

# **UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO**

**Maestría en Derecho Marítimo Internacional**

## **Análisis comparativo de las coberturas de los Clubes P&I en un siniestro de contaminación por hidrocarburos**

**Nicole Alejandra Montenegro Hurtado**

**Tutor: Dr. Leonidas Villagran**

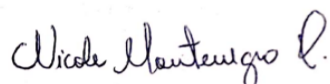
Guayaquil, 7 de mayo, 2023

## DECLARACION DE AUTORIA

Yo, Nicole Alejandra Montenegro Hurtado, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mí autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado, calificación profesional, o proyecto público ni privado; y que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

En caso de que la Universidad auspicie el estudio, se incluirá el siguiente párrafo:

A través de la presente declaración cedo mis derechos de propiedad intelectual correspondientes a este trabajo, a la UNIVERSIDAD DEL PACIFICO, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normatividad institucional vigente.

Handwritten signature of Nicole Montenegro R. in black ink.



**Análisis comparativo de las coberturas de los Clubes P&I en un siniestro de contaminación  
por hidrocarburos**

Nicole A. Montenegro

Universidad del Pacífico, Guayaquil - Ecuador

Mi total agradecimiento a cada una de las personas que me han apoyado y velado por mí en este camino del conocimiento, desde mis padres hasta mi familia, mi esposo y mi hijo. También agradezco plenamente a mi tutor el Doctor Leonidas Villagrán, a todos los maestros y personal de la Universidad del Pacífico y por supuesto a mis compañeros de la maestría de Derecho Marítimo Internacional, ha sido un verdadero placer cursar y finalizar esta maestría con ustedes.

Nicole Montenegro Hurtado, Universidad del Pacífico – Guayaquil. Ecuador.

Cualquier mensaje con respecto a este artículo puede ser enviado al siguiente correo:

[nicolemhurtado98@gmail.com](mailto:nicolemhurtado98@gmail.com)

## **Resumen**

En el mundo de los seguros marítimos se realiza la importancia de un seguro P&I en especial por tema de contaminación por hidrocarburos. Sin embargo, ¿en qué se diferencian unos clubes de los otros respecto a esta cobertura? Esta investigación de posgrado mantiene su enfoque en las coberturas de responsabilidad por contaminación por hidrocarburos de los Clubes P&I escogidos para esta investigación: SHIPOWNERS, GARD, UK, JAPAN. Esta investigación es elaborada con la intención de recabar información respecto al rango de cobertura que tienen ciertos clubes pertenecientes al The International Club P&I en relación a la contaminación por hidrocarburos, luego de revisar la información se procederá a contrastar y comparar sus elementos correspondientemente. Se recurrirá a herramientas de investigación como la extracción u obtención de información a través de artículos, libros, documentos varios relacionados al tema de esta tesis, así como también al estudio de casos de incidentes marítimos que deriven en contaminación por hidrocarburos. Esto permitirá, abarcar cada cobertura y entender el límite de responsabilidad por el cual responde cada club mencionado en este trabajo.

## **Abstract**

In maritime insurance's world, the importance of a Protection and Indemnification insurance is highlighted, especially on the subject of hydrocarbon pollution. However, how do some clubs differ from others regarding this coverage? This postgraduate research maintains its focus on the coverage of liability for hydrocarbon pollution of the P&I Clubs chosen for this research: SHIPOWNERS, GARD, UK, JAPAN. This investigation is prepared with the intention of gathering information regarding the range of coverage that certain clubs belonging to The International Club P&I have in relation to hydrocarbon contamination, after reviewing the information, its elements will be contrasted and compared accordingly. Research tools will be

used such as the extraction or obtaining of information through articles, books, various documents related to the subject of this thesis, as well as the study of cases of maritime incidents that result in hydrocarbon contamination. This will allow to cover each coverage and understand the liability limit for which each club mentioned in this work responds.

***Palabras clave:*** Contaminación, hidrocarburos; indemnización; seguro; marítimo.

***Key words:*** Pollution, hydrocarbons; compensation; insurance; maritime.

## Introducción

Los Clubes P&I o Clubes de Protección e Indemnización son entidades conformadas por armadores, que, en un sistema mutual, proveen cobertura de seguros marítimos en relación a todos aquellos riesgos de responsabilidad civil que no son cubiertos por las pólizas de casco y maquinaria. (Informe, 2020)

El seguro P&I es una rama particular del mundo de los seguros generales. Es así que, cuando buscamos el desarrollo histórico de los Clubes P&I y del seguro de responsabilidad civil, de manera inevitable, debemos mencionar el origen dentro de la historia del seguro marítimo.

Se ha estudiado que el origen del seguro marítimo se posiciona en la Edad Media como consecuencia del tráfico marítimo en el Mediterráneo y también por causa de la prohibición por parte de la Iglesia Católica del préstamo a la gruesa.

Sin embargo, los orígenes de los seguros marítimos están “velados en la antigüedad, se conoce que los fenicios y los babilonios empleaban algunos elementos básicos de los seguros, inclusive muchos siglos antes de la era cristiana en el Mediterráneo oriental y Oriente Medio. Conforme se desarrolló el Imperio Romano, la estructura del seguro marítimo se fue adecuando en algunos de los conceptos. No obstante, no parece que se haya producido un desarrollo adicional significativo hasta el siglo XIII en las ciudades de Lombardía. Los lombardos se convertirían en protagonistas en el desarrollo posterior de los seguros marítimos y, de hecho, del comercio internacional. Al mismo tiempo, los comerciantes de las ciudades hanseáticas del norte de Alemania también estaban desarrollando el comercio y los seguros marítimos.

