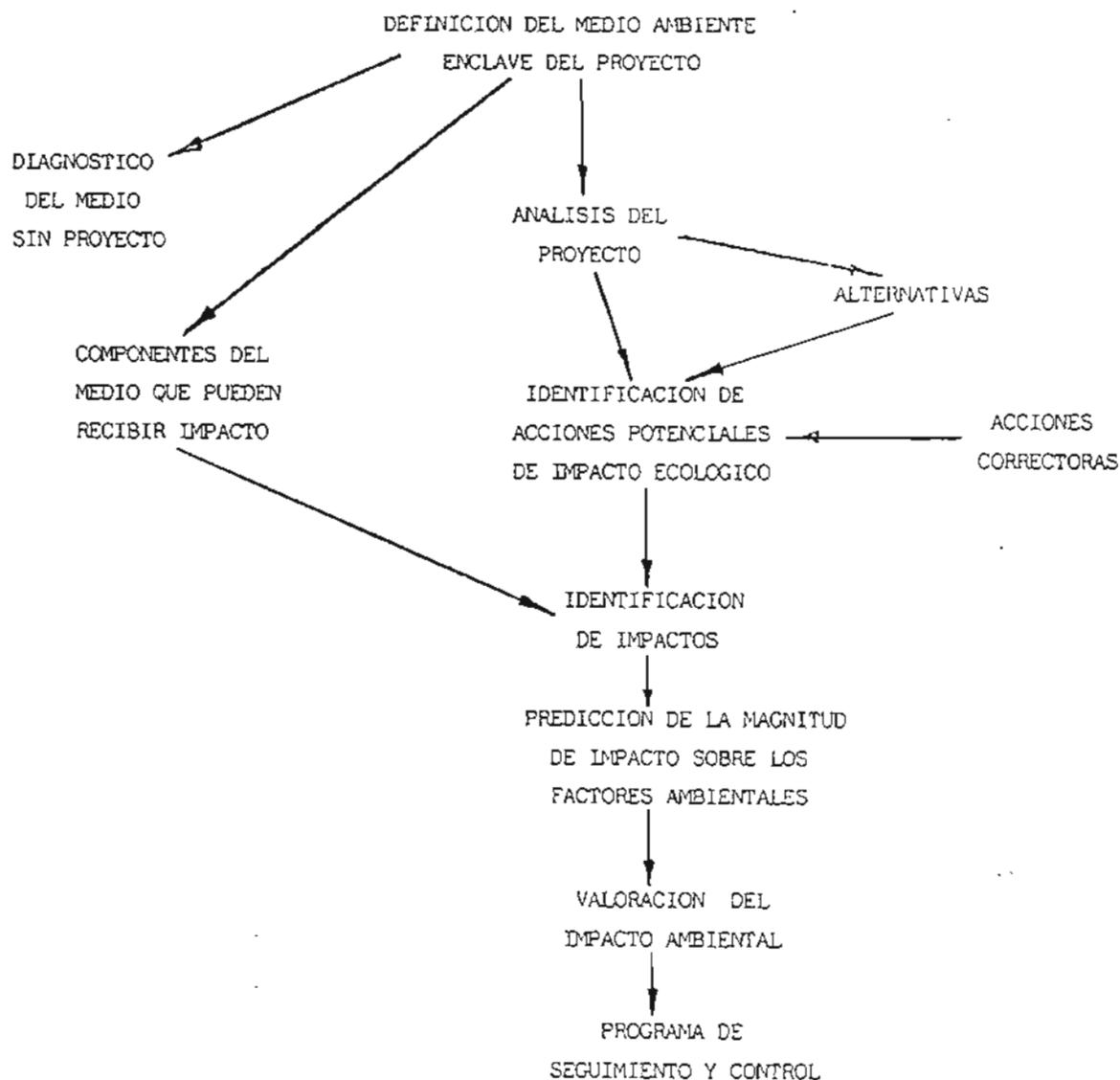


Figura 4.- Evaluación del impacto ambiental.

