

PROTECCION E INDEMNIZACION

PHIL B. MITCHELL

BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION

MADRID OCTUBRE 1986

Recientemente se produjo un accidente en Shanghai, República Popular China, que orienta sobre la labor que realiza un Club de P & I, así como también destaca los dilemas con los cuales, nosotros los Directores de los Clubs de P & I, nos podemos enfrentar.

Un bulk carrier japonés causó daños a un muelle, y fue arrestado por las autoridades, quienes inmediatamente solicitaron una garantía antes de que accedieran a su liberación. La demanda nos pareció excesiva, incluso con la incompleta información proporcionada por el representante local del Club - People's Insurance Company of China (PICC). Se autorizó la intervención de un perito independiente para peritar el daño, quien valoró el costo de las reparaciones en \$100,000 dólares. La diferencia entre la demanda presentada por las autoridades y el daño real era tan grande que se tenía que llegar a algún acuerdo. Por supuesto, el armador estaba pidiendo a gritos la liberación de su buque, sin convencerse de la necesidad de establecer alguna proporcionalidad y cordura a las reclamaciones de las autoridades.

Finalmente se pudo persuadir a los reclamantes para que aceptaran una garantía de nuestro representante, People's Insurance Company of China, por un total de \$18 millones de dólares - pero, de vital importancia, sujeta a responsabilidad y a una "orden final" por parte de los tribunales. El Club y PICC acordaron un texto y PICC otorgó su garantía, con contra garantía del Britannia, y el buque fue liberado.

Hace tres semanas nos informaron que las autoridades estaban demandando un "pago previo por costos de reparación temporales" por un total de

un millón de dólares. PICC nos requirió el pago de esta cantidad dentro de un plazo de dos semanas. Cuando se les preguntó qué juicio se había llevado a cabo, qué reconocimiento de la responsabilidad, qué tipo de defensa se había esgrimido, reconocieron que ellos habían dado una garantía, pero no con el texto acordado. Efectivamente, ellos habían acordado pagar cuando les fuera requerido. Así que nos vimos enfrentados con los siguientes problemas:

1. Probablemente PICC estaba obligado a pagar bajo su garantía.
2. Probablemente Britannia no estaba obligado a pagar.
3. PICC, un organismo estatal, estaban contrariados. Britannia y sus Asociados podrían enfrentarse con repercusiones poco gratas por parte de las autoridades en China.
4. Probablemente, en caso de pagar un millón de dólares, el siguiente paso sería la demanda del pago del resto de la garantía sin ningún tipo de juicio. Este desafortunado precedente daría a las autoridades chinas la oportunidad de exigir un rescate por cualquier buque a cualquier Club en el futuro.

Desafortunadamente no les puedo decir cual será el final de este caso, ya que se barajan argumentos muy fuertes en este preciso momento. Si cualquiera de vosotros está interesado, por favor denme su nombre y dirección, y les prometo informarles del final de la historia!

Sin embargo, los ingredientes de la historia ilustran lo que es un Club de P & I. El buque podría haber sido español, el muelle dañado podría haber estado en Libia, los problemas podrían haber sido los mismos. El Club asume los problemas del desafortunado armador y le libera de la carga de luchar en favor de sus propios derechos y

principios. Al final, el Club pagará las reclamaciones justificables. Ha puesto en marcha su red de corresponsales. Ha utilizado su reputación mundial para otorgar garantías financieras de millones de dólares por medio de la firma de una carta. Está intentando asegurarse de que se haga justicia.

Todo esto puede parecerles grandioso. En efecto, muchos de los servicios de rutina llevados a cabo por un Club de P & I tienen poco que ver con este caso extraordinario.

Protección e Indemnización son las palabras utilizadas para describir la cobertura proporcionada a los armadores con respecto a sus responsabilidades legales hacia terceros. Todo empezó hace más de 150 años. Hasta principios del siglo 19 se había aceptado que los viajes por mar eran tal aventura y estaban cargados de tal peligro que era demasiado esperar que el pobre armador aceptara que debería sufrir económicamente por los daños y perjuicios causados por sus buques, cuando en realidad ya estaba arriesgando demasiado con el solo hecho de enviar sus buques a la mar.

