

EL SEGURO DE PROTECCION E INDEMNIZACION

(P. & I.)

Historia, riesgo, sistema de cobertura y funcionamiento

1. El tema.

Trataré de brindar una visión sobre el tema, para los latinoamericanos, ilustrando la exposición con algunos ejemplos e información que puede ser útil para quienes no están familiarizados con la historia y el sistema de los Clubs que conjuntamente con Lloyds de Londres son las columnas fundamentales y tradicionales del seguro marítimo en la última centuria.

En realidad en América se habla mucho de los "Clubs" y del seguro de P. & I., pero muy pocos conocen en qué consisten, cómo funciona la cobertura y los antecedentes y razones de su existencia.

A grandes rasgos puede decirse que los Clubs son algo distinto a las compañías de seguros, son una asociación mutua, en la cual sus miembros son aseguradores respecto a los riesgos de los otros y asegurados en lo que se refiere a los riesgos que ellos corren.

He podido apreciar en Londres como los miembros de los "Clubs" les presentan sus problemas y, a su vez, como los administradores de la organización les ayudan a resolverlos, es decir, que los Clubs no sólo brindan cobertura si no también consejo y protección.

Mi exposición no tiene otra pretensión que divulgar el sistema del seguro de "P. & I.", y precisar algo que es difícil exponer para dar una visión concreta de su funcionamiento.

2. Concepto.

Las asociaciones de P. & I., conocidas con el nombre de "Clubs", son mutuales de armadores que tienen por finalidad cubrir determinados riesgos, mediante el pago de una prima de inscripción del buque y una contribución posterior de acuerdo al tonelaje, para hacer frente a los gastos de la organización y a los montos de los siniestros.

Los "Clubs" son de naturaleza mutual, no persiguen finalidades de lucro y si algún excedente queda de las contribuciones, se distribuye entre sus miembros.

Excepcionalmente se admiten contribuciones fijas y definitivas, pero generalmente las mismas están sujetas a reajuste. La inscripción se efectúa por buques y no por armadores.

En líneas generales, puede decirse que en los Clubs se cubren los riesgos que no asumen las compañías de seguros.

3. Antecedentes.

Según algunos comentarios los antecedentes históricos pueden remontarse a la historia antigua: Oriente, Grecia y Roma.

El sistema mutual se habría practicado en Caldea, cuando las caravanas de mercaderes soportaban colectivamente las pérdidas que podían sufrir como consecuencia de robos y ataques durante la expedición.

La historia y evolución de los Clubs se vincula a la del seguro y los antecedentes más próximos son las antiguas asociaciones de armadores, constituidas como reacción frente al costo del seguro de casco, cotizado por los aseguradores del Lloyd's la London Assurance y la Royal Exchange Assurance.

El negocio del seguro se practicaba en Londres por personas individuales y aproximadamente en 1720 se monopolizó para las dos compañías mencionadas, como consecuencia de una ley sancionada por el Parlamento, a pedido de la Corona.

Esas dos compañías hicieron una donación a la Corona de muchos miles de libras y el Procurador General del Rey Jorge I solicitó al Parlamento la sanción de una ley que reserva para ellas el negocio del seguro que no asumieran personas individuales, invocando que sería muy conveniente para la promoción del comercio.

Para reducir los costos elevados del seguro de casco aparecieron así al margen de la ley de 1720, las "Mutual Hull Assurances", asociaciones de armadores formadas para obtener una cotización más barata que la que resultaba de la ofrecida por la London y la Royal Exchange Assurance y los comerciantes individuales dedicados al negocio del seguro y agrupados en Lloyd's.

Esas asociaciones desarrollaban su actividad en forma amistosa, sin finalidades de lucro y en forma similar a los Clubs que se dedican a actividades sociales. El Lloyd's fue adquiriendo cada vez mayor gravitación; en 1791 se constituyó en una entidad reconocida por ley del Parlamento y al mejorar sus cotizaciones por el seguro de casco disminuyó la importancia de las mutuales de armadores. Sin embargo, una Comisión constituida en 1810 para investigar la situación planteada en el negocio del seguro, llegó a la conclusión de que existían más de 20 asociaciones, en distintas localidades del Reino Unido, para cubrir riesgos marítimos, a pesar de las prohibiciones y penalidades que podían recaer en los infractores, por tratarse de personas colectivas que habían invadido el negocio reservado para las dos compañías beneficiadas por la ley del año 1720.