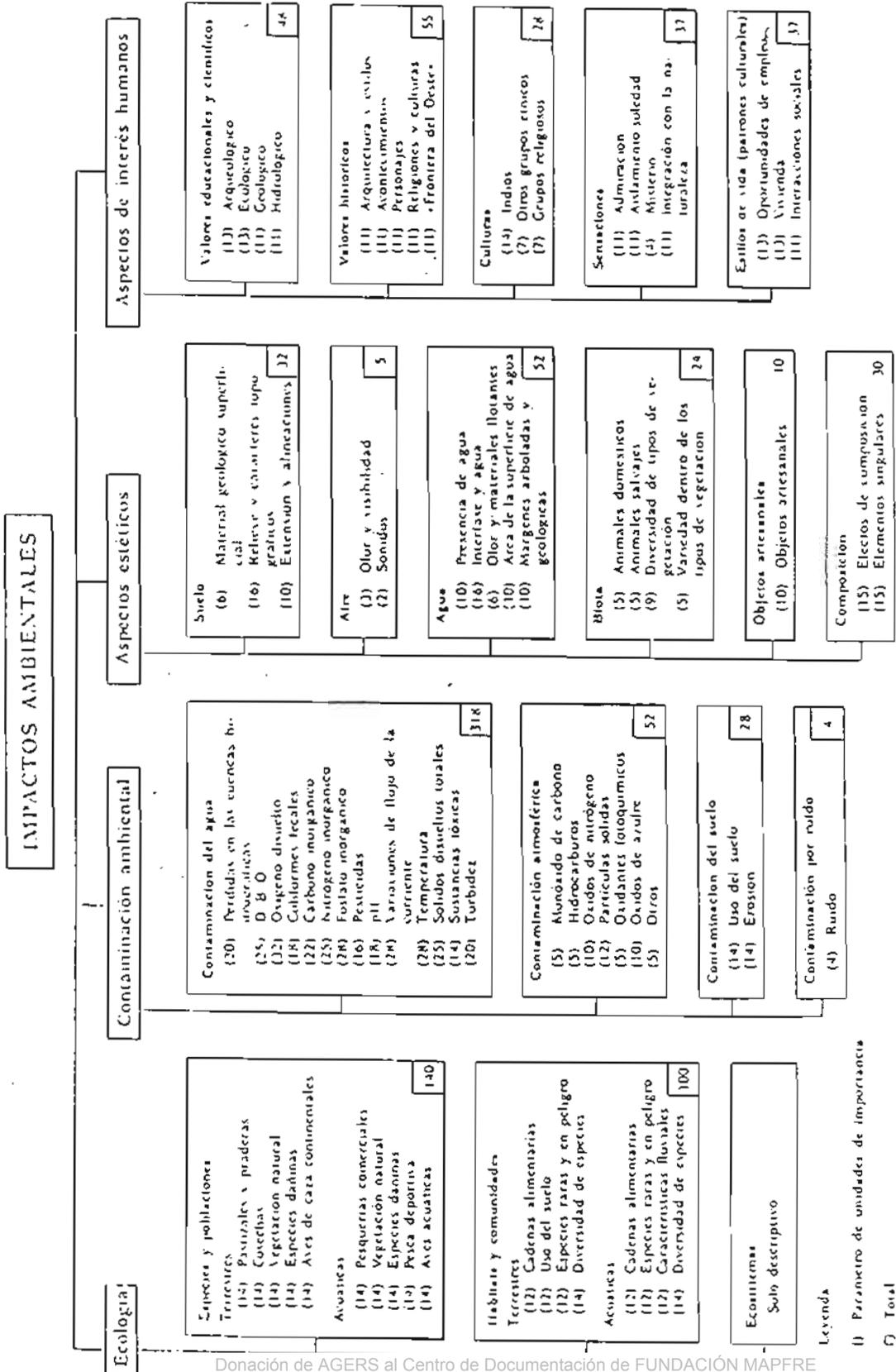


Figura 5.- Modelo del Battelle Institut.

