



FONDO INTERNACIONAL  
DE INDEMNIZACIÓN DE  
DAÑOS DEBIDOS A LA  
CONTAMINACIÓN POR  
HIDROCARBUROS 1992

CUARTO GRUPO DE TRABAJO  
INTERSESIONES  
Punto 2 del orden del día

92FUND/WGR.4/7/5  
22 mayo 2007  
Original: INGLÉS

## MEDIDAS NO TÉCNICAS PARA FOMENTAR LOS BUQUES DE CALIDAD PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE HIDROCARBUROS

Presentado por la International Union of Marine Insurance (IUMI)

**Resumen:**

La reunión del Grupo de Trabajo del Fondo de 1992 celebrada entre el 14 y 15 de marzo de 2007 suscitó una serie de cuestiones relativas al tratamiento de los buques que no cumplen las normas en el mercado de seguros del casco. A raíz de los debates de la reunión, las respuestas a las siguientes cuestiones tal vez ayuden a explicar la postura de los aseguradores marítimos:

- a) ¿Cómo funciona el mercado de seguros del casco?
- b) ¿Cómo difiere el funcionamiento del mercado de seguros del casco del de los P&I Clubs?
- c) ¿Qué están haciendo los aseguradores marítimos para fomentar los buques de calidad?
- d) ¿Qué iniciativas se pueden alentar a través de los FIDAC para ayudar a los aseguradores marítimos a compartir la información para mejorar la seguridad de los buques teniendo en cuenta los obstáculos legislativos en ciertas jurisdicciones?

**Medida que ha de adoptarse:** Tomar nota de la información.

### 1 Introducción

- 1.1 Este documento ha sido preparado en nombre de los aseguradores marítimos por la International Union of Marine Insurance (IUMI). El objetivo primordial de la IUMI es representar, salvaguardar y potenciar los intereses de los aseguradores en los seguros marítimos y de transporte. La afiliación a la IUMI comprende asociaciones nacionales o del mercado de seguros marítimos que representan exclusivamente los intereses de los aseguradores. En la actualidad, son miembros 54 asociaciones. Ha de entenderse que la IUMI no tiene capacidad ni autoridad para interferir en adoptar decisiones individuales que entrañan riesgos. No obstante, la IUMI sí tiene un papel en comunicar y alentar las mejores prácticas entre sus miembros.

- 1.2 En enero de 2001, el Comité de Transporte Marítimo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) encargó un informe independiente sobre el impacto de los seguros (tanto de los bienes como de P&I) en la explotación de los buques que no cumplen las normas. El informe resultante facilitó un análisis exhaustivo sobre este tema. Se consultaron distintos representantes de los miembros de la IUMI durante la redacción de este informe y la mayoría de las respuestas en este documento reflejan el contenido de dicho informe. El informe está a libre disposición, y puede facilitarse si ello fuera de utilidad.
- 1.3 Como comentario general, los distintos aseguradores apoyan las iniciativas del sector para eliminar de la flota comercial mundial los buques que no cumplen las normas. Los distintos aseguradores tenderán a adoptar decisiones de selección de riesgos con vistas a evitar los buques que no cumplen las normas. No obstante, en el contexto de un mercado mundial altamente competitivo, algunos aseguradores pueden adoptar decisiones marginales basadas en mantener la participación en el mercado, más bien que la calidad de los riesgos. La IUMI desempeña un papel en concienciar a sus miembros y facilitar información sobre evaluación de los riesgos, tanto a través de su sitio Web como en sus conferencias anuales, lo que permitirá a sus miembros adoptar decisiones mejor informadas en relación con la selección de riesgos.

## **2 ¿Cómo funciona el mercado de seguros del casco?**

- 2.1 El funcionamiento del mercado de seguros marítimos es complejo. El extracto adjunto del informe de la OCDE brinda una visión de conjunto tanto del funcionamiento del mercado de seguros marítimos (bienes) como del funcionamiento del mercado de P&I.

