
20. Seguro de la Flota

En los primeros años del Monopolio, los buques de altura estuvieron asegurados en las condiciones del «Instituto Time Clauses, Hull, libre de avería particular», pero con la inclusión de las averías que sufra el barco por varada o embarrancamiento, hundimiento, incendio o choque con toda clase de objetos (hielos incluidos, pero con excepción del agua), quedando igualmente cubierta la totalidad (los 4/4) de recursos de tercero, por choques con otros buques y/u objetos flótables.

En las Pólizas correspondientes, las Compañías españolas de Seguro llevaban un 50 % de participación y el otro 50 % la propia CAMPSA por cuenta del Fondo de Seguros.

Consideramos conveniente el señalar la evolución que ha tenido el Seguro de la Flota hasta nuestros días.

Por Ordenes Ministeriales de fechas 5 de junio y 28 de septiembre de 1945 se estableció la modalidad de ser CAMPSA la propia aseguradora, a través del constituido fondo de garantía, con cargo al cual se sufragaban los gastos correspondientes a daños sufridos por los buques. Posteriormente, por decisión personal del señor Delegado del Gobierno en 1958, refrendada por Orden Ministerial de 5 de noviembre de 1958, se dispuso la contratación del Seguro de estos riesgos nuevamente, teniendo en consideración el alto valor adquirido por las modernas construcciones de buques petroleros, crecimiento conseguido por nuestra Flota, y elevados costes por servicios de salvamento y/o daños que se podían producir a terceros, etc.

Las garantías de cobertura de riesgos se ampararon a las mismas condiciones internacionales que fueron consignadas en un principio, asegurándose la Pérdida total y/o P. T. C. salvamento y/o gastos de salvamento bajo la cláusula Sue & Labour y 4/4 R. C. D. (colisiones) incluso objetos y avería gruesa.

Posteriormente se llevó a cabo el Seguro del Clubs (riesgos de Protección e Indemnización) que garantiza las reponsabilidades civiles, complementando y completando así el aseguramiento de la Flota.

Para 1970 el Capital asegurado de la Flota asciende a 4.289.500.000 pesetas, figurando como abridor de Póliza La Unión y El Fénix Español en representación propia y demás Compañías aseguradoras.

Por Orden Ministerial de 12 de febrero de 1970 se aprueba como importe de la prima a satisfacer en dicho año por el Seguro de «Cascos» 25.036.972 pesetas y por prima correspondiente al Seguro de «Protección e Indemnización» con un límite de garantía de 20 millones de libras, excepto para los riesgos de polución, que se fija en seis millones de libras, se aprobó el gasto de 2.916.599 pesetas.

El capital asegurado en 1976 para la Póliza de «Casco» asciende a 6.023.600.000 pesetas, abonándose en concepto de Póliza 34.294.077 pesetas.

El importe de Primas de «Protección e Indemnización» para 267.165 T. R. B. asciende en esa fecha a 5.682.668 pesetas.

Por el concepto de TOVALOP se abonaron 348.978 pesetas.

Como aclaración de estos conceptos añadiremos lo siguiente:

En líneas generales la cobertura de «Protección e Indemnización» cubre las siguientes responsabilidades, costas y gastos de un buque inscrito:

Pérdida de vida, lesión personal y enfermedad.—Pasajeros.—Supernumerarios con tres o más años.—Repatriación.—Sustitutos.—Indemnización por desempleo, por naufragio.—Pérdida de efectos.—Tripulantes náufragos.—Salvamento de vida.—Responsabilidad por colisión.—Daños a propiedades.—Daños a buques sin contacto.—Remoción de restos.—Contratos de remolque.—Contratos de indemnización.—Cuarentena.—Responsabilidad por colisión a buque inscrito, siendo los dos culpables.—Proporción del buque en avería gruesa.—Multas.—Costas.—Riesgos incidentales de Armadores.—Contenedores.—Responsabilidad por polución de hidrocarburos.—Límite de responsabilidad actual, £ 20.000.000.

TOVALOP. (Tanker Owners Voluntary Agreement, concerning liability for Oil Pollution.)

Cuando comenzaron a prestar servicio los superpetroleros, y las cifras de responsabilidad podrían alcanzar sumas extraordinariamente elevadas se estimó conveniente considerar con un criterio diferencial las poluciones motivadas por hidrocarburos. A consecuencia de ello el Seguro de P. & I. (Clubs) estableció un límite de cobertura, para dicho riesgo, que en la actualidad está fijada en USA 30.000.000.

A raíz del siniestro sufrido por el superpetrolero «Torrey Canyon» en 18-3-67 (embarranca y posterior pérdida total), que motivó graves daños y gastos de polución, los Gobiernos de varios países, principalmente los afectados por dicho acaecimiento, tomaron plena conciencia del peligro potencial futuro, y efectuaron estudios en busca de soluciones, las principales de las cuales son:

- 1.º Consideración específica de las contaminaciones por crudos de petróleo, algunos de sus derivados y otros aceites.
- 2.º Sustitución de las responsabilidades legales por responsabilidades objetivas.
- 3.º Estudio por varios países de modificaciones específicas de sus respectivas legislaciones o implantación de nuevas normas legales.
- 4.º Estudios por la I. M. C. O. (Organización Consultiva Marítima Intergubernamental) para establecer un proyecto de acuerdo internacional sobre responsabilidades por polución de aceites.

El proyecto completado y perfeccionado en diversas reuniones, se transformó en acuerdo, en la conferencia celebrada por la I. M. C. O. en Bruselas en noviembre de 1969, bajo el nombre de «Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos».