JORNADAS INTERNACIONALES SOBRE ACCIDENTES MAYORES

Durante los días 23 y 24 de Mayo de 1989 han tenido lugar en Majadahonda (Madrid), las JORNADAS INTERNACIONALES SOBRE ACCIDENTES MAYORES, convocadas por el Instituto Tecnológico de Seguridad MAPFRE (ITSEMAP), con la participación de 112 personas, procedentes de 6 países. En el transcurso de las Jornadas, se pusieron de manifiesto los aspectos más destacados de la Prevención de Accidentes Mayores, de los que se han extraído las siguientes conclusiones:

1.- Instar a las autoridades públicas competentes para intensificar la puesta en práctica de acciones específicas de carácter preventivo y de atención de emergencias, que, en colaboración con las empresas y los expertos, redunden en efectos positivos, que proporcionen un deseable nivel de seguridad frente a los Riesgos de Accidentes Mayores.

2.- Hacer un llamamiento a los responsables públicos y las empresas afectadas, para que, frente a las graves situaciones de riesgo surgidas en la interrelación de los desarrollos industrial y urbanístico, con independencia de los condicionantes legales, adopten una postura de máxima colaboración para la mejor solución de tales situaciones.

3.- Dado el corto plazo de tiempo que resta para que finalice el plazo de cumplimiento de los requisitos del Decreto sobre Prevención de Accidentes Mayores, se urge a los organismos públicos competentes para que aceleren la promulgación de la Directriz Básica para la elaboración y homologación de los planes de emergencia del sector químico y la Guía que desarrolle una metodología para la elaboración de los Estudios de Seguridad, que junto con otras actuaciones ayuden al mejor cumplimiento de dicha reglamentación.

4.- Reclamar la colaboración de todas las entidades con conocimiento en el tema, para el desarrollo de una base tecnológica nacional en este área, que permita la formación de técnicos especialistas, la creación de bases de datos y la preparación y aplicación de métodos de análisis y preparación de Planes de Emergencia Interiores y Exteriores.

5.- Recabar de las entidades públicas y las empresas afectadas el despliegue de actuaciones que conduzcan a la disposición de unos cauces eficaces de información previa, adecuada a las características sociales y técnicas de cada caso, y de información durante y después del accidente.

6.- Solicitar a los organismos públicos competentes de las Comunidades Autónomas, que, dentro de lo posible, faciliten los medios pertinentes, para que las empresas puedan cumplir los requerimientos establecidos por la reglamentación sobre Accidentes Mayores.

7.- Solicitar a las empresas afectadas por la reglamentación para la Prevención de Accidentes Mayores la máxima colaboración con los Organismos Públicos competentes, proporcionando la información requerida, que será mantenida en la confidencialidad comprometida, y colaborando técnicamente en la preparación de los planes de Emergencia Exteriores.

8.- Sugerir a las distintas entidades, públicas y privadas, la implementación de sistemas y medios que faciliten un mejor conocimiento de los aspectos técnicos para la Prevención de Accidentes Mayores, fundamentalmente con el despliegue de Planes de Formación e Información.

EL TRANSPORTE EN UNA POLITICA DE GERENCIA DE RIESGOS

Resumen de algunas de las intervenciones de la jornada que sobre esta materia organizo AGERS en colaboración con Seguros Banco Vitalicio y en la que intervinieron los Srs Blanco de Tabacalera Fajardo y Serrano de Banco Vitalicio y Gallego Marsh & Mc Lennan

POLITICA DE SEGUROS EN TRANSPORTE TERRESTRE

FERNANDO BLANCO GIRALDO

Hablar con caracter general de una política de Gerencia de Riesgos en el ambito del transporte terrestre, seria sin duda atrevido por mi parte por cuanto las necesidades y la realidad de cada empresa escapan plenamente a unos moldes predeterminados capaces de ser aplicados a toda actividad distribuidora. De ahí que mi charla vaya a quedar limitada a lo que constituye nuestra experiencia y aplicabilidad en Tabacalera, estrictamente considerada.