Tanto los lombardos como los mercaderes de la Hansa buscaron establecerse en Londres, durante los siglos XIV al XVI, crearon consecuentemente acciones monopólicas en el comercio y en los seguros marítimos. Sin embargo, entre 1483 y 1597, los comerciantes ingleses dieron por terminado la situación que les imponían los lombardos, y estos últimos fueron expulsados del país. La decisión que tomaron los ingleses abrió el camino para que sean ellos, quienes desarrollaran sus propias instalaciones. A mediados del siglo siguiente, los comerciantes ingleses se reunían de manera regular en las cafeterías de la ciudad de Londres, específicamente en Lloyd's Coffee House. En este lugar, los comerciantes se reunían con operadores de barcos, capitanes y operadores financieros con la intención de preparar y suscribir seguros para los barcos y sus cargamentos.

Originalmente, los Clubes P&I se establecieron como asociaciones no incorporadas, lo que significaba que el miembro del operador del buque individual participaba personalmente como asegurado y asegurador. Empero, comenzando el siglo XX, la algunos Clubes se habían incorporado como una entidad legal separada de sus miembros. Esta incorporación se realizó en el Reino Unido bajo la Ley de Sociedades e invariablemente como una sociedad limitada por garantía. Respecto a la estructura corporativa y la relación entre la empresa y los miembros del club, esta generalmente se establece en un Memorando y Artículos de Asociación.

Puede suceder que, tenemos esta idea de un grupo de operadores de barcos, que se encuentran ubicados cerca geográficamente, asegurándose unos a otros. No obstante, cada Club es considerada una organización independiente y autónoma que dirige sus asuntos según sus lineamientos. Los representantes de los operadores de barcos miembros

de cada uno de estos Clubes constituyeron su junta directiva y tomaron decisiones importantes sobre cómo su administración.

Durante los últimos 30 o 40 años, se produjeron cambios importantes en relación a la propiedad y gestión de la flota mercante mundial. En gran medida, las navieras familiares tradicionales del Reino Unido y otros países europeos y escandinavos ya no existen. La mayoría de los barcos ahora enarbolan, lo que se conoce como "banderas de conveniencia" o están registrados en "registros abiertos". Uno de las consecuencias de estos cambios es que la nacionalidad de los miembros de los clubes ha cambiado en los últimos años, casi todos los Clubes actualmente contienen una membresía muy internacional y, en consecuencia, una junta directiva internacional.

### **Método**

El método empleado para desarrollar esta investigación fue el cualitativo, cuya base parte de la recolección de datos con la intención de obtener ideas e hipótesis, este tipo de método se aleja totalmente de los números y de las estadísticas. En línea con el método escogido, se recurrirá a herramientas de investigación como la extracción u obtención de información a través de artículos, libros, documentos varios relacionados al tema de esta tesis, así como también al estudio de casos en los que se han suscitado incidentes marítimos con contaminación por hidrocarburos.

### **El Grupo Internacional De Clubes P&I**



Está conformado por trece Clubes que entre ellos aseguran los riesgos de responsabilidad civil, incluyendo los relacionados con la contaminación, de alrededor del 90% de la flota mercante oceánica del mundo.

Los Clubes del Grupo dan cobertura a sus socios hasta límites financieros muy altos. Esto es posible gracias a la puesta en común mutua y otros acuerdos de reaseguro. Gran parte del trabajo del Grupo consiste en definir y perfeccionar el alcance de cobertura provista por los Clubes y las reglas y pautas bajo las cuales se comparten reclamos. El Grupo proporciona un foro para que los Clubes desarrollen una política común y promuevan los intereses de los armadores respecto a cuestiones de responsabilidad y seguros debatidas en foros internacionales. (Almeida, José Agustín González, 2017)

En materia ambiental, el Subcomité de Contaminación del Grupo Internacional de Clubes, reúne una gran cantidad de experiencia basada en el sinnúmero de los incidentes significativos de contaminación marina mundial y sus ramificaciones. Las secretarías de cada Grupo Internacional P&I, ha tenido un papel importante que desempeñar en la información internacional debate de propuestas de varios cambios legales relacionados con el transporte marítimo y el entorno.

Cada Club es una asociación de seguros mutuos independiente, no lucrativo, que brinda cobertura a quienes los integran contra las acciones o responsabilidades de terceros derivadas del uso y operación de los buques. (Seguro y Reaseguro, 2014). Cada Club es propiedad de sus miembros armadores y fletadores, y sus operaciones y actividades son supervisadas por una junta directiva, o comité, elegido entre los miembros. Las operaciones diarias de los Clubes están a cargo de gerentes profesionales, ya sea

"internos" o externos, quienes son designados por la junta/comité de su Club y le reportan.

Los Clubes cubren una amplia gama de responsabilidades, incluida la pérdida de vidas y daños personales causados a la tripulación, o a los pasajeros y otras personas que lleguen a encontrarse a bordo, además de la pérdida y el daño de la carga, también la contaminación por petróleo y otras sustancias peligrosas, la remoción de naufragios, la colisión y los daños a la propiedad.

El Club Internacional de P&I proporciona una voz para los puntos de vista de los armadores sobre la legislación, las convenciones y las reglamentaciones que afectan su operación. Este Grupo Internacional está conformado por trece miembros. En esta investigación se desarrollará y explicará la cobertura de responsabilidad por hidrocarburos, entre ellos: Shipowners, Gard, Japan P&I Club y United Kingdom P&I club.

