



Asociación Argentina de Derecho Marítimo
Argentina Maritime Law Association

Jornadas de Derecho Marítimo sobre Protección del Ambiente Marino

LAS COBERTURAS DE SEGUROS Y LOS DAÑOS AL AMBIENTE MARINO



LAS COBERTURAS DE SEGUROS Y LOS DAÑOS AL AMBIENTE MARINO

CLASIFICACION
DE LAS FUENTES
DE POLUCION
MARINA SEGÚN
RAMO SEGUROS

Riesgo Terrestre – Terminales Portuarias

Riesgo Marítimo - Transporte por buque

Riesgo Energía/Marítimo – Plataformas fijas
Plataformas MOU

El mayor impacto ambiental sobreviene de accidentes de buques

COBERTURAS
DE SEGUROS
QUE DISPONEN
LOS BUQUES

CASCO Y MAQUINAS

PANDI – Responsabilidades

LAS COBERTURAS DE SEGUROS Y LOS DAÑOS AL AMBIENTE MARINO

COBERTURA
DE
CASCO
Y
MAQUINAS

- Daños materiales al bien objeto del seguro
- Gastos emergentes de salvamento
- Contribución a la Avería Gruesa
- 3/4 de la S. Aseg. en Responsabilidad por colisión

COBERTURA PANDI

Protection and Indemnity

CLUB DE PANDI: Asociación mutual sin fines de lucro de Armadores de buques, que contribuyen económicamente a un fondo común, para atender reclamaciones que reciban en el ejercicio de su actividad naviera

ORIGEN: 1855 como complemento del seguro de CyM en responsabilidad de colisión.

TIPOS DE PANDI:

- A Prima Fija – Compañías clásicas de seguros patrimoniales
- **Clubs Mutuales – Asociación de propietarios y/o armadores de buques**
- Mix - Cobertura a prima ofrecidas por los Managers de los Clubs de Pandi

LIMITES
MUTUALES:

- **USD 1.000 Millones – Polución**
- USD 2.000 Millones – Pasajeros
- Mas de USD 5.000 Millones de limite general

COBERTURA PANDI

Protection and Indemnity

PARTES QUE COMPONEN EL CLUB

Miembro: Socio del Club que recibe cobertura y asesoramiento

Asociación: Entidad conocida como Club de Pandi Mutual

Managers: Administradores del Club

Board's Directors: Junta de representantes integrado por Miembros destacados.

Grupo Internacional: Conjunto de 13 Clubs regulados por el IGA

Corresponsales: Asesores técnicos utilizados por los Clubs en distintos puertos del mundo

LAS COBERTURAS DE SEGUROS Y LOS DAÑOS AL AMBIENTE MARINO

COBERTURA PANDI

Responsabilidades y gastos frente a:

- Tripulantes / Pax / Terceros abordó incl. gastos
- Polizones
- Salvamento Vidas
- Colisión 1/4 y en exceso del seguro de CyM
- Daño a Objetos fijos y flotantes
- Remolques
- Carga
- Contribuciones no recuperables de la Avería Gruesa
- **Polución**
- **Remoción restos náufragos**
- **Remuneración especial Salvamentistas**
- **Multas**
- Omnibus Rule

OCASIONES EN LAS QUE INTERVIENE EL PANDI FRENTE A DAÑO AL AMBIENTE MARINO

POLUCION

Situación: Escape/derrame o amenaza de escape de sustancias contaminantes desde un buque entrado al Club

Respuesta frente a: Responsabilidades, pérdidas, daños, costos y gastos incluyendo limpieza, reclamos por pérdidas económicas y remediación según lo siguiente:

- A. Aplicación de leyes domesticas de cada país. Puede existir multiplicidad de leyes en aguas compartidas incluso entidades municipales, provinciales o nacionales
- B. Aplicación de las Convenciones internacionales ratificadas por cada país
En Argentina: CLC 92 y el Fund 92. Concepto de cobertura Pública
- C. Sue and Labour
- D. Prevención frente a amenaza de derrame
- E. Directivas gubernamentales
- F. Acuerdos voluntarios STOPIA y TOPIA
- G. Explosión de Pozo (Blowout of well) para MOU – Prima fija