La actividad de transporte y distribución en Tabacalera es de considerable trascendencia en el ambito del trafico mercantil en el que la empresa se desenvuelve. En este sentido, podemos estimar en aproximadamente 450.000 millones de pesetas el volumen de mercancia en riesgo que Tabacalera, como empresa matriz, es decir, excluyendo el grupo de sociedades filiales, moviliza anualmente. Contabilizando la totalidad del grupo Tabacalera obtendriamos una cifra cercana a los 550.000 millones de pesetas.

Se advierte, a la vista de estas considerables cantidades, la importancia que el transporte en general y el terrestre en particular, tiene en la actividad de Tabacalera. Matizando aun mas podemos senalar que el transporte terrestre supone del orden del 70% del total de mercancia transportada anualmente.

inicialmente, antes de que Tabacalera decidiera la creación de un departamento que administrara y controlara los riesgos y seguros de la empresa, existian seis pólizas de seguros las cuales cubrian distintas situaciones sin que, no obstante, se gozara de coberturas lo suficientemente completas como para garantizar todas las situaciones de riesgo a que podian estar sometidas las distintas mercancias.

Esta pluralidad de contratos que, obviamente, carecia de efectos practicos, conllevó, con la creación del referido departamento de Administración y Control de Riesgos y Seguros, el que se buscara una uniformidad de contratación que abarcara todas las necesidades del transporte, cualquiera que fuera el tipo de mercancia transportada, el medio utilizado y el punto geografico desde y hasta el que se dirigieran.

Consecuentemente con lo anterior, nuestra política en relación al transporte efectuó un cambio sustancial dirigido en dos sentidos: por una parte, mediante una actividad preventiva. Y por la otra, mediante una transferencia de los riesgos a las entidades aseguradoras, tal y como se venia haciendo, pero con especial incidencia en la obtención de las más amplias garantías que nuestros transportes pudieran conseguir dentro del mercado nacional o internacional de seguros.

Desde el primer punto de vista señalado, es decir, actividad preventiva, se incidió en dar un tratamiento distinto a los siniestros de

pequeña y mediana entidad, que reiterativamente se producian.

A tal fin, se constituyo un Departamento denominado "Faltas y Averias", cuyo objetivo se proyecta con doble finalidad:

1.- Recepción de toda la documentación acreditativa de un siniestro, con solicitud en su caso de los documentos complementarios que fueran necesarios.

2.- Depuración de la siniestralidad, de tal modo que solo fueran remitidos al Departamento de Administración y Control de Riesgos y Seguros, aquellos siniestros que cumplieran las dos condiciones siguientes:

a.- Que su cuantía superase la franquicia establecida en nuestra póliza.

b.- Y más importante, que el siniestro fuera a consecuencia de un hecho accidental. Por lo que de existir dudas sobre este punto, el siniestro sería reclamado directamente al transportista, tramitándose la reclamación internamente sin que, en ningún caso, se implicara a la compañía de seguros en dicho siniestro. Constituye, por tanto, un filtro previo a la siniestralidad. Reclamada esta operatividad reduce los siniestros comunicados y tramitados por la entidad aseguradora en más de un 50%.

Dijimos al principio que nuestra política de gerencia de riesgos en relación con el transporte se efectuaba en dos sentidos: Por un lado una actividad preventiva de la que ya hemos hablado y por el otro, citamos la tradicional transferencia de riesgo en las entidades aseguradoras.

