



**Asociación Internacional de Derecho de Seguros
Sección Uruguay**

**XIV JORNADAS DE DERECHO DE SEGUROS
23 y 24 de abril de 2015**

LOS SEGUROS EN LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS

Expositor: Dr. José Antonio Pejovés – Perú

Moderador: Dra. Andrea Signorino

***Dra. Andrea Signorino.** Vamos a empezar con la conferencia final de la tarde, que estará a cargo de nuestro querido colega de Perú, que tan amablemente ha venido a acompañarnos, muchas gracias, él es José Antonio Pejovés, Abogado en la ciudad de Lima, Perú, Profesor de Derecho Marítimo en la Facultad de Derecho de la Universidad de Lima y en los programas de capacitación portuaria de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, UNCTAD, y de la OIT. Autor del libro *Derecho Marítimo 25 Ensayo* y coautor del libro *Derecho Portuario*, publicados en 2007 y 2014 respectivamente el Lima, Perú Es un currículo abreviado que le pedimos al Doctor porque era muy extenso el que tenía. Sin más le damos la palabra.*

Dr. José Antonio Pejovés

Bueno, muchas gracias a todos, quiero agradecer en primer término a la Sección de Uruguay de la Asociación de Derecho de Seguros por la invitación, lo que me ha permitido venir a Uruguay que es un país que quiero mucho.

El tema que me trae es el de los seguros en las actividades portuarias. Yo quiero mencionar que mi especialidad no es el derecho de los seguros, sino que es el derecho marítimo. Lo que haré es hablar sobre lo que pueda saber, la estación de

servicios portuarios, infraestructura, terminales, servicios que tienen muchos riesgos por sí. Movilización de cargas, etc., por todos conocidos.

Dicho esto voy a mostrarles una foto bastante reciente del Puerto de Montevideo, donde ya están las grúas pórtico, es la Terminal de una empresa Belga que tiene una pequeña participación en la Administración Nacional de Puertos.

Este es un puerto que ustedes conocen, esta otra imagen es la del Puerto de Callao, este es mi puerto, está mi padre presente que nació allí.

Si ven las fotos son parecidos, hay contenedores, patios de respaldo apilamiento de contenedores que serán cargados o todo lo contrario.

Van a ver equipos con grúas pórtico de muelle. Esas que ven acá son las que opera DP World que opera la Terminal sur que es un Terminal especializado en carga de contenedores.

Estas grúas pórtico de muelle, vamos a ver que se complementan con otros equipos portuarios. Esta foto si la vemos, es la parte norte que ahora mismo está en plena ejecución de obras y está ahí la empresa EPM del grupo Moller, hermana de la Operadora Portuaria de Merz, que es la más grande del mundo.

Es importante para Perú, tener allí dos grandes operadores compitiendo, es una competencia intra portuaria, en la Terminal sur entonces está DP World y en la Terminal norte multipropósito, está APM.

Estamos hablando del segundo y tercer operador portuario que están en el top ten. Primero está Hutchison y luego están las que nombramos que se van turnando en los lugares.

Las operaciones portuarias, tanto en dragado como en construcción de muelles, equipamiento, están entre los mil quinientos y dos mil millones de dólares es bastante interesante. El Callao es un puerto que está en el número 6 del ranking. En 2014 movilizó un millón seiscientos mil TEUS. Para el que no está familiarizado el TEU es un contenedor de 20 pies.

Este puerto del Callao movilizó como les decía un millón seiscientos mil contenedores, lo que lo sitúa en el primer puerto más importante de la costa oeste de Sudamérica. Muy por encima de Valparaíso en Chile o Buena Ventura en Colombia.

La fisonomía de los puertos es parecida, pero el área de influencia del Callao es muy diferente a Montevideo, como son diferentes las ciudades. Lima está bordeando los diez millones de habitantes y Uruguay tiene tres millones en total. Lima es una ciudad bastante compleja, con diferencias que no viene al caso comentar esta tarde, pero en fin, vemos que aparte de la similitud que apreciamos, los riesgos están. Son operaciones complejas con equipos muy costosos.

Los puertos de acuerdo con la concepción moderna, son nodos de intercambio modal, Ya se superó aquella definición de que eran lugares de abrigo para buques o simplemente lugares de embarque y desembarque de mercaderías. Ahora se entiende que son nodos de intercambio modal y el actor principal de la cadena. Ahora se sabe que es más un transporte de puerta a puerta que de puerto a puerto. En esto ha influido mucho la contenedorización muy poderosa que implicó una transformación en el diseño de las instalaciones portuarias y también en los equipos para movilizar esos contenedores, como también en el diseño de los buques.