OCASIONES EN LAS QUE INTERVIENE EL PANDI FRENTE A DAÑO AL AMBIENTE MARINO

POLUCION

PROVISIONES

- Otros bienes afectados del Miembro son considerados como de Terceros
- Todo lo salvado será utilizado para mitigar gastos
- Las instalaciones terrestres deberán contar con sus propios seguros de polución
- Cubre en exceso de los gastos amparados por la cobertura de Casco y Maquinas

OCASIONES EN LAS QUE INTERVIENE EL PANDI FRENTE A DAÑO AL AMBIENTE MARINO

RESTOS NAUFRAGOS

Situación: Restos náufragos de un buque entrado al Club junto con su carga, equipos o propiedad a bordo

Respuesta frente a: Responsabilidades, costos y gastos relacionados con:

- La extracción, remoción, destrucción, iluminación o demarcación de los restos y de cualquier intento en tal sentido incluyendo la presencia o el desplazamiento involuntario de los restos náufragos frente a intentos fallidos de extraer, remover, destruir, marcar los mismos.
- Limpieza de lecho marino en operaciones MOU - Prima fija

OCASIONES EN LAS QUE INTERVIENE EL PANDI FRENTE A DAÑO AL AMBIENTE MARINO

RESTOS NAUFRAGOS

PROVISIONES

Debe existir obligatoriedad de remoción por parte de las autoridades.

Debe existir el rechazo del abandono a favor del seguro de Casco y Maquinas.

El buque debe convertirse en resto naufrago durante el periodo de cobertura.

Todo lo salvado contribuye a mitigar gastos.

No se responde si el Miembro transfiere los restos antes de su remoción.

No se responderá por responsabilidades y gastos contractuales.

No se responderá en caso de infraseguro por Casco y Maquinas.

OCASIONES EN LAS QUE INTERVIENE EL PANDI FRENTE A DAÑO AL AMBIENTE MARINO

REMUNERACION ESPECIAL A LOS SALVAMENTISTAS

Responsabilidad del Miembro de reembolsar al salvamentista por los gastos razonablemente incurridos (incluyendo premios) respecto a operaciones destinadas a prevenir o reducir daño al medio ambiente según:

1. El principio “No Cure No pay” contenido en el Art 1a del LOF 1980,
2. Art 14 de la International Convention on Salvage 1989, Art 2 del LOF 1990,
3. Idem LOF 1995,
4. Remuneración SCOPIC (Special Compensation to Salvors) según LOF 2000 respecto a operaciones destinadas a prevenir o reducir daño al medio ambiente

OCASIONES EN LAS QUE INTERVIENE EL PANDI FRENTE A DAÑO AL AMBIENTE MARINO

REMUNERACION ESPECIAL A LOS SALVAMENTISTAS

PROVISIONES

- Se recupera de la Asociación el saldo restante de lo salvado que tenga valor tras la aplicación de dichos acuerdos.
- No se responderá en caso de infraseguro por Casco y Maquinas