En este sentido, buscamos, en un primer paso, la unificación de las pólizas existentes así como la ampliación de garantías. Y, en un segundo paso, que es en el que actualmente nos encontramos, estamos estudiando la posibilidad de aplicabilidad a nuestro caso de una póliza THROUGH PUT.

Esta modalidad de póliza fue introducida en el mercado inglés hace aproximadamente

tres años, en su forma actual proveniente del mercado americano.

Su principal característica radica en el hecho de que a través de una póliza de transporte marítimo se garantiza una misma cobertura ininterrumpidamente y que puede abarcar todo un proceso de producción. Así la importación de materias primas, su almacenamiento previo a la fabricación o transformación, almacenamiento de productos terminados y transporte y distribución final en definitiva, cualquier situación previa, intermedia o final de un transporte.

Como ventajas, entendemos que podemos citar las siguientes:

1.- Uniformidad. Ya que se reúne en una misma póliza un riesgo que normalmente esta recogido en, al menos, tres pólizas.

2.- Seguridad. Al tratarse de una sola póliza que cubre todo el proceso se evita el peligro de posibles lagunas de cobertura, las cuales pueden producirse cuando coexisten distintas pólizas, cada una para una finalidad concreta.

Por otro lado, al tratarse de una cobertura a todo riesgo, esta es más amplia que la póliza tradicional de estancia de patrimoniales.

3.- Flexibilidad. La cual posee por su facilidad de adaptación a las peculiaridades de cada empresa.

4.- Simplicidad. Dado que no se producen avisos ni regularizaciones en su tramitación administrativa es mucho más sencilla que si tuviéramos distintas pólizas. Por otra parte, la prima anual se regulariza sobre la facturación de la empresa, sin que sea necesario efectuar regularizaciones mensuales.

5.- Abaratamiento. La contratación de esta póliza puede suponer una reducción económica con respecto al coste de las pólizas que sustituye.

Sin embargo, también plantea o puede plantear inconvenientes del siguiente orden:

1.- Al ser un mercado marítimo los supuestos en que exista una importante desproporción en los límites máximos de indemnización de mercancías en depósito y tránsito, puede provocar algún tipo de problema, es decir, si estamos contratando una póliza marítima puede encontrarse alguna dificultad si establecemos por ejemplo, una indemnización máxima para el transporte de 500 millones y, asimismo, una indemnización máxima de 5000 millones para el depósito. Esta desproporción podría no ser aceptada por los aseguradores, en base al desequilibrio existente entre ambos límites de indemnización. Sobre todo por ser el límite establecido para estancia superior al correspondiente al de transporte.

Sin embargo, este problema tiene distintas posibles soluciones, por lo que en realidad no supone un inconveniente grave.

2.- Suelen ser exigidas franquicias en más casos que en los normales de transporte.

3.- Aunque las mercancías están aseguradas contra todo riesgo, incluido durante el proceso de fabricación o manufacturación, existe una exclusión específica para aquellos daños que sean causados directamente por estos.

Para finalizar, añadir que aunque tengo constancia de que este tipo de pólizas aun no está bastante difundida en el mercado español y para muchos de aquellos que la conocen les produce cierto recelo, principalmente por entender que este tipo de contratos carece de estabilidad. he de manifestarles que en un reciente viaje a Londres, he podido contrastar lo infundado

de esta desconfianza, habiéndome confirmado tanto brokers como aseguradores su confianza en la estabilidad del mercado y en la extraordinaria capacidad de encaje de riesgos de este tipo.

Fernando Blanco Giraldo es abogado. Gerente de Riesgos de Tabacalera, master en Seguros por INESE, vocal de AGERS

EL SEGURO DE TRANSPORTE. VISION GLOBAL DEL MISMO.