En el informe de la Comisión de 1810, se destacaba que esas asociaciones conocidas con el nombre de Clubs y que aparecían como ilegales, trabajaban eficientemente y que debían ser reconocidas legalmente.

En 1824 se derogó el privilegio reservado para la London Assurance); la Royal Exchange y quedaron reconocidos los Clubs como organizaciones dentro del marco de 1 ley.

La necesidad de crear los Clubs de P. & I., con las modalidades que presentan en la actualidad, se vincula a la gran responsabilidad que recaía sobre los propietarios de buques en los casos de daños personales y de colisión.

La cobertura de los daños personales se convirtió en un riesgo muy grande en el siglo XIX, en razón del extraordinario desarrollo del transporte de pasajeros, sobre todo al Nuevo Mundo.

A su vez, como consecuencia de la decisión del año 1834, en el caso “De Vaux vs. Salvador”, según la cual la póliza de casco no cubría la responsabilidad civil derivada de colisión (por no ser un “peligro de mar”) nació la “Running down clause” que cubría las tres cuartas partes de esa responsabilidad y los Clubs tuvieron por misión absorber el cuarto que quedaba en descubierto.

Es decir que, desde su origen, los Clubs tuvieron como características fundamentales ser mutuales de armadores, que no persiguen finalidades de lucro y aseguran en condiciones de bajo costo, los riesgos que no cubren las compañías de seguro. El Club de Protección e Indemnización más antiguo es “The Britannia Steam Ship Insurance”, fundado por John Riley y Peter Tindall, quienes eran gerentes de muchos Clubs de armadores y concretaron la idea de formar uno de “Protección” para cubrir la responsabilidad derivada del dominio del buque.

Ese Club fundado en 1855 inició sus actividades el 19 de mayo de ese año y el 19 de enero de 1856 comenzó a operar “The West of England”. The United Kingdom Mutual Steamship Association, que es el Club que tiene más tonelaje registrado en la actualidad, fue fundado como mutual aseguradora de casco y después comenzó a actuar como Club de Protección.

1 The London Steamship Protection. Association Ltd. se constituyó for oralmente en 1881 y en 1924 agregó a su denominación el calificativo de "Indemnity". Cinco años después, en 1886, se fundó The Newcastle P.&I. Ass. Ltd. The North of England P. & I. nació en 1886 como amalgama de dos

4, Denominación.

La denominación de Club se debe a que las mutuales de armadores -al igual que las asociaciones con finalidades sociales reúnen a quienes se asocian sin finalidades de lucro para obtener un beneficio mutuo.

Se ha dicho que la palabra “Club” se utilizó para expresar la atmósfera que prevalecía en las organizaciones originales.

Los Clubs se denominaron de “Protección e Indemnización” porque bajo el primer rubro se cubría la responsabilidad derivada de la titularidad del buque (daños a terceros en caso de colisión o a objetos fijos, daños a personas, etc.) y bajo el segundo, la responsabilidad por multas y la derivadas de faltas o averías a la carga, que se contempló específicamente después del caso de “Westenhope” en 1870.

Hoy día se encuentran combinadas las dos secciones y, en mi opinión, se puede decir que los “Clubs” tienen esa denominación porque brindan a sus miembros asesoramiento técnico y legal, es decir, “PROTECCION” y, en caso de siniestro les reembolsan las sumas que los miembros deben pagar a terceros, es decir, brindan cobertura, “INDEMNIZACION”.

5. Organización.

Los Clubs funcionan a través del “Comité” o “Directorio” (The Committee) elegido por los miembros constituidos en asamblea y de un “Gerente” (The Manager) que en su origen actuaba con un poder. Estos gerentes o administradores de los Clubs, luego, se constituyeron en sociedades que tiene las tareas inherentes a la administración y al cumplimiento de las finalidades del Club y someta al Comité todo lo que debe ser aprobado por el organismo directivo.

La firma administradora recibe honorarios o una retribución del Club, en relación al tonelaje inscrito o de acuerdo a lo que se convenga con los Directores que integran el Comité.

Los Clubs tiene “Corresponsales” en los principales puertos del mundo para brindar asesoramiento técnico y legal. A veces tienen “corresponsales comerciales” y “corresponsales legales o letrados”. Los corresponsales letrados actúan en los asuntos en que son consultados por el Club, por el corresponsal local o, directamente, por los miembros del Club. Los nombres de esos corresponsales o asesores figuran en los libros que anualmente distribuye el Club entre sus miembros para ser entregados a los capitanes de los buques y con la recomendación de que formulen la consulta cada vez que se le planteen problemas técnicos o legales.