Yo me estoy refiriendo al tráfico de contenedores. No diría que es el más importante pero sí que es uno de los más importantes. Está teniendo un crecimiento sostenido. Hay mucha carga que ahora se está transportando en contenedores. El contenedor a partir de su invención en 1956, ha ido creciendo sostenidamente.

Otra tendencia más que acompaña esto es el tamaño gigante de los buques.

No puedo desconocer otros tráficos, como el de granel, como la soja o el trigo entre otros; o los hidrocarburos. Es importante tener en cuenta que cerca del 90% del comercio mundial se moviliza por medio de buques. O sea que el tráfico marítimo no va a bajar. En realidad debería decir tráfico acuático, porque por ejemplo Montevideo tiene un tráfico de estuario y también están las hidrovías. Digo marítimo por la gran cantidad que se mueve por los buques. El intercambio comercial en su mayoría se efectúa por medio de buques, y los buques utilizan instalaciones e infraestructuras portuarias. De ahí la vinculación que hay entre el transporte marítimo, también el transporte multimodal o intermodal, de ahí la importancia del transporte por agua y su vinculación con la infraestructura portuaria.

Ahora lo que es el transporte marítimo y los contratos de flotamiento son materia distinta, eso lo estudiamos en derecho marítimo. Lo que es en sí el estudio de los servicios portuarios, corresponde al derecho portuario, que está ganando su propia autonomía. El derecho portuario está en ese camino de contabilizar sus tres grados de autonomía (legislativa, doctrina, jurisdiccional)

Crece el comercio a pesar de la crisis que estalló en 2008 en Europa. Crecen las economías, el PBI crece y también según estudios de la UNCTAD y del Banco Mundial, crece de dos a tres veces el comercio.

Crece la producción de un país y su intercambio con el mundo. Cerca del 90% del transporte se realiza, como vimos, por medio del transporte marítimo, al crecer el intercambio comercial crece también el transporte marítimo en igual medida.

Naturalmente aumentan los riesgos y la siniestralidad. Estudios serios han identificado que cerca del 70% de esta siniestralidad, no se produce como todos podrían imaginar, durante el viaje, sino durante la etapa de la manipulación en las terminales portuarias. Ahí ocurren los mayores siniestros, en las operaciones de embarque o desembarque. Operaciones que se dan en tierra firme. Aumenta por consiguiente la siniestralidad.

Hay un reporte de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo que tiene un observatorio, y hace un correlato interesante. En el informe del 2014 dicen que el fluctuante crecimiento de la economía mundial, ha hecho que el tráfico marítimo aumentase solo un 3,8 % en 2013. El volumen total transportado se sitúa en nueve mil seiscientos millones de toneladas. Gran parte corresponde a transporte de carga seca, en particular mercancías a granel que aumentó un 5,6%.

Por su parte el tráfico de contenedores creció un 5,6% que corresponde a 651,1 TEUS, es decir unidades de 20 pies. Estos datos se publicaron a fines de 2014. El nuevo informe indica también que el tamaño de los buques era de mil seiscientos millones de toneladas de peso muerto, que creció 4,1% en 2013.

Veán que ha ido creciendo pese a la crisis de Europa y China. Se señala que fue menor el crecimiento con respecto a los diez años anteriores, y la tendencia apunta

en los primeros meses de 2014 a una desaceleración que evidencia la fase de contracción en que se encuentra el ciclo de construcción naval de la historia, que alcanzó su máximo en 2002.

Bueno vemos que crecimiento hay, con mayor o menor magnitud. Uruguay creció un 3%, Perú 3,1%, crecimos casi lo mismo. Para este año la CEPAL estima que serán los países de mayor crecimiento.

Volviendo al tema como decíamos, crecen los países, el PBI y también el comercio y por consiguiente aumenta el tráfico marítimo y portuario.

Ya lo dije al principio, las terminales portuarias son zonas de riesgo, especialmente por sus actividades de manipulación de cargas, con equipos técnicos que requieren de mano de obra calificada. Pero eso solo no constituye los riesgos. La zona portuaria es una zona de riesgo por antonomasia. Muchas actividades la realizan distintos agentes, lo cual depende del modelo de gestión.