D. ALFREDO FAJARDO REY.

La intervención de Alfredo Fajardo se basó, en principio, en los aspectos fundamentales que afectan al Seguro de Cascos siguiendo, a grandes rasgos, el siguiente esquema:

- 1.- Siniestralidad.
- 2.- Genesis de la creación de CASMER.
- 3.- Evolución del Acuerdo CASMER.
- 4.- Pólizas paquete.
- 5.- Reaseguro: - Soft Market.
- Alternativas a Londres.
- 6.- Diseño del futuro.

En el primer punto se hizo hincapié en la alta siniestralidad de la flota española y las pérdidas soportadas por el reaseguro en los últimos años con el negocio de Cascos.

Utilizando datos de la I.U.M.I se constató el alto nivel de siniestralidad de nuestra flota en relación con el resto de flotas mundiales.

A continuación se expusieron las causas y el contexto dentro del cual se generó el Acuerdo CASMER, suscrito por las principales Compañías Aseguradoras españolas dentro del negocio marítimo e impulsado por el mercado Reasegurador, debido a los malos resultados técnicos soportados a pesar de lo cual se mantenía una tendencia hacia la reducción de primas y la escasa penalización de las unidades con alto índice de siniestralidad.

Siguiendo con el tema, se analizó la evolución de dicho Acuerdo y, reconociendo que ha supuesto y supone un serio condicionante tanto para Armadores como

para Aseguradores, no es menos cierto que se ha logrado una cierta estabilización del mercado y su funcionamiento se puede considerar positivo.

Otro tema, que suscitó polémica en el debate posterior, fue el de las pólizas paquete.

Existe una tendencia actualmente hacia la confección de este tipo de pólizas en las que se aglutinan una gran cantidad de riesgos de diferente naturaleza, con mercados de reaseguros absolutamente diferenciados, y que, debido a la profusión de coberturas, exclusiones y cláusulas de diferentes tipos convierten estos contratos en una amalgama de documentos de difícil interpretación y prácticamente imposibles de tarificar técnicamente.

La divergencia de opiniones en cuanto a este tipo de pólizas se suscita desde el momento en que los intereses de las partes implicadas en su concepción son diferentes. Siendo para el asegurador una póliza compleja y de complicado manejo administrativo-contable es, sin embargo, para el broker un medio de simplificar su estructura administrativa y asegurarse la no dispersión de los riesgos de un mismo cliente.

En el apartado de Reaseguro se analizaron la actual situación y las motivaciones para la existencia del Soft Market actual en el Mercado de Londres y se comentaron las diferentes alternativas a este mercado que

han surgido en distintos países europeos como Francia, con la creación del CESAM (Comite de Estudios y de Servicios de Aseguradores Maritimos y de Transportes) o los países escandinavos, con el S.M.A. (Scandinavian Market Agreement); indicando la conveniencia de la creación de un pool asegurador español de características parecidas, capaz de dar respuesta al reto planteado por la L.P.A. (Libre Prestacion de Servicios) en el contexto del Mercado Comun Europeo, como alternativa de futuro de nuestro mercado asegurador.

D. Alfredo Fajardo Rey, es director del Ramo de Transportes del grupo Vitalicio, Subdirector General de Nacional Hispánica, Presidente de la Agrupacion de Transportes de UNESPA

SEGURO DE CASCOS.

D. JUAN ANTONIO SERRANO.

Jefe del ramo de Cascos del grupo Vitalicio

Después de una introducción acerca del seguro de transportes en general, y del seguro marítimo en particular se comentaron brevemente los tipos de riesgos y coberturas que con mayor frecuencia se solicitan a las Compañías de Seguros que operan habitualmente en el ramo de Transportes y, concretamente, en el Seguro de Cascos.

En resumen, los riesgos más comúnmente asegurados son:

- Buques en construcción y reconstrucción.
- Buques en navegación;
 - a.- Mercantes
 - b.- Pesqueros
 - c.- Embarcaciones de recreo.
- Riesgos de Guerra y Huelga
- Riesgos de puerto.
- Pérdida de beneficios o alquiler.
- R.C. de Astilleros.
- Riesgos de Protección e Indemnización
- Flete, Demora y Defensa.
- Demoras por Huelga.
- Desguaces.
- Campos petrolíferos (plataformas).

