



.....**TEMAS PARA DEBATE**

1. LOS PROGRAMAS GLOBALES DE SEGUROS: CONSIDERACIONES SOBRE SU LEGALIDAD

Uno de los fenómenos relacionados con la globalización fue que ciertas empresas trasladaron su producción a países, desconocidos legalmente, buscando los bajos costes salariales y nuevos mercados. A nivel de seguro, estas empresas exigían el mismo nivel de protección financiera que tenían en sus países de origen.

Aseguradoras con proyección internacional dieron pronta respuesta a estas exigencias mediante la venta de programas globales de seguros, mediante las denominadas pólizas master, con sumisión a su propia jurisdicción local, y una serie de pólizas locales en las otras jurisdicciones donde operan los tomadores del seguro. El dato diferenciador se tiene en cuenta mediante las denominadas cláusulas DIC/DIL, referidas a la diferencia en condiciones o límites que pudiera existir con la póliza master; las pólizas responden a la finalidad de suministrar un programa uniforme de seguros centralizado que case, por un lado, con los estándares corporativos y, por otro, tenga los beneficios de las pólizas locales.

La discusión actual se centra en saber si aseguradoras y tomadores del seguro toman debida nota del exceso de reglas diferentes que se aplican al seguro en cada uno de los diversos países. Inicialmente nadie pensó que se pudiera estar infringiendo la ley al dar cobertura de seguro en territorios para los que no se tenía la correspondiente autorización o a la hora de hacer correctamente las declaraciones de impuestos. La cruda realidad que aparece es que ambas partes contratantes (aseguradoras y asegurados) han ignorado estos aspectos y que las empresas y sus directivos pueden ser hechos responsables por no observar la legislación vigente en el país respectivo.

No es de extrañar que, enfrentados a esta eventualidad, las empresas estén concienciándose ante la perspectiva de ser llamadas al orden por las autoridades de supervisión y financieras. Varias aseguradoras internacionales hablan de la necesidad de que los programas globales de seguros cumplan los requisitos legales globalmente y no solo localmente. Se habla mucho, se discute pero las compañías están confusas sobre cómo abordar un problema complejo y, a su vez, intimidante.

Estamos en presencia de un problema típico de seguros, que afecta a gerentes y a corredores por igual y que están obligados a asesorar correctamente a los clientes. Cuando se estructura, revisa y acepta un programa multinacional de seguros es preciso concienciarse de los aspectos legales que cambian continuamente. La afirmación del asegurador de que el programa cumple todos los requisitos legales “de acuerdo con su leal saber y entender” no es suficiente; un ejemplo: en la UE el asegurador o su representante legal es el responsable de recaudar e ingresar los impuestos del seguro. Pero en Canadá, USA, Australia y Nueva Zelanda dicha responsabilidad recae sobre el asegurado local o su corredor.

.....**TEMAS DE ACTUALIDAD**

1. LAS AGENCIAS DE CALIFICACIÓN

Las agencias de calificación juegan un papel importantísimo en la economía y, dentro de esta, en el sector asegurador. Las autoridades de supervisión piensan que es necesario introducir una regulación más estricta de las mismas y que los códigos de conducta, sometidos a la buena voluntad, no son suficientes. La UE ha iniciado acciones legales contra Standard & Poor's por haber infringido las leyes de la competencia en la forma en que han vendido datos financieros del mercado.

La apertura del procedimiento tiene su origen en una queja presentada por diversas asociaciones representantes de inversores.

Como es conocido, Standard & Poor's incluye toda la información que reúne de los emisores de valores en una base de datos descriptiva y cobra por utilizarla. Al parecer S&P podría haber abusado de la posición de monopolio al exigir honorarios por la utilización de los números de identificación internacional de los valores ISIN (acciones, bonos etc.) que se emiten en todo el mundo.

2. CAMBIO CLIMÁTICO: LA COMISIÓN PRESENTA SUS PROPUESTAS PARA LA FIRMA DE UN ACUERDO GLOBAL SOBRE CAMBIO CLIMÁTICO EN COPENHAGUE

La Comisión Europea ha presentado el 28 de enero de 2009 sus propuestas para un exhaustivo y ambicioso acuerdo internacional de lucha contra el cambio climático y para su financiación. Ese nuevo acuerdo se firmará en principio durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre cambio climático que se celebrará en Copenhague en el mes de diciembre. Para mantener el aumento de la temperatura por debajo de 2 °C, los países en desarrollo necesitarán un considerable aumento de la financiación procedente de los países desarrollados, además de ayuda de las instituciones multilaterales que refuerce su contribución al combate contra el cambio climático. Las propuestas de la Comisión incluyen la creación de un mercado de carbono en la OCDE para 2015 y el desarrollo de innovadores sistemas internacionales de financiación basados en los niveles de emisiones de los distintos países y en su capacidad de pago.

El objetivo de la UE es mantener el calentamiento global por debajo de 2 °C sobre la temperatura de la era preindustrial, habida cuenta de las concluyentes pruebas científicas según las cuales, superado ese punto, el cambio climático supondría un grave peligro.

Para mantenerse por debajo del objetivo de 2 °C, las emisiones globales deben alcanzar su nivel máximo antes de 2020 y, a partir de ahí, reducirse hasta llegar en 2050 a un valor inferior al 50 % de los niveles de 1990. Ello reclamará la actuación tanto de los países desarrollados como de los países en desarrollo.