Por ejemplo, antes de la concesión, la ANP gestionaba todo el puerto, o sea que la autoridad portuaria gestiona la infraestructura y también los servicios.

Ese modelo ha ido cambiando con el tiempo. A la fecha los modelos que en el mundo están teniendo más éxito es el modelo de gestión que se conoce como landlord port, en el cual se transfiere la prestación de los servicios a una empresa y, teniendo en cuenta que son inversiones muy fuertes las del concesionario, para lograr agilidad en la movilización de la carga.

De ahí estos operadores DP World, Hutchison, APM, MSC, que es una naviera muy importante, ellos son concesionarios de muchas terminales en el mundo. DP por ejemplo opera en Buenos Aires, en República Dominicana, en Asia, en fin... ese modelo de gestión implica una integración vertical de los servicios al buque. Entonces una sola empresa se encarga de toda la manipulación de la carga. Si se produce un siniestro es fácil canalizar la responsabilidad, cosa que no ocurre cuando estamos frente a otro modelo de gestión, como el puerto herramienta, donde lo más, (por ejemplo en Perú teníamos un operador estatal, y el servicio de estiba estaba prestado por 30 o 40 empresas operando) cuando esto ocurre, la canalización de la responsabilidad ante un siniestro, es mucho más compleja para poder determinar cuándo se produjo el daño.

Los daños en las instalaciones portuarias, muelles, equipos... Los daños se pueden causar a los clientes, a la carga o al buque. Pueden tener origen por una negligencia, una operación que se realiza erróneamente, o por un problema de vicio propio de la cosa. Por ejemplo el brazo de una grúa, había sufrido una ruptura, lo que causa que el contenedor se caiga a la loza y que ésta también se dañe. Hay distintas causas, y también una de ellas son los fenómenos meteorológicos. Acá no hay sismos, pero Perú está localizado en el círculo de fuego del Pacífico, y hay temblores muy fuertes. Acá pueden haber huracanes o sudestadas, serían también daños por causa de fuerza mayor. Son riesgos que están ahí como en otras actividades que realizamos los seres humanos.

Cuando una persona conoce su actividad en profundidad puede determinar con claridad los riesgos asumidos.

Esa posibilidad de controlar el ámbito de la responsabilidad, en las actividades portuarias es más complejo por los distintos tipos de tráfico que se realizan en los

puertos. Una cosa será un embarque de contenedores y otra muy distinta el de petróleo, por ejemplo.

El puerto comercial es una zona de actividad intensa donde los riesgos están presentes.

Los riesgos son aquellos generados a terceros a causa de los operadores o administradores o autoridades portuarias. El que genera más riesgos es el servicio de estiba.

Decía también que hay algunos países que aún son las autoridades portuarias las que tienen responsabilidad directa sobre esos servicios.

En la etapa de construcción de una Terminal, o durante el mantenimiento, también se pueden producir daños. También puede haber daños causados por el ejercicio de la policía o una autoridad portuaria. Hay una serie de reglamentos dentro del puerto que le permiten a la autoridad sancionar y esas sanciones pueden ser desmedidas.

También los riesgos que se producen por la manipulación de las mercaderías.

Se pueden causar daños a la autoridad portuaria u operadores portuarios, ocasionados por terceros.

Por ejemplo, los daños a las instalaciones causados por los buques. Una colisión, un buque que tiene un choque con las instalaciones. No es un abordaje, es una colisión. Acá es víctima el operador portuario.

La ocupación de muelles por buques embargados. Esto causa que un buque esté ocupando un espacio, está amarrado y el muelle y el puerto está para recibir y embarcar carga, no para que un buque se quede en las instalaciones.

Los perjuicios causados por los usuarios a las instalaciones del puerto: hace unos años yo estaba en Malta, hubo un accidente con un buque que impactó una grúa pórtico que son sumamente costosas.

Como les ocurre a todos los asegurados, los puertos pueden sufrir inundaciones, huracanes, sismos, y los operadores que explotan la infraestructura son causantes y también víctima de daños

Estas dos situaciones tienen consecuencias de carácter financiero.

Se puede dar el caso de un muelle dañado por un buque que pertenezca a un armador sub standard, sin certificación, que cause un daño a una infraestructura y que enfrente esté un armador insolvente. Ahí los daños tiene que solventarlos el operador y, si no tiene seguro, puede este gasto imprevisto, llevarlo a una situación riesgosa.