El contrato base se sustenta, normalmente, en la Poliza Española de Buques de 1934 incorporando, en cada caso, las cláusulas particular o especiales que procedan en cada caso, siendo las más frecuentemente utilizadas las del Instituto de Aseguradores de Londres.

Se repasaron, riesgo a riesgo, las cláusulas correspondientes con un brevísimos comentario sobre el alcance de cada

cobertura.

Por último se hicieron algunas consideraciones sobre la situación actual de la flota española, bajo el prisma del Asegurador, que se pueden resumir en:

- es un mercado en decadencia, motivado por la antigüedad de la flota, la venta de unidades, cambio de pabellón y escaso nivel de contratación de nuevos barcos.
- es un mercado de alta pérdida, a pesar de lo cual y debido al exceso de capacidad de los mercados reaseguradores y a la gran competencia tarifaria, existe una tendencia a la baja en las primas.
- Alta siniestralidad, muy alta comparativamente con la mundial.

Todo lo cual conlleva una serie de problemas importantes en el sector, tales como la pérdida de imagen de nuestra flota y la disminución de su competitividad que han de soportar tanto el propio sector naviero como las Compañías Aseguradoras.

Como posibles medidas que pudieran paliar la siniestralidad bajo el punto de vista Asegurador, se sugieren:

- Mayor énfasis en vigilancia de riesgos.
- Incrementar sensibilización sobre seguridad marítima.
- Investigación de accidentes marítimos:
 - a.- Peritaciones previas (valor y estado de los buques)
 - b.- Prevención permanente con inspecciones periódicas y sin previo aviso.

FORUM INTERNACIONAL DE GERENCIA DE RIESGOS AEAI & RIMS MONTECALO ' 89

Cada dos años las principales Asociaciones de Gerencia del mundo, encuadradas en la Asociación Europea de Asegurados Industriales AEAI, y la Asociación de Riesgos y Seguros Americana RIMS, organizan un acto conjunto que quiere ser la confluencia de las dos asociaciones en aras de lograr que se dé un intercambio de experiencias sobre los principales aspectos de la gerencia de riesgos, estudiando y debatiendo los puntos más actuales de la problemática que afecta a la prevención, seguridad y seguros industriales.

Este año tiene para nosotros un doble motivo de interés, el técnico - profesional, del que por experiencias anteriores sabemos de la altísima calidad técnica de los ponentes, y por otro lado, tenemos una gran representación entre los ponentes, los señores Martínez de Baroja y Quintero Rodríguez de Telefonica y Rio Tinto Minera, Secretario General y Vocal de Relaciones Internacionales de AGERS, respectivamente.

El programa, además, incluye otra novedad para los españoles, el uso por primera vez de nuestra lengua entre las lenguas oficiales de la conferencia. La Junta Directiva de AGERS, ha desarrollado una intensa campaña cerca de los miembros de la AEAI, en orden a lograr que nuestro idioma se incluya dentro de los idiomas oficiales de la AEAI y por eso creemos que esta será una gran oportunidad para que los españoles podamos asistir a un congreso de la categoría internacionalmente reconocida de Montecarlo, que no queremos tener falsas presunciones, pero es el principal acto

Internacional que trate sobre la Gerencia de Riesgos.

Junto a un gran programa de conferencias, se ha confeccionado un programa paralelo de actividades, en los cuales se pueda aprovechar el poco tiempo que deja esta conferencia para conocer los lugares de la zona, una de las más internacionales y cosmopolitas del mundo.