Clubs creados con anterioridad; The British Maritime Mutual Insurance Ass. Ltd. se fundó en 1869 y The Standard Stearnship Owner Protection Indemity Ass. Ltd. apareció como tal en 1885, al agregar a sus finalidades Mutuales de "Protección" la de "Indemnización". El último Club de los que constituyen el London Group fue The Steamship Mutual Underwriting Ass. Ltd, que se estableció en 1911. Al margen de los Clubs tradicionales, y con posterioridad a los del London Group, aparece The Oceanus Mutual Underwriting Ass. Ltd. Existen también Clubs en los países escandinavos, en Japón y en los Estados Unidos de Norteamérica.

6. Reglas.

Las relaciones entre los miembros y la entidad se formalizan a través de los estatutos denominados "Reglas" y en éstas figuran los riesgos cubiertos, las obligaciones de los miembros, el período de cobertura y la forma de liquidar los siniestros.

En caso de disidencia entre el miembro y los administradores y, eventualmente, con el Comité, la cuestión debe resolverse por arbitraje.

7. Riesgos de P. & I.

Los Clubs de "Protección" e "Indemnización" incluyen fundamentalmente los riesgos de responsabilidad y costos por:

- a) Daños personales (muerte, lesiones o enfermedad; cubriendo los gastos hospitalarios, médicos y funerarios).
- b) Repatriación.
- c) Substituciones de tripulaciones.

- d) Pérdida de efectos personales de marineros.
- e) Indemnización por desempleo en caso de naufragio.
- f) Gastos de entrada a puerto por desembarco de polizontes o de personas enfermas.
- g) Salvamentos de vidas.
- h) Colisión. Daños a objetos fijos o flotantes.
- j) Daños a buques aunque no haya colisión.
- k) Remolque.
- l) Garantías dadas con aprobación de los administradores.
- ll) Remoción de restos náufragos.
- m) Gastos de cuarentena.
- n) Pérdidas o faltas o averías a la carga.
- ñ) Daños a la carga en otro buque por colisión.
- o) Contribuciones en avería gruesa no recuperables.
- p) Multas.
- q) Gastos en que se incurren por sumarios oficiales.
- r) Gastos o costas legales razonables en que incurra el armador, o de acuerdo a instrucción de los administradores.
- s) Contaminación por polución; por ejemplo la contribución que debe hacer por "Tovalop" que es el convenio voluntario de armadores de buques tanques sobre responsabilidad derivada de polución por hidrocarburos. Convencionalmente se pueden ampliar o reducir los riesgos cubiertos y es común que se haga una u otra cosa.

8. Otros riesgos.

Los Clubs nacieron para cubrir algunos de los riesgos mencionados precedentemente que se conocían con los nombres de P. & I. y, luego, el sistema se generalizó para cubrir otro tipo de riesgos. Bajo el rubro "Defence, Freight and Demurrage, los Clubs constituidos a ese efecto cubren los gastos de asesoramiento y de gastos judiciales por reclamos vinculados al cobro de fletes, de sobreestadías o demoras, de salarios de asistencia y de salvamento, de contribuciones por averías gruesas, de rupturas de contratos de fletamento o de transporte de mercaderías, de remolque y de la construcción, de la compra, de la venta o de la hipoteca o mortgage sobre buques.

La cobertura de los riesgos de guerra se realiza a través de los Clubs, que nacieron en 1898 -según dicen los ingleses por la frecuencia de las revoluciones en los países latinoamericanos. Se utilizó el sistema en las guerras mundiales de 1914-1918 y 1939-1945 para los buques británicos y los Clubs cubrieron esos riesgos con el respaldo del gobierno inglés.

Últimamente, en 1970 se creó el Through Transit Marine Mutual Assurance Association (Bermuda) Ltd. para contemplar la cobertura por responsabilidad del tráfico multimodal y, específicamente, el de "containers". Este Club proporciona servicios completos a las empresas que realizan operaciones de transporte directo.

9. Inscripción y certificados.

La inscripción es por buques y el Club emite un certificado que juega un rol equivalente a la póliza en el contrato de seguro.