De acuerdo con la UNCTAD, los riesgos no son los mismos en todos los puertos. Las dimensiones de un puerto, como Hong Kong, o viniendo más cerca Hamburgo, Róterdam, su movimiento es superior a otros, por lo tanto la posibilidad de siniestros es directamente proporcional. Ese informe de UNCTAD señala que los puertos ubicados en los estuarios, como es el caso de Montevideo, presenta más riesgos que los ubicados frente al mar. Ello puede ser por la poca profundidad. Son cuestiones muy naturales en los estuarios y el dragado es muy costoso. Su mantenimiento representa actividades caras que generan también riesgos.

La naturaleza de la mercancía condiciona el riesgo. Como les decía la descarga de petróleo puede causar derrame, incendio. De ahí que la OMI se ha preocupado

para diseñar protocolos en estos casos en la manipulación de mercaderías peligrosas.

La calificación del personal. Un puerto serio debería tener a sus operadores bien formados. Se trata de una instalación que mueve cargas riesgosas. El personal tiene que estar calificado porque si no, los riesgos aumentan.

El mantenimiento de los equipos es importante, porque si hay falta de mantenimiento se elevan los riesgos.

Quiero mostrarles un video en el cual se ve un equipo portuario que está manipulando un contenedor de 40 pies, que es muy difícil de movilizar. Este tipo de accidentes se presentan con mucha frecuencia. Se ve la grúa que no puede elevar al contenedor y termina, finalmente cayendo éste y la maquinaria. Ese operador de la grúa no estaba bien capacitado, no era competente para manipular ese equipo.

(Se muestra el video, hay comentarios entre los asistentes)

Ese es un ejemplo de los miles que puede haber sobre siniestros en equipos, en cargas, etc.

Si ven el perfil de las grúas en esta foto, hay de distintos tamaños, y son muy costosas. Las hay para buques panamax, que son los que pueden pasar las esclusas. Esas grúas cuestan dieciocho millones de dólares. Cuando sufren un daño causan también daño a la economía.

Esas grúas están protegidas por un seguro.

Se muestran diferentes grúas, las de patio, que están en orden de siete millones de dólares. Hay buques super post panamax que necesitan grúas muy grandes. Todos los equipos son similares en todos los operadores portuarios.

Ahora les estoy mostrando un buque panamax, y otro super panamax, para que vean el gran tamaño que tienen. El super post panamax requiere un tamaño muy grande de equipos y los siniestros y consecuencias aumentan. Los buques siguen creciendo, este es el MSC Oscar del Mediterranean Shipping Company. Está operando en el Norte, no van a venir al sur, la gran ruta es la este-oeste puede movilizar 19000 TEUS, tiene las medidas de tres canchas del Centenario, tiene 70 metros de ancho, es un buque colosal, las grúas que lo operan son post panamax. Es una empresa naviera Suiza y ellos no tienen mar.

En lo que tiene que ver con la evaluación de los riesgos, podemos decir que hay tres criterios: el técnico, el jurídico y el económico.

Para la evaluación del riesgo hay que evaluar los trabajos de mantenimiento de infraestructura y equipamiento, la explotación comercial de la estructura en todas las etapas.

El costo de la prima requiere conocer los costos de la maquinaria y cuánto incide su uso o no en la operativa portuaria, porque tener una grúa parada mucho tiempo tiene efectos económicos gruesos.

Los operadores portuarios deben evaluar la posibilidad de soportar la carga de algunos riesgos en algunos niveles, por ejemplo el nivel de franquicia aceptable. Los puertos grandes tienen mayor espalda financiera. Todo eso se tiene que evaluar en un paquete de evaluación de riesgos.

Las consecuencias económicas de un siniestro no siempre son directas, por ejemplo la inmovilización prolongada de un equipo portuario especializado, cualquiera de ellos, puede generar problemas económicos a una empresa naviera. Cuando hablamos de terminales, vemos que hay competencia tanto dentro del mismo puerto así como inter portuaria, Montevideo compite con Buenos Aires. Si hay deficiencias los clientes se pueden ir de uno a otro puerto, buscando seguridad y precio. Entonces un equipo dañado puede llevar a la pérdida de una empresa naviera.

La evaluación del riesgo tiene un criterio jurídico, hay que definir en cuanto al modelo de gestión utilizado y las normas de responsabilidad civil de los operadores.