La puesta en marcha de servicios rutinarios de pasajeros, particularmente servicios de pasajeros a nuevas tierras como las Américas, Australia y Africa del Sur, dió lugar a la primera legislación responsabilizando al armador por sus actos de negligencia y de sus empleados. El "Fatal Accidents Act" de 1846 del Reino Unido fue imitado en otros países. En el despertar de una nueva conciencia social, el armador ha sido objeto continuo de una legislación sobre responsabilidades por daños causados a pasajeros, tripulación, estibadores, público en general, así como por daños a la carga, muelles, grúas, playas y otras propiedades.

La corriente de esta legislación aún juega un papel contra el armador, solamente frenada, algunas veces, por los esfuerzos combinados de los propios armadores, y el organismo más directamente relacionado con sus intereses, el Grupo Internacional de Clubs de P & I.

El Grupo Internacional de Clubs actualmente está formado por catorce mutualidades, de las cuales una de ellas es mi Club, el Britannia.

Cada uno de estos Clubs está compuesto en su totalidad por armadores y fletadores quienes, literalmente, comparten sus reclamaciones.

Al comienzo del año se fija una cuota para cada Asociado. Si esa cuota no es suficiente para pagar todas las reclamaciones ocurridas en esas anualidades, el Club puede solicitar otra contribución.

Asimismo, si el Club tiene un excedente de fondos puede proceder a la devolución de cuotas a sus Asociados. Cada Club está regido por un grupo de profesionales, que emplean a abogados, contables, marinos, aseguradores y administrativos. Estos Directores son responsables ante el Comité del Club, que es el organismo elegido por los Asociados para la supervisión de los asuntos del Club en su conjunto.

Los Clubs que integran el Grupo Internacional aseguran más del 90 por ciento del tonelaje mundial contra los riesgos que he mencionado anteriormente. Compiten entre ellos en los negocios por todo el mundo. Tienden a tener distintos estilos de operar y, como sucede en cualquier industria, tienen áreas de especial interés y experiencia. Por ejemplo, Britannia tiene una relación especial con el mercado español, y Tindall, Riley, la compañía en la cual yo trabajo y que dirige Britannia, emplea por lo menos a seis personas que hablan castellano, de las cuales supongo ya se habrán dado cuenta yo no soy uno de ellos! Otros Clubs pueden tener áreas de especial interés,

quizás en Grecia, Rusia o India. Otros pueden preferir "liner tonnage" ó se consideran estar especialmente cualificados para asegurar buques de pasaje, etc.

A pesar de que los Clubs compiten entre ellos, todos reconocen que se puede prestar un mejor servicio a sus asociados mediante la adopción de medidas de auto-regulación y control. Por supuesto, sus asociados son los armadores, pero muchos encuentran difícil entender la necesidad de estas medidas de auto-regulación. Intentaré explicarles.

El beneficio de los armadores se deriva principalmente de las economías producidas por la función principal del Grupo Internacional de Clubs, es decir: "pooling" y reaseguro conjunto. Cada Club retiene los primeros \$1.2 millones de cada reclamación. Desde este nivel hasta \$12 millones, las reclamaciones se comparten entre todos los Clubs, siempre sujeto a una fórmula que depende de forma importante del tamaño del club, para determinar la participación. Britannia, por ejemplo, soporta aproximadamente el 11 por ciento de sus propias reclamaciones que sobrepasan \$1.2 millones de dólares, hasta un límite de \$12 millones, y 11 por ciento de todas las reclamaciones de los otros Clubs. Si se sobrepasa el nivel de \$12 millones, los Clubs contratan de forma conjunta un reaseguro en el mercado libre. Es, hasta donde yo sé, el contrato individual de seguro o reaseguro más grande del mundo, y depende de la buena voluntad de casi todo el mercado asegurador mundial con una o dos excepciones importantes, de las cuales, tristemente, España es una de ellas. El límite de esta cobertura actualmente está fijado en \$750 millones de dólares. Britannia contrata, además, una cobertura adicional para proteger a sus

Asociados de las consecuencias de reclamaciones que excedan esta cantidad, hasta aproximadamente \$1.400 millones de dólares.