En el desarrollo de esta investigación se tratan temas como: cobertura, P&I (Protección e indemnización); incidente o suceso marítimo; y contaminación por hidrocarburos. Por ello es menester explicarlas, con el objetivo de facilitar su entendimiento.

Según el glosario básico de seguros, entendemos por cobertura: “la circunscripción de todos aquellos hechos o circunstancias incurridos en la póliza que pudieran acarrear una responsabilidad para el asegurador y un resarcimiento para el asegurado”. (Muñoz)

Respecto a la cobertura P&I, podemos indicar que es considerada una de las coberturas más importantes en lo que respecta al seguro de protección e indemnización. Aunque también asegura otra serie de riesgos. Conviene destacar que, los aseguradores suelen ser

asociaciones de base mutualista, formadas por los propios fletadores y armadores. Se configura como una indemnización efectiva en la que se aplica la regla “Pay to be paid”; es decir, quién deberá resarcir al tercero perjudicado por el siniestro, es el propio asegurado y solo después de que el pago se haya efectuado, el club procederá a indemnizar al asegurado. Además, el seguro de P&I cubre aquellos riesgos que no son cubiertos o excluidos expresamente de una póliza. Fundamentalmente, son dos, el seguro de responsabilidad por contaminación y el seguro por daños o muertes de los pasajeros. (Copo, 2021)

La contaminación por hidrocarburos se refiere a aquella contaminación causada por los derrames y emisiones de hidrocarburos en la extracción, transporte, carga, descarga, procesamiento y uso del petróleo, principalmente producida en el mar. Los derrames de petróleo pueden tener muchos efectos devastadores, de manera esencial, el aceite se adhiere a las branquias de los peces, los asfixia, inhibe el desove y la eclosión de las aves acuáticas, así destruye la impermeabilidad de las plumas de las aves y reduce la calidad de los mariscos. También puede impedir la reoxigenación, impedir el crecimiento del plancton marino y alterar el equilibrio ecológico del océano.

Los derrames de hidrocarburos en el mar son un verdadero caos que produce severos daños al medio ambiente y repercusiones ecológicas, económicas y sociales. Si bien es cierto, tanto la sociedad como el desarrollo económico se benefician del transporte de hidrocarburos por vía marítima y estos se ven implicados en el impacto de los derrames y los costos de la limpieza que deben pagar la comunidad.

Se han producido cientos de naufragios en el transcurso del tiempo, derramando millones de toneladas de petróleo crudo en varios océanos del mundo. Sin embargo, los desastres

más devastadores no han ocurrido en barcos, sino en plataformas petroleras e intervención humana. Algunos de los desastres de petroleros que posteriormente derivaron en contaminación por hidrocarburos son:

- **Sinclair Patrolore (Brasil, 1960):** Fue una de las primeras catástrofes que ha enfrentado el planeta, cobrando la vida de miles de animales marinos.
- **Torrey Canyon (Bretaña, 1967):** En la década de 1960 hubo otro gran desastre en la costa de Bretaña, un barco volcó en Torrey Canyon, derramando más de 123.000 toneladas de petróleo en el mar. Fue uno de los primeros barcos con tal capacidad de crudo, dejando tras de sí una marea negra que cubrió un área de 300 km<sup>2</sup> tras encallar y hundirse.
- **Urquiola (Galicia, 1976):** España ha sido actor principal en varios vertidos de petróleo, siendo Galicia la peor región. Más de 100.000 toneladas se derramaron en el mar después de que el barco encallara y posteriormente se incendiara.
- **Amoco Cádiz (Francia, 1978):** De las decenas de desastres marinos provocados por vertidos de petróleo, 12 superaron las 100.000 toneladas. Naufragó en aguas de Bretaña, Francia, más de 223.000 toneladas fueron vertidas frente a las costas francesas, contaminando unos 360 km<sup>2</sup>.
- **Castillo de Bellver (Sudáfrica, 1983):** En 1983, el petróleo en el mar provocó otro gran desastre natural. Era el Castillo de Bellver, uno de los barcos que más petróleo derramó. El buque español naufragó en aguas del cabo de Buena Esperanza y un total de 252.000 toneladas llegaron a aguas sudafricanas.
- **Prestige (2002):** En este caso, el barco se dirigía a Gibraltar cuando se hundió en el año 2002 con 66.000 toneladas de petróleo a bordo. Fue remolcado hasta las costas de

Galicia; los vertidos masivos de hidrocarburos faculto a que sea considerado como la peor catástrofe del ecosistema marino.

Si bien es cierto, se podría seguir enumerando casos en los que se ha provocado una severa afectación al medio ambiente por hidrocarburos. No obstante, trataremos de limitar las responsabilidades que tienen aquellos clubes internacionales de armadores que se encuentran facultados de conocer y responder en caso que alguno de sus miembros se vea inmerso en un incidente marítimo que tenga como fin, contaminación por hidrocarburos.

### **Normas, Convenios Que Tratan La Responsabilidad Por Contaminación Por Hidrocarburos.**

El Estado ecuatoriano fue uno de los primeros países en reconocerle derechos a la naturaleza, a través de la Carta Magna. Según esto, Ecuador reconoce dos derechos constitucionales, que se encuentran consagrados en los artículos 71 en adelante de la norma suprema, cuyo punto relevante a resaltar es el siguiente:

- La naturaleza tiene derecho a la restauración, y en casos de impacto ambiental de nivel grave o permanente, el estado ecuatoriano será el encargado de establecer las acciones necesarias para lograr una eficaz restauración o al menos mitigar las consecuencias ambientales nocivas.