"Hay que reconocer que los distintos aseguradores tendrán libros de negocios diferentes de sus competidores, con diferentes experiencias de pérdidas, y cada uno tendrá sus propios criterios y óptica de seguros para la selección de riesgos basada en una serie de factores. Típicamente incluyen temas como el historial del propietario, factores como el pabellón, clase, años y tipo de buque, y el historial de detenciones. Se incluyen también las propias estadísticas de los aseguradores, las disponibles en el dominio público y herramientas tales como Equasis para facilitarles la información que necesitan. El proceso de adoptar decisiones tendrá en cuenta también el propio libro de negocios de los aseguradores y áreas de riesgo. Esto significará que variarán las actitudes y opiniones de los aseguradores respecto a riesgos específicos. En este contexto, si un asegurador concreto desea seleccionar en contra de un particular propietario debido a preocupaciones sobre sus operaciones, es relativamente fácil colocar el seguro de ese propietario con otros aseguradores que tengan diferentes criterios de selección. Hasta que se aborden los actuales niveles de sobrecapacidad en el mercado internacional, es limitado el potencial para que los aseguradores desempeñen un papel principal en seleccionar en contra de los buques que no cumplen las normas."

## **3 ¿Cómo difiere el funcionamiento del mercado de seguros del casco del de los P&I Clubs?**

- 3.1 El extracto adjunto del informe de la OCDE presenta un esbozo muy claro de las diferencias entre las operaciones de los dos mercados.

"Además del hecho de que los riesgos cubiertos variarán entre los aseguradores de bienes y de P&I, la otra principal diferencia operacional es que los aseguradores de bienes son entidades independientes distintas que facilitan cobertura a los clientes con carácter comercial. El objetivo de los aseguradores es lograr un beneficio mediante sus actividades de seguros que les proporcione un rendimiento sobre el capital. Los propietarios de buques cuentan con la capacidad de trasladar el seguro de sus buques basándose en aspectos de la cobertura y los precios. El mercado padece de sobrecapacidad, lo que con frecuencia hace que el precio sea el factor decisivo para los asegurados al escoger a sus aseguradores de riesgos.

Los P&I Clubs son asociaciones de seguros mutuos propiedad de los propietarios de buques, que son sus miembros asegurados, y existen solamente para brindar a esos propietarios su cobertura de responsabilidad. Los Clubs no tienen un requisito de beneficio en sus cálculos de primas.

Conforme a los dispositivos de los Clubs, cada club cobra una cuantía inicial a cada miembro (la cuota adelantada). Luego el club toma una decisión, basada en las tendencias generales de las reclamaciones para el año, sobre si se necesitará otra cuantía (la cuota suplementaria), y la cuantía de la cuota. En un buen año se pueden devolver al miembro las sumas requeridas, pero no necesarias para el pago de reclamaciones. La cuantía pagadera por cada miembro es proporcional a la estimación del riesgo que el miembro soporta para el club.

En términos de primas, el asegurador marítimo suele cobrar una prima anual por la cobertura ofrecida, y aunque pudiera haber algunos ajustes debido a requisitos comerciales específicos durante el plazo de la póliza, la prima se fija en gran medida al principio."

#### **4 ¿Qué están haciendo los aseguradores marítimos para fomentar los buques de calidad?**

- 4.1 En un sector tan diverso como el mercado marítimo es difícil dar una respuesta definitiva a esta pregunta. No obstante, sería justo decir que, en el actual clima de creciente preocupación por la necesidad de eliminar los buques 'que no cumplen las normas', los aseguradores marítimos son conscientes de que, como parte de una comunidad marítima más amplia, tienen un papel que desempeñar apoyando la iniciativa hacia los buques de calidad.
- 4.2 Muchos aseguradores se han hecho más diligentes y discriminadores en su selección del riesgo en años recientes, pero en vista de la índole competitiva del mercado, como se mencionó en las respuestas anteriores, esta acción de los distintos aseguradores no llevará necesariamente a eliminar de la flota mundial los buques 'que no cumplen las normas'. La principal herramienta con que cuentan los aseguradores a parte de rechazar el riesgo es incrementar las primas, pero con los existentes niveles disponibles de capacidad mundial es fácil una vez más para los propietarios ser selectivos en términos de sus precios. Hay que tener en cuenta que los costes de seguros suponen solamente una media estimada de 10% al 12% de los costes generales de explotación de los propietarios de buques y, en este contexto, incluso un aumento importante en el coste del seguro no sería decisivo para castigar a los propietarios de buques con un mal historial de explotación o para obligar a los buques que no cumplen las normas a dejar de operar con base en el coste.
- 4.3 Contra este telón de fondo, las asociaciones nacionales y la IUMI tratan de alentar las mejores prácticas dentro del marco disponible para facilitar información que asista a los aseguradores en su selección del riesgo. Existe una dificultad subyacente en el sentido de que en numerosos regímenes legislativos hay reglamentos muy fuertes sobre concurrencia que limitan el grado en que los aseguradores pueden compartir la información. Entre varios puntos formulados en el informe de la OCDE existe el reconocimiento de que los esfuerzos de los aseguradores en este sentido se verían muy bien asistidos si las leyes y reglamentos nacionales y regionales se pudieran modificar según fuera necesario para eliminar los obstáculos para permitir un movimiento más fluido de información entre los aseguradores en relación con aspectos que repercuten en la calidad de los buques.
- 4.4 No han tenido éxito las anteriores diligencias del sector de seguros marítimos para con los reguladores en este sentido, pero hay un sentir creciente en relación con las cuestiones de seguros marítimos de que se debe volver sobre este tema.
- 4.5 Este es un problema que ha ejercitado las mentes de los aseguradores marítimos durante un tiempo considerable, particularmente en vista de la robusta legislación de anticompentencia que existe en la UE, que limita gravemente la información que los aseguradores pueden compartir entre ellos. Parecería que el régimen jurídico de Noruega difiere del de la UE, pero el resultado final es el mismo.
- 4.6 Las dificultades de los aseguradores que comparten información han sido mayores en años recientes al irse elaborando más la reglamentación sobre concurrencia de la UE. Uno de nuestros miembros que opera en un mercado de suscripción ha tenido que ser muy cauteloso acerca de la