Pero, ¿por qué debe existir alguna forma de control de competencia? La economía de escala obtenida por la contratación de un reaseguro conjunto es enorme. El "pooling" de reclamaciones requiere el pago cuando la reclamación ha sido terminada. Las reclamaciones de P & I son conocidas por la duración de las mismas. Muchas grandes reclamaciones se liquidan después de 10 o más años de producirse. Si no hay pago en 10 años, excepto el primero por primas al reaseguro, los beneficios obtenidos son evidentes. Me atrevería a decir también que el arreglo "pooling" recorta el beneficio de los aseguradores y la comisión de brokers, gastos que se pagan en el mercado libre. Permítanme ilustrar con un ejemplo el ahorro de costes que los armadores tienen a través del Grupo Internacional de Clubs. Nuestras estadísticas muestran que el costo de seguro en Britannia de un buque polivalente de 5,000 toneladas de registro bruto puede elevarse a 1.5 millones de Pesetas. Si ese buque fuese cubierto en Britannia hasta \$1.2 millones de dólares, el exceso solamente costaría aproximadamente 6 millones de pesetas, es decir 7 millones de Pesetas de coste total, lo que equivale a cuatro veces más del coste actual, dudando que podría solamente obtenerse un límite de cobertura de \$200 millones de dólares.

Volviendo otra vez al asunto, si hubiese una competencia sin barreras, si los Clubs tuviesen la libertad de obtener negocio de la competencia sin observar ciertas obligaciones, especialmente la obligación de suscribir negocios a condiciones tales que no implique una contribución por parte de los miembros por resultar la operación anti-económica,

el Grupo Internacional no podría resistir la presión de los resultados obvios, conllevando a una total pérdida de confianza.

Permítanme darles un ejemplo de lo que podría ocurrir. Supongamos que un importante y prestigioso miembro del Britannia haya sufrido una serie de reclamaciones importantes y como consecuencia de las mismas sus cuotas hayan sido incrementadas. Estas cuotas son impuestas para compensar el elemento de contribución soportado por los otros Asociados del Club y contrarrestar el déficit de primas pagadas por el miembro en particular. Desde luego, no se espera que el miembro en cuestión pague el total de sus reclamaciones, sino un razonable incremento de cuota para mantener el sentido de equidad en relación con la tarificación entre todos y cada uno de los Asociados. Entonces, otro Club interviene y no habiendo sufrido la misma experiencia e impresionado por la ventaja de adquirir los negocios del susodicho Asociado, ofrece una cotización basada en el récord conocido, a primas más bajas que el Britannia, totalmente anti-económicas. El Asociado causa baja en Britannia el 20 de Febrero (comienzo del ejercicio de todos los Clubs del mundo), se inscribe en el nuevo Club a primas más reducidas. Al día siguiente uno de los buques explota en el puerto de Nueva York, causando daños por \$100 millones de dólares. Poco tiempo después, el nuevo Club presenta al Britannia la parte proporcional de la reclamación bajo el acuerdo "pooling" entre todos los Clubs. Britannia, sintiéndose injustificadamente tratado por su competidor, se niega al pago de su participación en la reclamación del Pool. Estoy suponiendo el peor de los casos para ilustrar este punto, - pero ¿qué ocurriría? Que todo el sistema se rompería y el Pool se desplomaría. Las ventajas de una economía de escala desaparecerían en detrimento de la total mayoría de los armadores, excepto para el armador importante y potente, que podría, haciendo uso de sus importantes fondos cooperativos, descansar en otras

formas de protección. Sin embargo, el mercado de P & I, tal como lo conocemos hoy, desaparecería.

De esta suerte, ¿qué ocurriría con nuestro problema de Shanghai?