Además, en el Reglamento al Código Orgánico del Ambiente del estado ecuatoriano, se estipula que el encargado de prever y controlar la contaminación ambiental es el Comité Nacional de Calidad Ambiental., según lo estipula el artículo 19, literal a de dicho Reglamento.

Siguiendo la tesis que el Ecuador protege la naturaleza y colocando en este campo a un elemento tan circunstancial para la vida y para la economía como lo es el ámbito marítimo, a lo largo del tiempo han suscitado varios eventos en los que, debido a la contaminación en los mares del país, se tienen resultados devastadores dejando a su paso un impacto ambiental que parece no tener solución a corto plazo. Uno de los casos que sigue sonando, esto ya que, aunque pase el tiempo las consecuencias se mantienen vigentes, es el de buque de carga Jessica en Galápagos, que encalló un 13 de enero del 2001 en la entrada del Puerto Baquerizo Moreno.

Los impactos ambientales y biológicos del derrame de hidrocarburos que provocó que buque Jessica en Galápagos, dejó como resultado cientos de lobos marinos cubiertos completamente de líquido aceitoso, las aves muertas, además del agua contaminada y todos los organismos y microorganismos que habitan en ella. Y así, hay más casos de accidentes marítimos que posteriormente derivan en la contaminación de hidrocarburos.

Si escarbamos más en el mundo de las leyes y convenios internacionales relacionados a este tema, encontraremos el Convenio de Carácter sobre Responsabilidad Civil derivada de daños con causa de la contaminación por hidrocarburos, cuyo año de vigencia data de 1969. Este cuerpo legal, en conjunto con su protocolo, tienen como finalidad abarcar las indemnizaciones en caso del incidente marítimo referido.

Además, este cuerpo de leyes constituyó el llamado “Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos”; mismo que tenía como intención indemnizar a las víctimas de los perjuicios ocasionados por la contaminación. Cabe señalar, que el estado ecuatoriano es parte de este Convenio.

También hay que traer a colación, las reglas de **STOPIA y TOPIA**. Ambos esquemas están diseñados para redistribuir el costo total del daño causado por hidrocarburo, en los estados donde está en vigor el Convenio Internacional de Compensación por la Contaminación por Hidrocarburos. Estas reglas fueron adoptadas en 2006 por The International Club P&I, con el objeto de mantener un reparto equitativo sin necesidad de que se revise el régimen internacional. Los esquemas se aplican únicamente a los petroleros inscritos en un International Group Club, pero no impiden que los propietarios de otros buques y sus aseguradores celebren contratos similares.

STOPIA se aplica a cualquier buque petrolero ingresado en el esquema que tenga un límite de responsabilidad bajo de menos de \$20 millones en Derechos Especiales de Giro.

TOPIA se aplicará siempre y cuando cualquier petrolero miembro se encuentre envuelto en un siniestro marítimo que haya desembocado en contaminación por hidrocarburos en un estado miembro del Fondo anteriormente mencionado. Para garantizar que STOPIA y TOPIA logren su objetivo previsto, la participación en los esquemas suele ser una condición para la cobertura del Club por contaminación los riesgos, y los buques a los que se aplican quedan automáticamente anotados en ellos al constituirse dicha cobertura. (Anderson & Rue, 2011) Otro Convenio Internacional al que el estado ecuatoriano se encuentra adherido, es el Convenio contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990.

## **Resultados**

Como se conoce, alrededor del noventa por ciento de los comerciantes oceánicos los buques están asegurados contra riesgos de responsabilidad mediante la inscripción en uno

de los Clubes de Protección e Indemnización. (Villagran, Mondaq Ltd, 2016). El cash pooling, es decir el método financiero del Grupo y otros acuerdos de reaseguro permiten a los Clubes proporcionar cobertura hasta momentos bastante elevados determinados por referencia al tonelaje total entre con los trece Clubes del Grupo. El límite de cobertura está establecido en una cantidad igual al 2.5% del fondo de limitación de propiedad agregada, que se aplicaría en virtud de la Convención de Limitación de 1976 a todos los buques inscritos en los Clubes.

La cobertura de estos importes muy elevados es posible debido a los acuerdos de reaseguro que implican que cada Club retiene el riesgo de reclamos de cualquier incidente hasta un nivel acordado de retención del Club por compartir, o “poner en común”, de reclamaciones por encima de ese nivel entre los Clubes del Grupo hasta un nivel acordado de retención del Pool; y encima de ese nivel, por un reaseguro de mercado muy sustancial de riesgos agrupados que el los clubes del grupo organizan. Estos arreglos no afectan el derecho a recuperar del Club hasta el límite de la cobertura, pero sirven para maximizar la cobertura disponible.

El “Pooling” o traducido al español “puesta en común”, es el medio por el cual los Clubes del Grupo acuerdan reasegurarse mutuamente mediante el reparto de reclamaciones entre los Clubes participantes. No se paga prima entre los Clubes del Grupo, y las reclamaciones que excedan el nivel de retención del Club son simplemente compartido entre el Pool de acuerdo con una fórmula acordada.