El programa, del que ya habéis recibido ejemplares, comenzará con una recepción de la AEAI y del RIMS el día 15 de Octubre y a partir del 16 hasta el 18 se tratarán temas como la libre prestación de servicios en Europa, análisis de la labor del Gerente de Riesgos, Responsabilidad por Contaminación, futuro de los corredores y consultores de Riesgos, fusiones de empresas aseguradoras, mercados alternativos, Grandes pérdidas (en las que intervendrán expertos Españoles), Reaseguro, R.C. en USA para empresas no americanas, Pérdida de Beneficio, Secciones Industriales especializadas, Gerencia de Riesgos en Multinacionales, la Prevención en la Gerencia de Riesgos, Riesgos Financieros y Políticos y finalmente el SIDA, un reto al gerente de riesgos.

Creemos que el programa no puede ser más tentador y desde estas líneas os animamos a participar en el mismo, corroborando con vuestra presencia el interés que hemos puesto para ocupar el puesto que por profesionalidad merecemos los Gerentes de Riesgos Españoles.

ULTIMA PAGINA

PROXIMAS ACTIVIDADES

JORNADA SOBRE EL SEGURO DEL AUTOMOVIL EN GRANDES FLOTAS INDUSTRIALES.

El seguro del automovil , no hace falta que se recuerde ha experimentado en los ultimos tiempos un gran aumento en el costo de sus primas ocasionadas por un aumento de la siniestralidad y por el costo de esta, a esto debemos añadir lo reacias que estan las aseguradoras a aceptar dentro de sus carteras a las flotas de vehiculos industriales.

Recogiendo la preocupacion que esto trae consigo AGERS , ha considerado que se debe estudiar en profundidad el tema con aseguradores , en orden a conocer mejor la realidad de este seguro, y las medidas que debemos tomar los Gerentes de Riesgos para mejorar esta cuenta de resultados , que tanto dano esta produciendo dentro de nuestros estudios de Transferencia de Riesgos. La Jornada tendra lugar el dia 19 de Septiembre en los Locales de La Union y el Fenix, gracias a cuya colaboracion podemos organizar la misma.

JORNADA SOBRE LA DIRECCION DEL RIESGO

En colaboracion con la Asociacion Para el Progreso de la Direccion se celebrara el mes de Octubre en Barcelona, donde por primera vez presentamos nuestra Asociacion y tras la cual esperamos poder incrementar nuestras actividades en esta comunidad. La Jornada contara con la intervencion de los Senores Romanillos Dominguez , Alvarez - Pedrosa y Jose Cercos, y esperamos con ella dar una vision clara de lo que debe ser la Direccion del Riesgo dentro de una empresa.

JORNADA SOBRE RIESGOS FINANCIEROS Y COMERCIALES

Se tratara este importante aspecto de la empresa , en colaboracion con Credito y Caucion y en ella esperamos poder abordar este tema de gran interes para empresas que como las nuestras tienen un importante negocio comercial con los riesgos que esto conlleva.

JORNADA SOBRE LA SEGURIDAD EN UNA POLITICA DE GERENCIA DE RIESGOS

En Colaboracion con la Asociacion de Responsables de Seguridad ASIS (American Society for industrial Security) y el Instituto de Prevencion y Seguridad Mapfre , en ella contaremos con destacados especialistas en lo que es materia fundamental dentro de la gerencia de riesgos.

CURSOS Y SEMINARIOS

INESE Master en Gerencia de Riesgos y Seguros Industriales Octubre 89 -Marzo 90
Telefono: 91-253.87.43.

CEPREVEN Curso Superior de Seguridad contra Madrid Octubre / Noviembre.
Organizacion planes de emergencia y Autoproteccion Madrid Octubre 89
Seguridad contra Robo e intrusion Madrid Octubre 89
Inspeccion y verificacion de Riesgos en Seguros Patrimoniales.
Telefono: 91-445.73.81.

ITSEMAP Encuentro internacional Catastrofes y Sociedad, Octubre 89.
Telefono: 91-581.11.00.