naturaleza y alcance de la información que comparte con otros aseguradores del mercado en relación con los asegurados.

4.7 A este respecto surgieron por primera vez problemas particulares entre principios y mediados de los años 1990. A la sazón crecían las críticas de que los aseguradores marítimos no hacían lo suficiente para promover y apoyar los buques de calidad. Durante esta época, estos aseguradores de la carga buscaban introducir un plan de clasificación de los buques para ampliar la Cláusula de Clasificación del Instituto (ICC). La ICC básicamente requiere que un buque sea adecuadamente clasificado en sociedades de clasificación reconocidas. La Cláusula estipula el único medio disponible para que los aseguradores de la carga garanticen que los buques que transporten la mercancía que ellos aseguran cumplan al menos una norma básica. Intentando mejorar esta situación, los aseguradores de la carga elaboraron un sistema con arreglo al cual los buques recibían una clasificación numérica basada en varios factores, algunos relacionados directamente con el propio buque tales como el tipo y los años del buque, otros basados en la propiedad y gestión del buque. Resultó evidente que podrían presentarse posibles problemas conforme a la legislación de la UE por el uso del sistema, estando los propietarios previstos por el plan en condiciones de demandar a los aseguradores que lo utilizaran. En vista de ello, se hicieron gestiones cerca de la UE para procurar alguna forma de dispensa que permita que la información sea compartida y utilizada por los aseguradores sin la amenaza de acción judicial por parte de los propietarios de buques. La UE confirmó que no se podría dar ni se daría tal dispensa, de modo que el sistema propuesto fue archivado.

4.8 Las enmiendas de la legislación de Noruega parecen ser un paso adelante, pero aún requieren que los aseguradores notifiquen a sus asegurados cualquier información compartida. Esta notificación limitará inevitablemente los beneficios reales de las revisiones. Como en otras esferas, es probable que sean aquellos propietarios que toman en serio sus responsabilidades y preocupan menos a los aseguradores los que estarían de acuerdo en que su información sea compartida, mientras que los propietarios que son 'apuntados' no permitirían que se incluyeran sus pormenores.

**5 ¿Qué iniciativas se pueden alentar a través de los FIDAC para ayudar a los aseguradores marítimos a compartir la información para mejorar la seguridad de los buques teniendo en cuenta los obstáculos legislativos en ciertas jurisdicciones?**

5.1 Los principales obstáculos al compartir la información son las restricciones legales, que impiden compartir la información, ya sea desde un punto de vista de la competencia, o bien que pudieran conducir a compartir información que pudiera ir en detrimento de una organización tercera. Estas preocupaciones son particularmente prevalecientes en la UE y los EE UU. Cualesquiera medidas que se pudieran adoptar a nivel internacional para suavizar estas restricciones en áreas que repercutirán en el intercambio de información relativa a las operaciones y calidad del buque podrían ayudar al sector de los seguros marítimos a apoyar la iniciativa hacia los buques de calidad.

**6 Medidas que ha de adoptar el Grupo de Trabajo**

Se invita al Grupo de Trabajo a tomar nota de la información que consta en este documento.

---