OCASIONES EN LAS QUE INTERVIENE EL PANDI FRENTE A DAÑO AL AMBIENTE MARINO

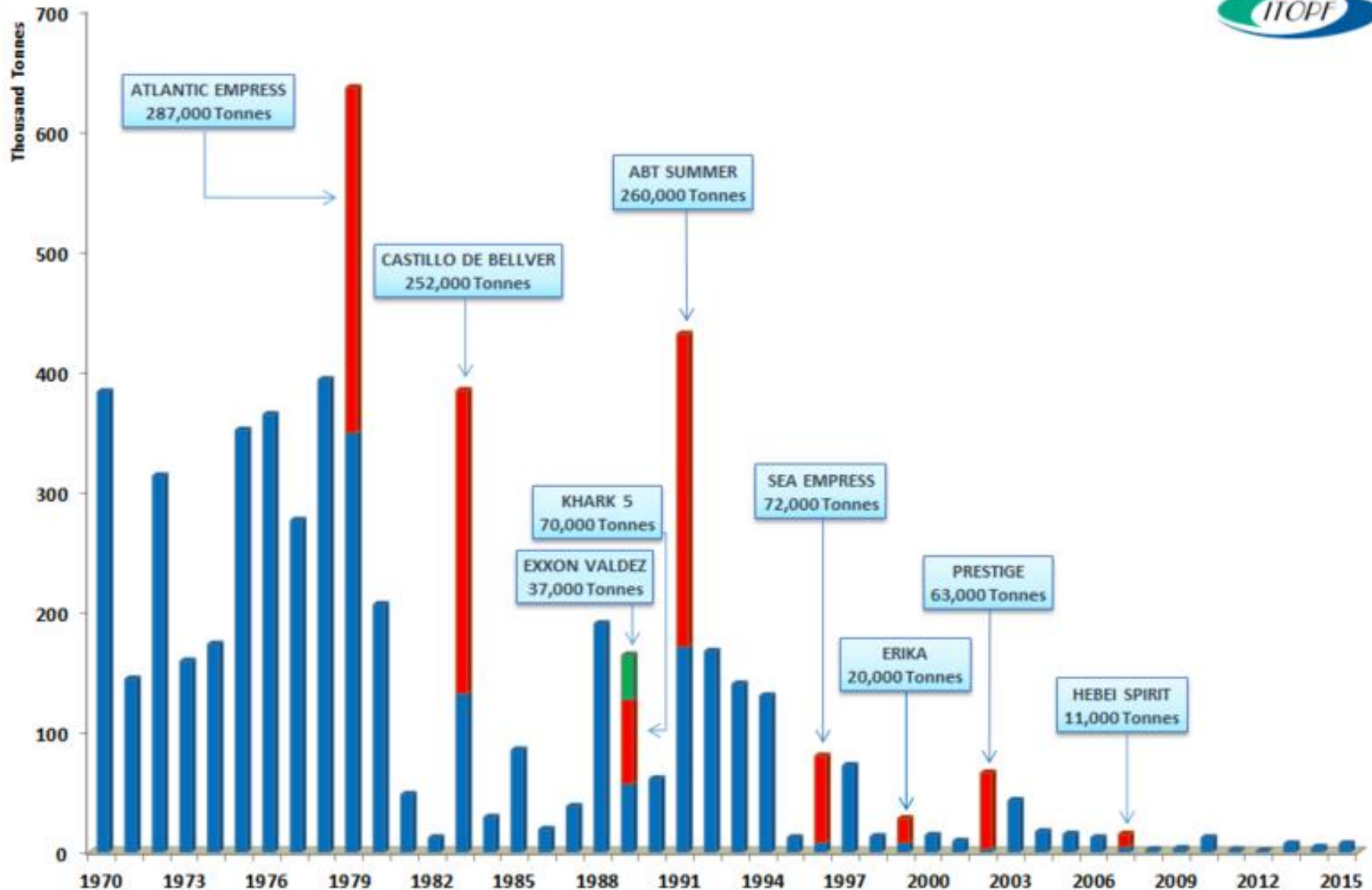
MULTAS

Aplicadas sobre el buque del Miembro o tripulante del cual sea responsable el Miembro por cualquier juzgado, autoridad o tribunal por:

1. Multas aduaneras por diferencias de carga
2. Incumplimiento de leyes migratorias
3. Escapes o descargas accidentales de hidrocarburos u otras sustancias
4. Contrabando o infracción del capitán y tripulación

No habrá recupero en caso de infracción o violación de o no cumplimiento con las provisiones relacionadas con la construcción, adaptación y equipamiento del buque según establecido en la International Convention for the Prevention of Oil Pollution from Ships MARPOL 1973 /78 o legislación de cada Estado que aplique la Convención