Hay una cláusula que permite a los operadores poder limitar su responsabilidad, basado en el derecho marítimo, La Haya, Hamburgo, Reglas de Róterdam, etc.

Las medidas para reducir los riesgos son necesarias porque una elevada siniestralidad perjudica la imagen de un puerto.

Actualmente se utiliza y emplea lo que se conoce como la marca es garantía. Si hay varios agentes, tienen una marca que garantiza su operación. Si la empresa incumple, será dañado también el puerto.

Acciones para minimizar los riesgos de accidentes: poner a disposición de los usuarios infraestructura y equipos técnicamente fiables, con operadores capacitados.

Cuando se trata de varias empresas las que prestan servicios, es necesario contar con un plan de coordinación para evitar mal uso de los equipos

El seguro en las actividades portuarias: no hay un producto seguro portuario. Los operadores tendrán que contratar distintas pólizas, puede ser una global, no todos los seguros son de carácter patrimonial. Hay veces que conviene contratar individualmente estos seguros.

Cuando la ley lo dispone, en el contrato de concesión se puede poner la obligación de contratar determinada cantidad de seguros y tipos de seguros.

En los contratos de concesión existen esas cláusulas que tienen a la imposición de ciertos seguros.

En la decisión que tome el operador influirá el costo de la prima, los riesgos cubiertos y la capacidad que tenga ese operador.

Si no cuenta con seguro, es obvio, que puede conllevar a graves consecuencias financieras.

Se tendrá que hacer un análisis de los riesgos y responsabilidades para calcular la prima. MCS tiene pólizas sobre el operador de la Terminal, sobre los equipos propios y arrendados, interrupción de negocios (ejemplo del buque varado), contra terrorismo, lamentablemente ahora nadie escapa a ello, seguros sobre los trabajadores, riesgos de computación, las comunicaciones están muy presentes, ahora utilizan el Navis, un programa para apilar los contenedores. Si se cae el software se para el puerto.

Responsabilidad de administradores, responsabilidad de automóviles y maquinaria. Asistencia legal, explosiones, incendio, averías de maquinaria arrendada, grúas y equipos. Estos son los seguros que tiene contratados, repito, el Operador MSC en Amberes, la información es fidedigna.

Puerto Quetzal en Guatemala tiene contratada una póliza combinada de responsabilidad civil general y patrimonial, etc. Otro ejemplo real de qué tipo de seguros contrata un operador portuario.

Asumiría un riesgo temerario si me metiera en materias que ustedes dominan mucho más que yo, quería darles una idea de las pólizas que se comercializan en los puertos.

Eso es todo, les agradezco nuevamente.

***Dra. Andrea Signorino.** Alguna pregunta, el tema portuario es muy amplio, los riesgos son muchos como quedó expuesto. Nosotros manejamos pólizas de todo riesgo operativo. La autoridad portuaria exige a los buques cuando amarran, un seguro que contrata el armador antes de llegar a puerto.*

- ***Dr. Ariel Apotheloz.** Me gustaría saber si la autoridad portuaria tiene la posibilidad de elección de la compañía y de los seguros.*

Dr. José Antonio Pejovés. Hay administradores portuarios, como NAPU, que son públicos, se rigen por normas de contratación pública, hacen concurso, ahí se presentarán compañías a la licitación. En el caso de operadores privados, eso no es necesario, contratan con la compañía que quieran. En el contrato de concesión el Estado exige la contratación para evitar que el puerto se paralice. Es una obligación que se desprende de los contratos de concesión.

- ***Dra. Andrea Signorino.** El Doctor es Gerente Asesor en Legal del Banco de Seguros y la póliza que exige ANP es la del Banco de Seguros, cuando llega el barco al puerto. Lo hace por resolución de la ANP, nosotros estamos desmonopolizados.*

Dr. José Antonio Pejovés. No hay ninguna compañía estatal en Perú, ello no sería posible.

- ***Jorge Eluén.** Lamentablemente hay un preconcepto de que hay que contratar en el Banco de Seguros, ANCAP contrata en otra empresa, es como un vicio.*
- ***Dra. Signorino,** está claro que nuestro mercado se desmonopolizó en 1993, es una resolución exclusiva de la ANP. Muy, bien, sin más le agradecemos al Doctor.*

Dr. Pejovés. Les dejo mi correo electrónico, muchas gracias.

Aplausos....