Desde luego es nuestro problema, pero es también potencialmente el problema de todos los armadores y de todos los Clubs de P & I del mundo. El Grupo Internacional de Clubs actúa conjuntamente y tiene una misma voz, y lo hace en muchas de las ocasiones que afectan a sus propios intereses y de sus miembros; por lo tanto, las autoridades chinas deberán pensar muy cuidadosamente antes de tomar la decisión de presionar una reclamación no probada e ilegal. Se atreverán a proceder en su propio interés frente a la enorme adversa publicidad que recibirán (todos los armadores del mundo serán advertidos de su comportamiento) justo en el momento en que China está iniciando su andadura en el area del comercio internacional. ¿Confiarían en un chino otra vez?! Desconozco las respuestas a estas preguntas, y la verdad es que las soluciones expeditivas pueden ser las que prevalezcan.

No obstante, nosotros tenemos la obligación de tratar de persuadir a las autoridades chinas que nuestros principios son importantes y se les debe un trato equitativo. Al menos People's Insurance Company of China habrá aprendido una beneficiosa lección, y las autoridades chinas conocerán las razones. Britannia, en representación de la totalidad del Grupo Internacional y por lo tanto del 90 por ciento del tonelaje mundial, habrá conseguido su propósito.

Como anteriormente les mencioné, una gran parte del trabajo de los Clubs de P & I son trabajos de rutina, ciertamente mucho menos interesantes del que nos ocupa en Shanghai. Me gustaría terminar esta

charla con una serie de ejemplos prácticos sobre accidentes que han dado lugar a reclamaciones de P & I, accidentes terribles e importantes reclamaciones. Si los Armadores no hubiesen tenido la cobertura apropiada para cubrir sus riesgos, podrían haber incurrido en importantes perjuicios económicos, y hasta la ruina.

Los Clubs cubren la pérdida de vidas, accidentes y enfermedad de tripulaciones y terceras partes, aunque no tengan ninguna relación contractual con el Armador. Un buque español entró recientemente en San Francisco, California. Había sido llamado un buzo para examinar un problema en sus hélices. El buzo había hecho una inmersión para inspeccionar el daño, había emergido e informado y volvió a sumergirse para realizar un examen final. El representante de guardacostas conocía exactamente lo que estaba ocurriendo. El capitán no, solamente sabía que quería resolver su problema y una vez resuelto poner máquinas y accionar la hélice. El capitán acudió al puente y preguntó al representante de guardacostas si todo estaba "okay". El guardacostas respondió que si, intentando dar la impresión de que todo iba de acuerdo al plan previsto. El capitán asumió que todos sus problemas se habían resuelto y podía poner máquinas. Así lo hizo, con consecuencias trágicas. La hélice mató al buzo que estaba inspeccionando al instante. Todavía no se ha resuelto este caso, pero la posible indemnización puede elevarse a más de un millón de dólares.

Los Clubs cubren los daños ocasionados a propiedades de terceros. El buque liberiano "MARION" estaba anclado en un estuario de la costa este de Inglaterra. Cuando intentaron subir el ancla descubrieron que estaba trabada en una obstrucción debajo del agua. Subieron tal

obstrucción rompiéndola. Era una conducción eléctrica. Como resultado el abastecimiento eléctrico a las comunidades de ambos lados del estuario fue interrumpida durante cierto tiempo. El armador y su Club pidieron limitación de responsabilidad. Dicha limitación fue denegada en base a que no existía a bordo un sistema regular para la renovación de las cartas de navegación. Si el capitán hubiese tenido una carta actualizada hubiera conocido la existencia de dicha línea eléctrica y hubiese anclado en otro lugar. La omisión del armador, el "alter ego" de la compañía, de asegurar que el capitán disponga de todo lo necesario para evitar un accidente, fue suficiente para persuadir al juez a denegar la limitación de responsabilidad. La reclamación contra los armadores, y como consecuencia contra el Club, se elevó a \$14 millones de dólares.