El período de la cobertura es del 20 de febrero de un año al mismo día y mes del año siguiente. Esa fecha es una reminiscencia de cuando el Bántico se podía utilizar nuevamente para la navegación, al comenzar el deshielo.

Las contribuciones sólo por excepción son "a prima fija" y se denominan "calls" que en castellano se han traducido con el vocablo "derramas". El diccionario define al término "derrama" como repartimiento de un eventual gasto o una contribución temporal o extraordinaria. Cuando los gastos en la siniestralidad son mayores que los previstos, se requieren contribuciones suplementarias.

La contribución anual de cada asociado se establece en función de varios factores. En primer lugar, computando los riesgos que se desean cubrir; en segundo lugar las franquicias elegidas y, por último, los antecedentes del asociado, el número y monto de los siniestros que tuvo en ese período de tiempo, si es posible, cinco años.

Los Clubs invierten los fondos que recaudan para destinar los beneficios de esa inversión a disminuir las erogaciones que la organización debe soportar. Es decir, los costos de la misma (honorarios de los administradores, gastos de asistencia y protección de los intereses que representan, como sus investigaciones de las condiciones de los puertos, accidentes, etc.) el pago de los siniestros y los costos del reaseguro.

10. Cobertura.

El Club cubre los riesgos siempre que no deriven de un acto de culpa grave del asegurado y se sigan las instrucciones impartidas. Es fundamental que el asegurado no deje de cubrir en el Club, lo que tiene en descubierto, ni que cubra lo que ya ha asegurado. de seguros y, por ello, una cobertura debe concluir donde empieza otra. La cobertura del Club es por los residuos y riesgos no cubiertos por los seguros tradicionales.

11. Procedimiento.

Cuando se produce un accidente o se configura un problema que puede engendrar responsabilidad cubierta por el Club, el armador debe notificar al corresponsal o directamente al Club y actuar de acuerdo a las instrucciones que se le impartan.

El asesoramiento que brinda el Club es de tipo técnico y letrado, preventivo a veces para evitar siniestros y responsabilidades y, otras veces, para reducir las consecuencias y la eventual responsabilidad del siniestro.

Producido un embargo y la interdicción de navegar de un buque, es común que el Club se encargue de otorgar o radicar una garantía para obtener el levantamiento inmediato de la medida preventiva.

Los Clubs hacen llegar periódicamente información e instrucciones a sus miembros. The West of England hizo editar "A Handy Book for Shipowners and Masters" redactado por H. Holman, que alcanzó más de quince ediciones y que es un manual de gran utilidad como elemento de instrucción a bordo y en las agencias corresponsales de los Clubs.

12. Acción directa.

En algunos países se ha planteado la posibilidad de utilizar la acción directa contra los Clubs por obligaciones de sus miembros y el tema se presta a interesantes disquisiciones.

En Inglaterra se planteó el problema en función de la ley de 1930 sobre derechos de los terceros contra los aseguradores y en la Argentina se tendría que invocar el art. 118 de la ley de seguros.

No debe olvidarse que el Club no es una compañía de seguros y que puede invocar las mismas defensas que éstas frente a los terceros.

Por otra parte, si el Club actúa como reasegurador la situación podría ser distinta.

El problema tiene gran relevancia en los casos de reclamos por contaminación, cuando se han otorgado certificados y garantías para facilitar la navegación de los buques inscriptos.

13. El "London Group" y el reaseguro.

El London Group está constituido por un conjunto de Clubs ingleses, que actúa como reasegurador de cada uno de sus integrantes (ver Nº 3). En el caso de que las indemnizaciones que uno de los Clubs deba abonar supere un cierto importe, el exceso es cubierto por los Clubs en conjunto. Si el siniestro es muy grande y supera la cobertura que en concepto de reaseguro dan los Clubs en conjunto, el exceso está cubierto en algunos de los Sindicatos del Lloyd's. Y, entiendo, que si existe un excedente de la cobertura realizada por los aseguradores del Lloyd's ese excedente es cubierto nuevamente por el London Group. En esta forma se distribuyen los riesgos y se reduce al mínimo la posibilidad que podría derivar de siniestros muy grandes y que harían peligrar la responsabilidad de los miembros del Club afectado.

Los Clubs que forman el Grupo de Londres trabajan en colaboración y se facilitan datos estadísticos. También reasegulan a algunos otros Clubs extranjeros y, en razón del enorme tonelaje registrado, hablan en nombre del interés armatorial, con los Gobiernos y Organismos Internacionales.