The Pooling Agreement es el acuerdo de Pooling, que establece los niveles acordados de Club y del fondo de retención. El Acuerdo Mancomunado al que nos referimos previamente, es respaldado por el International Group Agreement (IGA), que, entre otras



cosas, regla la manera de aceptar entradas de armadores que deseen transferir seguros cobertura de un Club a otro. (García, EL MINISTERIO DE DEFENSA Y SUS COMPETENCIAS, 2013)

Pese a que los diversos Clubes mantienen un fondo de desembolso en caso de ejercer la indemnización por contaminación por hidrocarburos, es cierto que cada uno de ellos tienen diferentes coberturas en las que se establece un monto límite de cobertura de acuerdo a cada circunstancia, justamente esto se analizará en breve.

- **SHIOWNERS**

Es una mutua de seguros que ofrece Protección e Indemnización (P&I), Cobertura de Costos Legales y seguros asociados a propietarios, operadores y fletadores de embarcaciones pequeñas y especializadas en todo el mundo.

En su Regla 21A del Grupo de armadores Shipowners edición 2022, se establece que el límite de cobertura por causa de contaminación por hidrocarburos es de 1.000 millones de USD por cada accidente o suceso (Club T. S., 2021), y hace énfasis en que este límite se aplicará independientemente de que dicho incidente marítimo implique un derramamiento de hidrocarburos de un buque o más de un buque y para todos los reclamos presentados por los miembros del buque asegurado que tenga relación con el accidente o suceso.

Además, esta regla abarca la posibilidad que el límite de los 1.000 millones de USD sea superado, e indica que, si los reclamos superan este monto, la cobertura de la Asociación por cada reclamo será de 1.000 millones de USD que corresponda a la suma de todos los reclamos.

La Regla 21A estipula que todo lo que represente responsabilidades sea por pérdida, daño, costo y gastos serán considerados siempre y cuando mantengan como causa la descarga o escape del buque asegurado de petróleo, también visualiza como otra circunstancia, la amenaza de tal descarga o escape. Además, ingresan a este planteamiento los costos de cualquier medida razonable que se ejerza con el objetivo claro de evitar o minimizar la contaminación, pérdida o daño a la propiedad.

- **GARD CLUB P&I**

El Club P&I GARD fue fundado en Arendal, Noruega en 1907, el objeto de su negocio radica coberturas de protección e indemnización de casco para armadores, operadores y fletadores; los riesgos de los constructores marinos, los mercados de petróleo y las pequeñas embarcaciones. Este Club en el apartado correspondiente a indemnizaciones por contaminación explica que inicialmente se había establecido un tope a la cobertura por contaminación por hidrocarburos, fijada en 15 millones de USD por siniestro; no obstante, este monto fue revisado y posteriormente aumentado de manera significativa, esta decisión tenía dos razones bases, la primera debido a que el derecho de los armadores estaba desgastándose en ese entonces, y se les establecían varios límites, y la otra razón radicaba en que algunos países optaron por exigir a los propietarios de barcos que comercializaban con sus países que demuestren la suficiente protección para que en caso de una eventualidad, se conozca de primera mano que si pondrán responder ante reclamos.

GARD al igual que Shipowners, dentro de sus reglas establece que cuando el buque proporcione salvamento o alguna asistencia a otro buque luego de un incidente marítimo, tanto la contaminación resultante del salvamento, asistencia y salvamento serán

integrados a los costos de reclamos por responsabilidad, siempre y cuando los barcos estén asegurados a la Asociación o estos estén cubiertos por el fletador que pertenezca a otra Asociación del Acuerdo de Agrupación P&I.

Dentro de su normativa, se establece que el límite asegurado para todos los reclamos que guarden relación con la contaminación por hidrocarburos es de mil millones de dólares por cada incidente o suceso. Y, en el caso que el importe total de los reclamos contra un miembro supere el monto antes dicho, la Asociación no realizará ningún pago, pues dejará de ser responsable.

Respecto a las multas que puedan llegar a imponerse sobre la embarcación del Miembro, que sean producto del escape accidental o descarga de petróleo, el Club Gard establece que responderá legalmente ya sea ante el juzgado, tribunal u cualquier otra autoridad de jurisdicción competente, tomando en cuenta que el Miembro demandado si se encuentre asegurado por responsabilidad por contaminación.

Entonces, entendemos que la cobertura que brinda GARD respecto a sus miembros, incluye las obligaciones, responsabilidades, costos y gastos que se deriven de la descarga o derrame de hidrocarburos, más no las multas en las que incurra el miembro, por esto última respondería solo y únicamente si se acuerda con el miembro una cobertura adicional de responsabilidad por contaminación.

- **JAPAN P&I CLUB**

Es la única organización en Japón que suscribe seguros de protección e indemnización, tanto para embarcaciones de alta mar como para embarcaciones costeras japonesas. Fue

fundada el 2 de octubre de 1950 de acuerdo con la Ley de Mutualidades de Armadores, posteriormente se convirtió en miembro del Grupo Internacional de Clubes P&I en 1976.

En su normativa se encuentra una cláusula especial de la limitación de responsabilidad por contaminación por hidrocarburos, y en ella se establece que la responsabilidad total de la Asociación en relación a este tipo de reclamos será de un billón de dólares por cada barco, según el Acuerdo de Fondo Común que se ha mencionado en este documento.

El monto de un billón de dólares será el límite también para las responsabilidades del buque inscrito que se relacionen con la suma de dichas responsabilidades de todos los buques que prestaron auxilio o asistencia en el incidente marítimo.