Quantities of oil spilt 7 tonnes and over

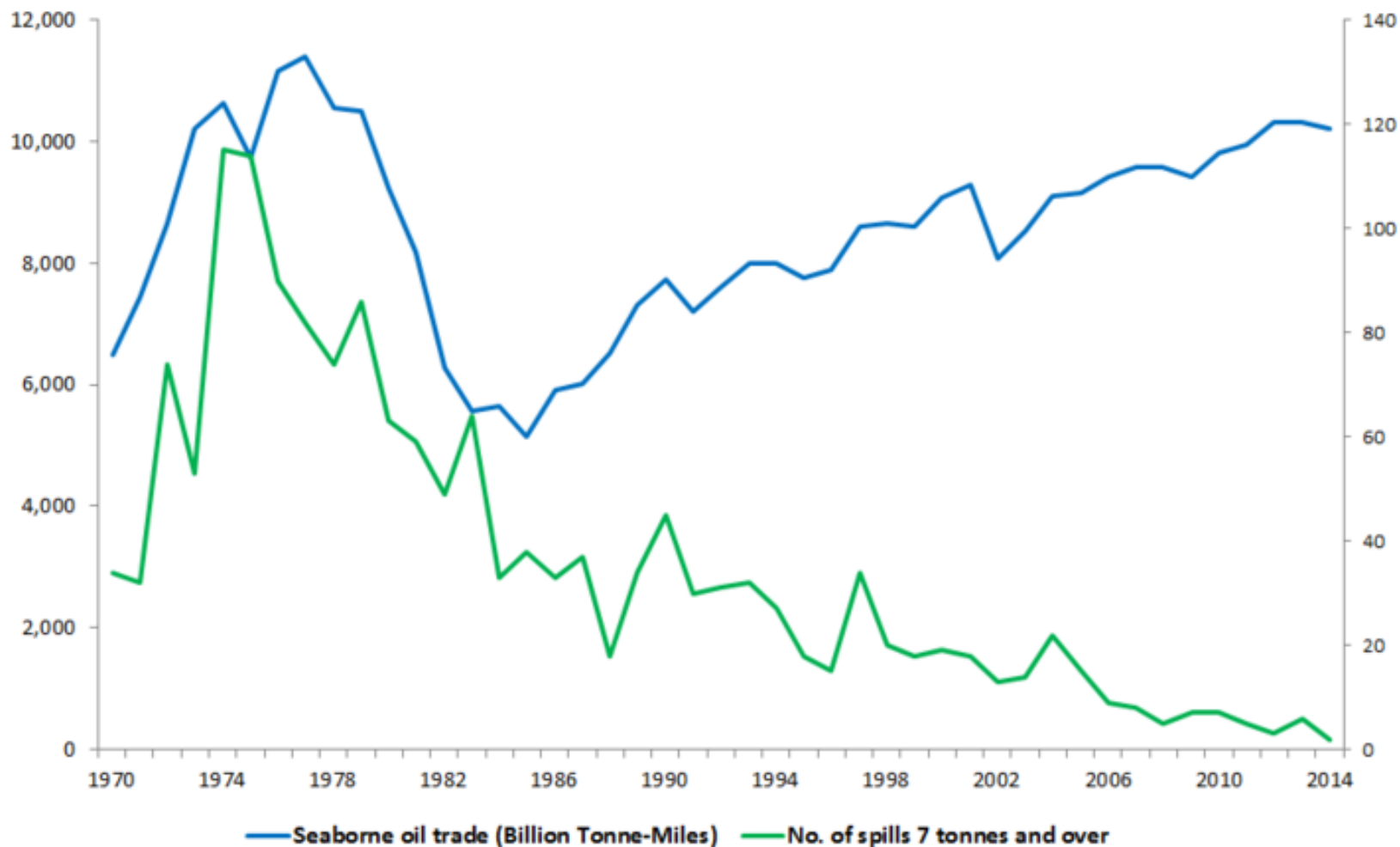


Seaborne oil trade and number of tanker spills 7 tonnes and over, 1970 to 2014 (Crude and Oil Product *)

* Product vessels of 60,000 DWT and above . Barges excluded.