Los países desarrollados deben encabezar la iniciativa y, de aquí a 2020, recortar sus emisiones colectivas en un 30 % con respecto a los niveles de 1990.

Con excepción de los más pobres, los países en desarrollo deberán limitar, también de aquí a 2020, el aumento de sus emisiones colectivas entre un 15 % y un 30 % por debajo de los niveles que se derivarían de la no intervención.

3. EL SEGURO EN ESPAÑA CRECIÓ UN 7,6%

Los ingresos por primas del seguro español se situaron en el año 2008 en 59.011 millones de euros, un 7,6 % más que el año anterior, según las estimaciones realizadas por ICEA.

En línea con los efectos de la crisis económica sobre el ahorro, el ramo de vida registra un crecimiento en provisiones de apenas un 1,9 %, elevando las mismas hasta un volumen de 136.243 millones de euros. Medido en primas, es decir el dinero que se invierte en el seguro de vida, sin contar lo que se rescata, el aumento es superior al 15%. Este dato, cruzado con el crecimiento de las provisiones, confirma un elevado nivel volatilidad como viene sucediendo en el conjunto de los mercados financieros. Dentro de los seguros generales (o seguros no vida), el aumento global es de un 2%.

Los ramos de salud y multirriesgo registran crecimientos de 7,7%, pero el seguro del automóvil ha cerrado 2008 con una caída de los ingresos del 1,8%.

.....CRÓNICA DE AIDA

1. SEAIDA - CATALUNYA COMISIÓN DE SEGURO MARÍTIMO Y TRANSPORTE

La Comisión de seguro marítimo y transportes de SEAIDA-Cataluña ha estado debatiendo sobre la naturaleza jurídica del seguro de transporte terrestre de mercancías contratado por un porteador, partiendo de la falta claridad legal sobre si se trata de un seguro de daños materiales en las mercancías o de un seguro de responsabilidad civil del porteador.

La Comisión esta compuesta por Andrés Candomeque, Abogado; Rafael Arenas, Catedrático de Derecho internacional privado de la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB); Antonio Gallego, Abogado; Isidro Galobart, Abogado y Profesor asociado de Derecho mercantil de la UAB y de la Universidad Politécnica de Cataluña; Agustín Madruga, Responsable de Empresas, de Reale; José María Mayor, Director regional de Crédito y Caución de Mapfre y Profesor asociado de Derecho mercantil de la UAB; Ricardo Mingueza, Responsable de logística y transporte de Hispanotex; Montserrat Peretó, Profesora titular de Derecho tributario de la UAB y Eliseo Sierra, Profesor agregado de Derecho mercantil de la UAB y Coordinador de esta Comisión.

Entre los puntos tratados merece la pena destacar el análisis de la Sentencia del Tribunal Supremo de 25 de abril de 2002: el dueño de las mercancías dañadas reclamaba la indemnización al porteador y al asegurador de transportes terrestres que había contratado. Si bien la póliza no reconocía ningún derecho al dueño de las mercancías, el Alto Tribunal le reconoce el derecho a cobrar la indemnización del seguro al amparo de la acción directa del artículo 76 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro (LCS). Entiende que entre el porteador y su asegurador existe un seguro de responsabilidad civil del porteador, pues éste no puede contratar en interés propio un verdadero seguro de transporte.

Los aseguradores de transportes terrestres de los porteadores suelen aducir esta sentencia para solicitar la aplicación de los límites de responsabilidad reconocidos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT) o en el Convenio Internacional de transportes de mercancías de Ginebra, de 19 de mayo de 1956 (CMR).

Otra interpretación del mismo caso es considerar que el porteador ha contratado el seguro de transporte por cuenta ajena, aunque no lo diga específicamente. El dueño de las mercancías reclamaría como asegurado a su asegurador, sin necesidad de aplicar las normas sobre la acción directa del seguro de responsabilidad civil. El asegurador debería indemnizarle hasta la suma asegurada, sin aplicación de los límites legales de responsabilidad y con independencia de si el porteador es responsable de los daños.

Otra cuestión debatida es la habitual concurrencia de estos seguros sobre las mismas mercancías en tránsito, uno contratado por el porteador a favor del propietario y otro contratado directamente por éste. Dado que hay varios seguros sobre un mismo interés, el de su propietario, la Comisión se planteó si sería viable repartir la indemnización a prorrata entre los aseguradores, aplicando las normas del seguro múltiple del artículo 32 LCS.

Por otro lado la realidad es que la empresa de transportes o el propietario de un camión que presta efectivamente el servicio de transporte quiere asegurar su propio interés a través de un seguro de responsabilidad civil, aunque en la práctica el asegurador le ofrece un “seguro de transporte de mercancías”. En muy pocos casos el transportista tiene propiamente un seguro llamado de responsabilidad civil, cuya prima es más alta; a veces, el seguro de transporte de mercancías incluye una cláusula por la que el asegurador se obliga a no repetir contra el transportista la indemnización pagada al propietario de las mercancías siniestradas. Sin embargo, el asegurador no se suele subrogar contra el transportista, porque realmente es un seguro de responsabilidad civil.

Como conclusión se podría decir que el seguro de transporte de mercancías tiene la verdadera naturaleza jurídica de seguro de daños materiales en el caso típico en que lo

Sigue leyendo siendo socio de SEAIDA

Este boletín completo, y todo el archivo histórico de SEAIDA desde 1993, está disponible para los socios con sesión iniciada en la web.

www.seaida.com