

LIMITACION DE RESPONSABILIDAD Y RIESGOS MARITIMOS EL SEGURO



**HINCAPIE & MOLINA
CONSULTORES**

SUMARIO

- 1- Planteamiento del problema
- 2- Origen de la Limitacion de Responsabilidad y justificacion
- 3- Esquemas de Limitacion de responsbilidad
- 4-La transferencia del riesgo al asegurador y su valoracion
- 5-Conclusiones

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

REPARACION INTEGRAL VS LIMITACION DE RESPONSABILIDAD- LA ESTRUCTURA DE SEGURO ACORDE

Sally Ann Underhil. 1,998

"Non-Shippers might express some surprise when you tell them that a shipowner can commence proceedings to limit his liability. What is the difference between a shipowner and a taxi driver or owner of a chemical factory? "

Lord Denning: 1964

"La Limitacion de responsbilidad no es un problema de justicia. Es un problema de politica legislativa que tuvo su origen en la historia y su justificacion en la conveniencia. "

"El seguro esta llamado a compensar los daños que efectivamente menoscaben el patrimonio del asegurado o la victima sin que se constituya en fuente de enriquecimiento."

ORIGEN Y JUSTIFICACION DE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD

1-LIMITES VALIDOS COMO COMPENSACION A LA ESTRICTA RESPONSABILIDAD DEL PORTADOR.

Derecho Romano- = Limitacion del nauta consignando la nave a los acreedores. Responsable de daños aun cuando hubise sido diligente. Exoneracion unicamente por Fuerza Mayor. Limitacion= Valor de la nave

ORIGEN Y JUSTIFICACION DE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD

2- .LA ESPECIALIDAD DEL DERECHO MARITIMO

Avances del medio de transporte. Estatuto de Hamburgo de 1.667. Ordenanza britaniza de 1.734 y utilizacion del B/L en segunda mitad del siglo XIX- *Negligence clause* . Limitacion a suma fija .

El transporte se desarrolla en un medio poco seguro, sometido a innumerables riesgos, y utilizando un instrumento, el buque, que durante la travesia se encuentra fuera de control por parte del naviero-porteador, sometido al gobierno autartico del Capitan cuya actuacion dificilmente puede supervisarse .

3- Instrumento para una explotación económica razonable

Limitación= eficiencia económica= concreción económica de los riesgos.

Limite alto= + riesgo= mayor costo

Limite bajo= - riesgo= menor costo

Y EL COSTO DEL SEGURO????

MECANISMOS DE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD

1- Convenio de Bruselas de 1.924. Patron esencial el No de Bultos y la Libra Oro = 100 libras esterlinas oro por bulto o unidad. A hoy US\$23,542 por bulto.

2- Convenio de Varsovia de 1.929 = Patron esencial el kilogramo y el franco oro= 250 francos oro por kilogramo . A hoy seria alrededor de US\$473 por kilogramo.

3- Protocolo de 1.968 Haya Visby – Patron esencial franco oro y la combinacion de la unidad de carga (bulto) y el kilogramo = 10.000 francos oro por bulto o unidad o 30 francos oro por kilogramo lo que resulkte mayor. A hoy US\$18,952 por bulto o US\$56,85 por kiloilogramo. A hoy = 1.400 por bulto o US\$4,80 por kilo.

4- CLC 69- Conaminacion Hidrocarburos .Patron Esencial el DEG y el tamaño del buque- Arqueo= con limite maximo133 D.E.G. ó 137 USD por cada tonelada de arqueo del buque (arqueo neto+volúmen máquinas)

Límite 14.000.000 DEG ′′o 14.400.000 USD

5- Fondo de 1971. hasta 30.000.000 D.E.G. ó 30.900.000 USD

6- Convenio Londres 1.976- Estructura similar al CLC de 1.969- DEG y Arqueo

7.Reglas de Hamburgo. Patron esencial el DEG y la combinacion de unidad de carga (bulto) y el kilogramos= 835 DEG por bulto o 2.5 DEF por Kilogramo. A hoy 1 DEG 1,3959= US\$1,165 por bulto o 3.48 por kilo.

8-Protocolo 79 . Se mantiene patron= 666,67 por bulto y 2DEG por kilo . A hoy US\$930,60 por bulto o US\$2,79 por Kilo

9 - OPA 90- Patron tonelaje del buque y sumas fijas en US\$

10- CLC 1.992 . Patron esencial el Deg y el arqueo del buque 3.000.000 D.E.G. para buques inferiores 5000 toneladas y 420 DEG por cada tonelada exceso

Límite máximo 59.700.000 DEG

Con igual patron SNP 96 y BUNKERS 2001

11- Reglas de Rotterdam . Se mantiene el patron = 875 DEG por bulto y 3 DEG por Kilogramo. A hoy = 1.400 por bulto o US\$4,80 por kilo.

LA LIMITACION Y EL CONTRATO DE SEGURO

1- Posicion del asegurador de quien invoca la limitacion= Asegurador de responsabilidad civil .

Valoracion economica del riesgo en funcion del limite- Transferencia del riesgo limitado en su cuantia. Fijacion del monto asegurado no necesariamente en funcion del limite sino de una suma convenida .

Riesgo limitado= bajo costo del seguro

2- Posicion de la victima del daño respecto de quien se invoca y ejerce la limitacion:

- Victima no asegurada= Shock

Accion directa- en la que puede alegar incluso la invalidez del limite de indemnizacion

- Victima asegurada.

En el contexto de su contrato de seguro= Su asegurador debera indemnizarlo acorde al valor convenido= Alto costo de seguro

El asegurador en Subrogacion= Hasta el limite establecido

-En la limitación de responsabilidad basada en el sistema de declaración de valor, puede el asegurador de daños (transportes-cargo insurance) limitar su indemnización a esta declaración o a su efecto cuantitativo por no hacerlo?

El Seguro de daños no está referido a la responsabilidad que genera la cuasación del daño

CONCLUSIONES

- 2. Los límites indemnizatorios deben establecerse en cantidades que aseguren un resarcimiento adecuado. Valores que permitan su permanente actualización**
- 3. Los límites así establecidos, deben a su vez tener correspondencia con las sumas aseguradas pactadas o exigidas por estatuto o ley, en los contratos de seguro. Solo así realmente se daría una adecuada distribución de los riesgos sin traslado de costos adicionales a quien soporta la limitación.**
- 4. Se debe definir claramente el ámbito de aplicación de los límites.**
- 5. Si se mantiene regímenes de responsabilidad basados en el análisis subjetivo de la conducta, subsistirá siempre el debate entorno a la validez de los límites indemnizatorios, y los costos de la inseguridad (mayores primas de seguros) los terminará asumiendo, como hasta ahora, quien soporta los efectos de la limitación.**
- 6. Los regímenes de responsabilidad objetiva justifican objetivamente indemnizaciones limitadas . No desequilibrio y no incentivo para que se actúe con poca diligencia.**



GRACIAS