Billion Tonne-Miles

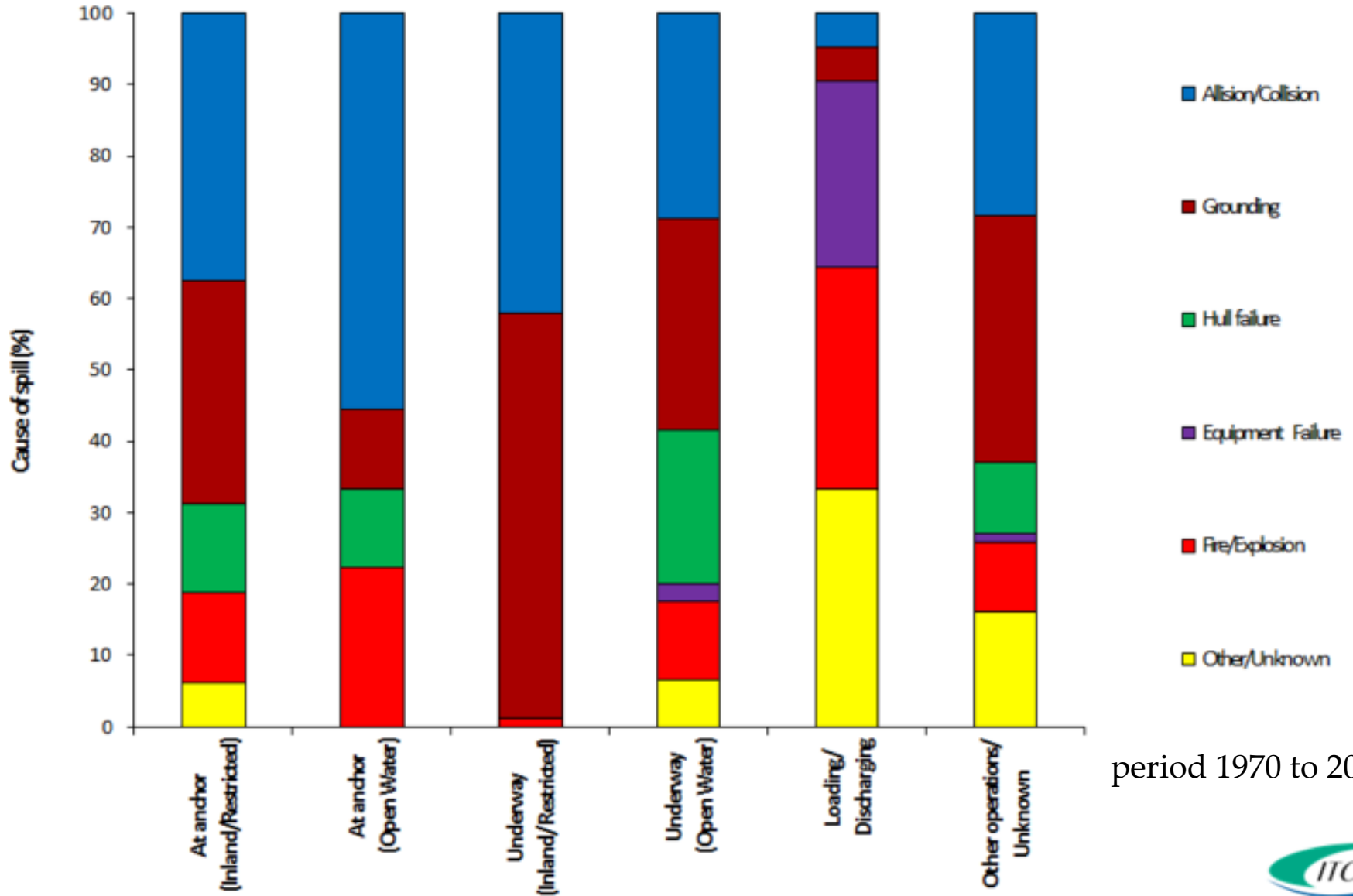
No. of spills 7 tonnes and over



[Source: Fearnresearch 1970-1989, Lloyds List Intelligence 1990-2014]



Causes of Large Oil Spills



period 1970 to 2015

NUESTRO
FIN
BUQUES SEGUROS - MARES LIMPIOS