Las reclamaciones de carga son frecuentes, pero raramente de alarmantes proporciones. Los armadores están todavía protegidos por leyes que les favorecen y discriminan a los dueños de la carga. Esta situación será rectificada en algún grado. La Convención de Bruselas de 1976 responsabilizará al armador con cuantías superiores a las actuales en caso de pérdidas importantes. Mientras que anteriormente las convenciones internacionales permitían limitar la responsabilidad al equivalente de aproximadamente 10.000 Pesetas por tonelada de limitación (100 millones de pesetas para un buque "handy sized"), en el futuro la cifra de limitación estará más cercana a los 500 millones de Pesetas.

Colisiones, incendios, hundimientos, entrada de agua por las escotillas, mala manipulación del cargamento, todos estos casos parecen justificar la aplicación de limitaciones bajo los nombres del transporte

de mercancías por mar, pero inevitablemente los reclamantes encuentran medios para demostrar que el buque no estaba en condiciones de navegabilidad al comienzo del viaje y que el armador no ejerció la debida diligencia. Se hace extremadamente difícil, bajo estas circunstancias, convencer a los tribunales sobre la aplicación de las Convenciones Internacionales e inevitablemente se pagan grandes indemnizaciones. Quizás deba recalcar la función que desempeñan los Clubs de P & I en tales casos. La vista de estos casos puede tener lugar en un clima judicial extremadamente hostil. No todos los países son tan civilizados como el vuestro y el mío! En muchos países del golfo Pérsico no existen normas sobre el transporte de mercancías. Las autoridades de muchos países africanos hacen su propia ley. Países al otro lado del telón de acero (no sólo China) hacen muy poco caso a las Convenciones Internacionales, pero al menos todos conocen el "role" de los Clubs, aceptan sus garantías, negocian a través de sus corresponsales con las direcciones de los Clubs en Londres, permiten a los peritos inspeccionar los daños y se comportan civilizadamente, aunque no muy razonablemente. Estas ventajas no serían detectadas por el armador ni por su Club si no estuvieran integrados en un bloque potente e internacional como el Grupo Internacional.

Hay otros muchos tipos de reclamaciones contra los armadores cubiertas por los Clubs de P & I. Liquidamos las remociones de restos, las responsabilidades asumidas bajo contrato de remolque, responsabilidades por colisiones, polución de hidrocarburos y otros tipos de reclamaciones de terceros.

Nos sentimos muy satisfechos al pensar que tenemos una función que cumplir en la defensa y protección de los intereses del mundo marítimo. No somos perfectos, en realidad vivimos en un mundo imperfecto. No pretendemos ser lo mejor para todos, y muchos de los aquí presentes en alguna ocasión se habrán sentido perplejos ante nuestra posición en ciertos asuntos. No obstante nuestras intenciones son claras. Nuestra postura es la de nuestro Asociado, tratando de resolver sus problemas y pagar sus reclamaciones. Por lo tanto, si en alguna ocasión no han comprendido la posición adoptada por un Club de P & I, no deben sentirse adversarios, recuerden que su reclamación será rebatida por el Club con toda su fuerza y hasta el último céntimo, como si los intereses del Armador y los nuestros fuesen un mismo y único interés, y ciertamente lo son!!

Para terminar, me gustaría que os fuerais con la impresión de que vuestro Club es una institución única, y desde luego mucho más que una organización que sólo se encarga de la liquidación de reclamaciones. Es un hombro en el cual uno puede apoyarse cuando se encuentra en dificultades. Si vuestro capitán se enfrenta con un problema en Bandar Abbas, Bombay o Buenos Aires habrá alguien en ese lugar representando al Club y alguien disponible en Inglaterra durante las 24 horas del día para ayudarlo. Aunque vuestro problema no tenga nada que ver con P & I, podemos ayudaros y por lo menos poneros en contacto con alguien que pueda hacerlo. Conocemos a los mejores abogados del mundo, a los mejores peritos y a los mejores expertos. Muy a menudo pensamos que nuestros Asociados no se benefician lo suficiente de todos nuestros servicios - o quizás nos estamos engañando a nosotros mismos creyendo que tenemos algo especial que ofrecer, pero