Dentro de sus reglas, tienen un apartado titulado: Cobertura Especial de la Responsabilidad de Salvamento por contaminación por hidrocarburos, y la primera regla de este capítulo establece que la persona que tenga interés de contratar esta cobertura especial tiene que cumplir los siguientes requisitos:

- ✓ Presentar a la Asociación un formulario de solicitud.
- ✓ Una vez se haya aprobado la solicitud, deberá pagar la parte o totalidad de las primas.

En la segunda regla del capítulo mencionado anteriormente, se determina que la Asociación indemnizará a un Miembro por las responsabilidades, costos y gastos que surjan de la contaminación por hidrocarburo causada por la operación de salvamento del Miembro. (Colombiana, 2018). No obstante, si existe la posibilidad que la Asociación rechace o reduzca o reducir el monto de la Cobertura Especial, si considera que el contrato de salvamento fue inapropiado.

La Cobertura Especial de la Responsabilidad de Salvamento por perjuicio causado por hidrocarburos cubrirá:

1. La responsabilidad del Miembro por daños ocasionados a un tercero.
2. Costos y gastos respecto a la limpieza.
3. Responsabilidad del Miembro en relación a las multas.
4. Responsabilidad del Miembro a indemnizar a un subcontratista, empleado o agente durante la operación de salvamento.
5. Costos y gastos en los que se hayan incurrido por el Miembro, con la meta de reducir, o prever el daño o multa, siempre y cuando los costos y gastos hayan sido aprobados por la Asociación. (Club J. P., RULES OF ASSOCIATION)

Una particularidad del JAPAN P&I Club, es que cuentan con esta cobertura especial de salvamento por contaminación por hidrocarburos, es decir todo lo mencionado antes no viene por añadidura, sino que deberá ser solicitado a la Asociación con la expectativa de aceptación.

Los riesgos que queda excluidos en este apartado son:

- La responsabilidad adicional soportada especialmente por un Miembro bajo un contrato de indemnización.
- La responsabilidad de indemnizar a un subcontratista, empleado o agente contra cualquier responsabilidad adicional que deba asumir en virtud de un contrato especial.

Sobre el monto asegurado, el Club señala que la Cobertura Especial con respecto a cada salvamento de un buque será la cantidad que supere la cantidad deducible establecida

entre el Miembro y la Asociación al momento en que se celebre el contrato de seguro, y se limitará a la suma máxima especificada.

- **UNITED KINGDOM P&I CLUB**

Ha perdurado durante un siglo y medio con su enfoque continuo en la reciprocidad.

Referente a la limitación, este se aplicará a cualquier buque inscrito en la Asociación independientemente si el incidente o suceso incurra en el escape o amenaza de derrame de hidrocarburos de una o más naves, y para todos los reclamos respecto a la contaminación por hidrocarburos. Según sus reglas, estipulan que al igual que los otros clubes antes explicados, en el caso que el total de dichos reclamos exceda el límite establecido, la responsabilidad de la Asociación por cada reclamo se limitará a la proporción de ese límite que dicho reclamo tenga con el total de todos esos reclamos.

Este Club P&I tiene la particularidad que la responsabilidad por derrame o contaminación por hidrocarburos se encuentra en una cláusula de cobertura adicional o de extensión a la que debe sujetarse el Miembro de la Asociación, en la cláusula se especifica que los directores han determinado que las sumas a las que la responsabilidad total de la Asociación por cualquier reclamo con respecto a la contaminación por hidrocarburos se verá limitada hasta el monto de mil millones de dólares.

Tabla 1

<b>CLUB P&amp;I</b>	<b>LÍMITE DE RESPONSABILIDAD</b>	<b>SEMEJANZAS</b>	<b>DIFERENCIAS</b>
<b>SHIPOWNERS</b>	1.000 millones de USD	Son parte del Club Internacional P&I.	El Convenio STOPIA es referido en sus Reglas.
<b>GARD</b>	1.000 millones de USD	Están suscritos al Acuerdo de Pooling.	Responderá las multas en las que incurra el Miembro debido a la contaminación de hidrocarburos, a través de una cobertura adicional de responsabilidad por contaminación.

<b>JAPAN P&amp;I CLUB</b>	1 billón USD	Al topar el tema de contaminación por hidrocarburos, abre la posibilidad al salvamento.	Sus reglas son un poco más ordenadas que el resto de Clubes P&I.
<b>UNITED KINGDOM P&amp;I CLUB</b>	1.000 millones de USD		La cobertura de responsabilidad por contaminación de hidrocarburos se encuentra en cláusula adicional.

### **Cuadro Comparativo entre los Clubes P&I revisados**

Cada detalle perteneciente a la tabla comparativa fue revidado en las reglas de cada Club Internacional De Protección e Indemnización.

Los clubes pertenecientes al The International Club P&I, cubren a los miembros hasta límites financieros muy altos. Esto gracias a la asociación que se forma y contratos de reaseguro que se suscriben. En cuestiones ambientales, el Subcomité de Contaminación (PSC, por sus siglas en inglés) del Club P&I Internacional, reúne una gran cantidad de experiencia de prácticamente todos los incidentes importantes de contaminación marina y sus impactos en todo el mundo. La Secretaría del PSC y el Club juegan un papel clave en



informar en el debate internacional sobre varias reformas legislativas propuestas relacionadas con el transporte marítimo y el medio ambiente.