Los buques de los países socialistas, como por ejemplo los de la Unión Soviética y de Polonia, se encuentran incorporados a los Clubs ingleses, para la cobertura de algunos riesgos.

14. Traslado de Londres.

Aproximadamente unos diez años atrás, los Clubs ingleses decidieron constituirse fuera del Reino Unido; fundamentalmente para evitar los problemas derivados de la tenencia de fondos y de las disposiciones legales vigentes en cuanto al control de los mismos.

La mayoría se instaló en Bermudas y The West of England P. & I. Association en Luxemburgo. Desde luego, todos estos Clubs continuaron manteniendo en Londres las firmas que se desempeñan como administradoras, ya que en esta ciudad se mantiene el centro principal de los negocios marítimos y aseguradores.

15. Los Clubs en Latinoamérica.

La posibilidad de constituir un Club de P. & I. en Latinoamérica depende de factores técnicos y económicos. UNCTAD publicó un interesante estudio acerca de la factibilidad de establecer Clubs en los países en desarrollo, específicamente en la India.

Para establecer un Club de P. & I., es necesario contar con un tonelaje grande de buques registrados, con buenos administradores y una organización competente en los principales puertos del mundo y con buenas condiciones de reaseguro de los riesgos.

Debe haber equivalente de riesgos entre los miembros y por ello deben computarse los distintos tipos de carga y de tráfico y tener la posibilidad de establecer buenos coeficientes para la determinación del índice de siniestralidad y las contribuciones de los miembros.

Esos factores y el monto de los costos, se deben tener en cuenta para considerar la posibilidad de organizar un P. & I. latinoamericano.

16. La responsabilidad marítima y su limitación.

La evolución de los Clubs se vincula a la de la responsabilidad marítima y su limitación. Si se analizan los riesgos cubiertos es necesario abordar el estudio de los temas que sólo sintéticamente pueden mencionarse en función de las convenciones internacionales y de las leyes nacionales que contempla la responsabilidad por daños personales y materiales.

Sería necesario estudiar la responsabilidad contractual y la extracontractual, la emergente del contrato de ajuste, de pasaje, por el transporte de cosas, por abordajes y daños a terceros por contaminación, etc. así como también la limitación de esa responsabilidad que es una constante en el derecho de navegación.

En los casos de contratos de fletamento, especialmente de Time-Charter, en que hay una distribución de los riesgos entre el armador y el fletador, puede ser que esté interesado más de un Club. Es muy común que el propietario o armador tenga inscripto el buque en un Club y que el fletador lo tenga en otro.

También es posible que al celebrarse el contrato pueda incluirse una cláusula mediante la cual el armador y su Club absorban la responsabilidad derivada de reclamos de la carga, lo que implica una variante muy importante.

Por otra parte, en la evolución de la legislación nacional e internacional no se puede dejar de mencionar la obra de los Clubs porque han tenido una intervención importante a través de su labor frente a los organismos internacionales, privados y públicos. Personalmente la he podido apreciar en las Conferencias del Comité Marítimo Internacional y en las diplomáticas de Bruselas.

BIBLIOGRAFIA

H. Holman, "L'Assurance Mutuelle d'Indemnité", en "Revue de Droit Maritime", Nº 13, Año 1926, pág. 1.

Spectator, "Du rôle joué par les associations de protection et d'indemnité dans le monde maritime anglais", en "Le Droit Maritime Français", Tº VI, Año 1954, pág. 511.

William, R.A., Birch-Reynardson, "The History and development of P&I." en la Revista de Derecho de la Universidad de Tulane. Simposio sobre derecho marítimo.

N. F. Ledwith. "The history and development of Protecting and Indemnity Clubs", Report of the Insurance Institute of London.

Sjur Braekhus y Alex Rein, "Handbook of P.&I. Insurance" publicado por Assuranceforeningen Gard - Gíensidig Arendal - Noruega 1972.

Dawson Miller, "Protection and Indemnity Associations" in Liber Amicorum to Algot Bagge, Stockholm, 1955, p. 146.

Arnould, "Law of Marine Insurance & Average", Londres 1961, párrafo 129, Vol. 1.

Flavio Enciso, "Vulgarización del Seguro Marítimo", Bilbao, 3ª Ed. pág. 219.

F. Ledwith, "Ships that go bump in the night", London.