El citado Convenio fue ratificado por España el 15-11-75 (B. O. E., 8-3-76), que en el futuro regirá para regular este tipo de responsabilidades entre los Gobiernos de los países suscriptores, pero que por el momento limita su exigencia según Orden Ministerial de Comercio de fecha 24 de febrero de 1977 (B. O. E., 9-3-77) a tener y justificar un seguro o garantía financiera, que en definitiva son los comprendidos por los Clubs (P. & I.) y TOVALOP.

Lógicamente se continuarán los esfuerzos para ampliar y desarrollar aún más estas coberturas de lo que es indicio otra propuesta de Convenio Internacional comprensivo de un Fondo Internacional de Compensación por daños causados por contaminación de petróleo, en el que se prevé una participación de los propietarios de los Cargamentos, independientemente de los Armadores, y que aún está en vías de estudio.

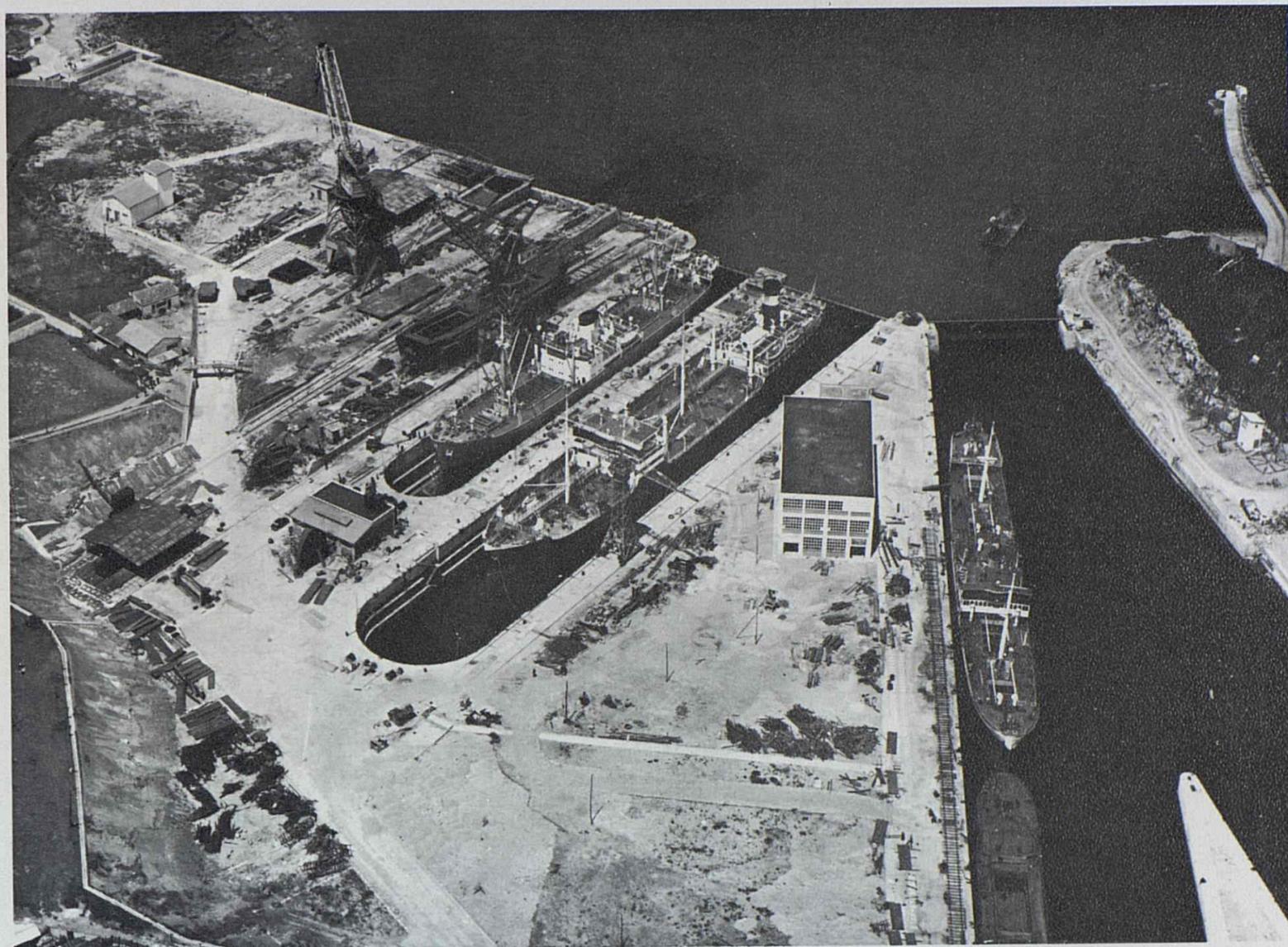
Desde luego hay una diferencia entre la cobertura de Club y la de TOVALOP. El primero solo responderá en el caso de establecerse una responsabilidad, mientras que el segundo actúa con un carácter de Responsabilidad objetiva.

Es evidente que este acuerdo denominado TOVALOP tendrá posiblemente que ser modificado, por el desarrollo que alcance la reglamentación del referido Convenio de Bruselas.

Nuestro país ha conocido ya por propia experiencia varios siniestros de gran resonancia.

El primero en Vigo, a consecuencia de la embarrancada del b/t. «Polycommander» en las Islas Cíes.

Después, la contaminación de la Bahía de La Coruña por productos insecticidas procedentes del buque «Ercovick», y últimamente el desastre del b/t. «Urquiola», de reciente memoria en 1976.



Vista de los Astilleros S. A. Juliana, Constructora Gijonesa, donde se observa un barco en reparación y otro en construcción, pertenecientes al Monopolio.