### **Discusión:**

Al analizar en comparativa el límite de responsabilidades de los clubes parte del International Club P&I, queda claro cuán importante es contar con una cobertura como estas, tomando en cuenta que una de sus más grandes diferencias es que existen clubes que cubren un monto más alto, no obstante, cada club maneja sus reglas y estatutos a los que el Miembro deberá acogerse. Otro pensamiento que queda en firme, es el hecho que la contaminación por hidrocarburos producida por una comisión de un buque o por cualquiera otra causal, debe preverse a toda costa o en su defecto, deberá asegurarse que se cumplirán todas las normas, convenios y demás herramientas legales que guarden relación con tan importante y delicado tema.

### **Conclusiones**

Sin duda alguna, en cualquier ámbito de la vida estamos expuestos a un incidente, pero si llevamos esto al campo marítimo e incluimos en escena buques que transportan cargamento líquido, combustible o cualquier otro tipo de químico, el resultado de ese incidente sería catastrófico, ya que el daño no solo queda al momento, sino que puede perdurar en el tiempo, el daño que se le ocasiona al medio ambiente es irreparable. Considero que nosotros como humanidad estamos totalmente en deuda con la naturaleza, en especial con el mar, que con su grandeza y belleza nos permite utilizarlo de herramienta en el ámbito comercial, si lo pensamos detenidamente, la mayoría por no decir casi todas las actividades comerciales a nivel global por lo menos alguna vez

tuvieron que utilizar como medio de transporte al mar. Es por eso, que todo el desarrollo que se le ha dado a esta investigación que abarca coberturas de algunos de los grupos P&I en relación a los hidrocarburos, y a su vez menciona casos de incidentes marítimos catastróficos que dejaron marcado nuestro océano, y todo esto se recaba con el objetivo de resaltar cuan importante es tener claro las responsabilidades que deben tener los Grupos P&I, que en definitiva cumplen un rol importantísimo en el mundo marítimo, sin ellos no pudiera existir un presupuesto alto para poder corregir o hacer el intento si quiera de evitar el daño ambiental causado por derrame de hidrocarburos derivado de un incidente marítimo, como por ejemplo una colisión entre buques en donde uno de ellos transportaba combustible como también el caso de un buque que simplemente tuvo una fuga pero que causó un impacto ambiental desastroso.

### Referencias

- Almeida, José Agustín González. (2017). *Estudio de la Siniestralidad en el Ámbito de la Marina Mercante Desde 1950 A 2015: Evolución Y Propuestas de Mejora en Buques de Pasaje Y Cruceros*. Obtenido de <https://www.proquest.com/docview/2622266079>
- AMBIENTAL, S. D. (2021). *ESTUDIO DE IMPACTO*. Obtenido de <https://maezamorachinchi.files.wordpress.com/2022/02/estudio-de-impacto-ambiental-es-valle-de-las-luciernagas-anexos-2.pdf>
- Ambiente, M. d. (12 de Junio de 2019). *REGLAMENTO AL CODIGO ORGANICO DEL AMBIENTE*. Obtenido de *REGLAMENTO AL CODIGO ORGANICO DEL AMBIENTE*: [https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2019-09/Documento\\_RCOA%20RO%20507.pdf](https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2019-09/Documento_RCOA%20RO%20507.pdf)
- Anderson, C. B., & Rue, C. d. (2011). *The Role of the P&I Clubs in* . Obtenido de <https://www.tulanelawreview.org/pub/volume85/issues5and6/the-role-of-the-pi-clubs>
- Argentina, A. D. (2017). *La contaminación proveniente de los buques y su regulación normativa*. Obtenido de <https://aldiaargentina.microjuris.com/2017/05/23/la-contaminacion-proveniente-de-los-buques-y-su-regulacion-normativa/>

- Chávez Carpio, Johnny S.; Chanabá Ruíz, Alejandro, dir. (2015). *Repositorio Dspace*. Obtenido de <http://www.dspace.espol.edu.ec/xmlui/handle/123456789/31063>
- Club, G. (Enero de 2022). *Rules 2022*. Obtenido de <https://www.gard.no/iknowbase/Content/43012/Estatutos%20y%20Reglas%202008.pdf>
- Club, J. P. (2018). *New Measures for the Prevention and Control of Ship Pollution in Tianjin Port*. Obtenido de <https://www.piclub.or.jp/en/news/23394>
- Club, J. P. (s.f.). *RULES OF ASSOCIATION*. Obtenido de <https://www.piclub.or.jp/wp-content/uploads/2022/02/Rules-2022.pdf>
- Club, T. S. (14 de Diciembre de 2021). *Club Rules 2022*. Obtenido de [https://www.shipownersclub.com/library/rules/rules%20pdfs/spanish\\_2005/Spanish\\_rules\\_2005.pdf](https://www.shipownersclub.com/library/rules/rules%20pdfs/spanish_2005/Spanish_rules_2005.pdf)
- Colombiana, D. G. (2018). *RESOLUCIÓN 135-2018 DE 2018*. Obtenido de [https://normograma.mincultura.gov.co/mincultura/compilacion/docs/resolucion\\_dimar\\_0135\\_2018.htm](https://normograma.mincultura.gov.co/mincultura/compilacion/docs/resolucion_dimar_0135_2018.htm)
- Comercio, E. (25 de Mayo de 2014). Las huellas del buque Jessica no se olvidan en San Cristóbal. *El Comercio*.
- Copo, A. B. (2021). *Dimensiones y desafíos del seguro de responsabilidad civil*. Thomson Reuters.
- E. MORENO CONSULTORES. (2017). *LOS CLUBES DE PROTECCION E INDEMNIZACIÓN Y SU COBERTURA*. Obtenido de <http://docplayer.es/59864698-E-moreno-consultores-international-consultants-legal-advisers-in-venezuela.html>
- Ecuador, A. C. (20 de Octubre de 2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Obtenido de <https://www.derechosdelanaturaleza.org.ec/wp-content/uploads/2019/07/Constituci%C3%B3n-Rep%C3%BAblica-del-Ecuador-reformada.pdf>
- Elcomercio.com. (2014). *El Comercio*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/buque-jessica-contaminacion-galapagos-ambiente-galapaface-i.html>
- Ferreiro, S. (18 de Noviembre de 2007). *Transporte Internacional*. Obtenido de [http://transporteinternacional.blogspot.com/2007\\_11\\_18\\_archive.html](http://transporteinternacional.blogspot.com/2007_11_18_archive.html)
- Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. (2018). *Responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos*. Obtenido de [https://www.iopcfunds.org/uploads/tx\\_iopcpublications/Textos\\_de\\_los\\_Convenios\\_s.pdf](https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/Textos_de_los_Convenios_s.pdf)
- García, M. Á. (2013). *EL MINISTERIO DE DEFENSA Y SUS COMPETENCIAS*. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/61908925.pdf>
- García, M. Á. (2013). *EL MINISTERIO DE DEFENSA Y SUS COMPETENCIAS*. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/61908925.pdf>

- Gloria Amparo Rodríguez & Ivan Andrés Paez. (2012). *Temas de derecho ambiental: una mirada desde lo público*. Obtenido de <https://philpapers.org/rec/RODTDD-2>
- Informe, P. (20 de Agosto de 2020). *Primer Informe*. Obtenido de Primer Informe: <https://primerinforme.com/petroleo/aseguradoras-maritimas-advienten-sobre-riesgos-de-violar-sanciones-para-el-regimen-de-maduro/>
- Julie Alexandra Cárdenas Jurado . (2007). *Propuesta de pr opuesta de proyecto de le o de ley para la reglamentación del manejo eglamentación del manejo*. Obtenido de [https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?amp=&article=1244&context=ing\\_ambiental\\_sanitaria](https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?amp=&article=1244&context=ing_ambiental_sanitaria)
- Manzanares Campos, M. I. (2021). *La Responsabilidad Civil por el Daño Ambiental*. Obtenido de <https://www.tdx.cat/handle/10803/672288>
- Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales. (2008). *Compilación de Convenios y Tratados*. Obtenido de <https://www.transparencia.gob.sv/institutions/marn/documents/1558/download>
- Muñoz, L. H. (s.f.). *Los riesgos y su cobertura en el Comercio Internacional* . Madrid: FC Editorial .
- OMI. (1990). *Convenio contra la contaminación de Hidrocarburos*. Obtenido de [http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/d9c76\\_OMI%20-%20CONV%20HIDROCARBUROS%20-%201990.pdf](http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/d9c76_OMI%20-%20CONV%20HIDROCARBUROS%20-%201990.pdf)
- OMI. (2008). *Código de Investigación de Siniestros* . Obtenido de <https://es.scribd.com/document/353634804/Codigo-de-Investigacion-de-Siniestros>
- P&I, U. (20 de Febrero de 2022). *Rules 2022*. Obtenido de <https://www.ukpandi.com/media/files/uk-p-i-club/rules/2022/rules-2022.pdf>
- Protección Civil*. (2014). Obtenido de <https://www.proteccioncivil.es/catalogo/carpeta02/carpeta24/vademecum19/vdm0256.htm>
- Sánchez, J. V. (2022). *“LA MINERÍA ILEGAL EN EL CANTÓN PAQUISHA,*. Obtenido de [https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/25600/1/JennyVer%c3%b3nica\\_AbarcaS%c3%a1nchez.pdf](https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/25600/1/JennyVer%c3%b3nica_AbarcaS%c3%a1nchez.pdf)
- Sarmiento, M. R. (2020). *Proyecto “Gobernanza de la Tenencia de la Tierra en el Parque Nacional Cotacachi Cayapas”*. Obtenido de [https://alabado.usfq.edu.ec/sites/default/files/2021-04/estudio\\_legal\\_de\\_tenencia\\_de\\_la\\_tierra\\_caso\\_de\\_estudio%20PNCC.pdf](https://alabado.usfq.edu.ec/sites/default/files/2021-04/estudio_legal_de_tenencia_de_la_tierra_caso_de_estudio%20PNCC.pdf)
- Seafarers, I. (s.f.). *tfseafarers*. Obtenido de <https://www.itfseafarers.org/glossary.cfm/languageID/4>
- Seguro y Reaseguro*. (2014). Obtenido de Protección Contra Hurto en el transporte de mercancías: <http://seguroyreaseguomss.blogspot.com/2014/11/p-clubs.html>
- United Nations Environment Programme, & Caribbean Environment Programme . (2015). *RAC/REMPEITC-Caribe Long-term Strategic Plan 2015-2025*. Obtenido de <http://cep.unep.org/racrempeitc/regional-oprc-plans/PRCCA%20Final%202015.pdf>
- Villagran, L. (2016). *Mondaq Ltd*. Obtenido de <https://www.mondaq.com/Article/527360>

Villagran, L. (30 de Mayo de 2018). *Cobertura de responsabilidad civil en el Derecho marítimo: Los Clubes P&I*. Obtenido de Cobertura de responsabilidad civil en el Derecho marítimo: Los Clubes P&I: <https://es.linkedin.com/pulse/cobertura-de-responsabilidad-civil-en-el-derecho-los-clubes-leonidas>