

COMITÉ DE FACILITACIÓN
43º periodo de sesiones
Punto 13 del orden del día

FAL 43/13
1 febrero 2019
Original: INGLÉS

EXAMEN Y ANÁLISIS DE INFORMES E INFORMACIÓN SOBRE LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR Y LOS POLIZONES

**Formalidades relativas a la llegada, permanencia y salida de las personas: polizones
Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización sobre casos de polizonaje**

Nota presentada por los Clubes P e I

RESUMEN

<i>Sinopsis:</i>	El presente documento contiene un análisis de los datos de reclamaciones recopilados por el Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización sobre casos de polizonaje en los años de vigencia de las pólizas que empiezan a partir del 20 de febrero de 2007, 2011, 2014 y 2017, respectivamente, a fin de facilitar las deliberaciones sobre los polizones en el Comité de facilitación.
<i>Principios estratégicos, si son aplicables:</i>	Ninguna disposición conexas
<i>Resultados:</i>	Ninguna disposición conexas
<i>Medidas que han de adoptarse:</i>	Véase el párrafo 18.
<i>Documentos conexos:</i>	FAL 36/6, FAL 38/6/2, FAL 41/17, párrafos 8.6 y 8.8 a 8.12 y resolución FAL.13 (42)

Introducción

1 El Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (el Grupo Internacional) consta de trece clubes aseguradores principales que, entre ellos, proporcionan seguro de responsabilidad (protección e indemnización) a cerca del 90 % de la flota mundial de navegación marítima.

2 Cada club del grupo es una mutua de seguros independiente sin fines de lucro, que brinda cobertura a los miembros que son propietarios de buques y fletadores frente a terceros en relación con la utilización y explotación de los buques. Los miembros de cada club lo controlan mediante una junta de directores o un comité electo por sus miembros.

3 Los clubes abarcan una amplia variedad de seguros de responsabilidad civil, incluidas lesiones de los tripulantes, de los pasajeros u otras personas a bordo, la pérdida o daños de la carga, la contaminación por hidrocarburos, la remoción de restos de naufragio y los daños en el muelle. Los clubes también proporcionan una amplia variedad de servicios a sus miembros en lo que respecta a reclamaciones, cuestiones jurídicas y prevención de pérdidas, y suelen desempeñar una función importante en la gestión de los siniestros.

4 La cobertura que proporcionan los clubes del Grupo Internacional incluye los costos en los que hayan incurrido sus miembros respecto de las responsabilidades jurídicas debidas al mantenimiento, desembarco, deportación o repatriación de los polizones, con arreglo a las condiciones estipuladas en las reglas del club.

Casos de polizonaje: datos sobre las reclamaciones del Grupo Internacional

Recopilación de datos por el Grupo Internacional

5 El Grupo Internacional ha realizado cuatro ejercicios de recopilación de datos en lo que respecta a los polizones. Los resultados de los tres primeros, en lo que respecta a los años de vigencia de las pólizas que empiezan el 20 de febrero de 2007, 2011 y 2014, respectivamente, habían sido notificados previamente al Comité de facilitación (FAL 36/6, FAL 38/6/2 y FAL 41/17, párrafos 8.8 a 8.12). Se ha llevado a cabo un cuarto ejercicio de recopilación de datos para el año de vigencia de la póliza que empieza el 20 de febrero de 2017. En el presente documento se informa del último ejercicio y se comparan sus resultados con los de los tres ejercicios anteriores.

6 El Grupo Internacional desea hacer hincapié en la complejidad y el costo que supone la compilación de dichas estadísticas, que se obtienen de la inspección manual de los registros de reclamaciones que llevan los clubes, y es por esta razón que no se llevan a cabo anualmente las recopilaciones de datos.

Datos resumidos

7 En el cuadro 1 figuran datos sobre el número de sucesos, el número de polizones, así como el coste total neto deducible de los sucesos, y se calculan también los datos medios del coste por suceso, el coste por polizón y el número de polizones por caso.

Cuadro 1: datos resumidos

	2007	2011	2014	2017
Número de sucesos	842	774	503	432
Número de polizones	1 955	1 640	1 274	1 420
Coste total (millones de dólares de los Estados Unidos)	14,3	15,3	9,3	9,5
Coste/suceso (miles de dólares de los Estados Unidos)	17,0	19,8	18,5	22,0
Coste/polizón (miles de dólares de los Estados Unidos)	7,3	9,3	7,3	6,7
Polizones/suceso	2,3	2,1	2,5	3,3

8 Si bien el número de sucesos se ha reducido prácticamente a la mitad durante el periodo de once años comprendido entre 2007 y 2017, el número de polizones ha disminuido menos, debido a que el número de polizones por suceso ha aumentado en casi un 50 %, de 2,3 por suceso en el año de vigencia de las pólizas de 2007 a un 3,3 por suceso en 2017.

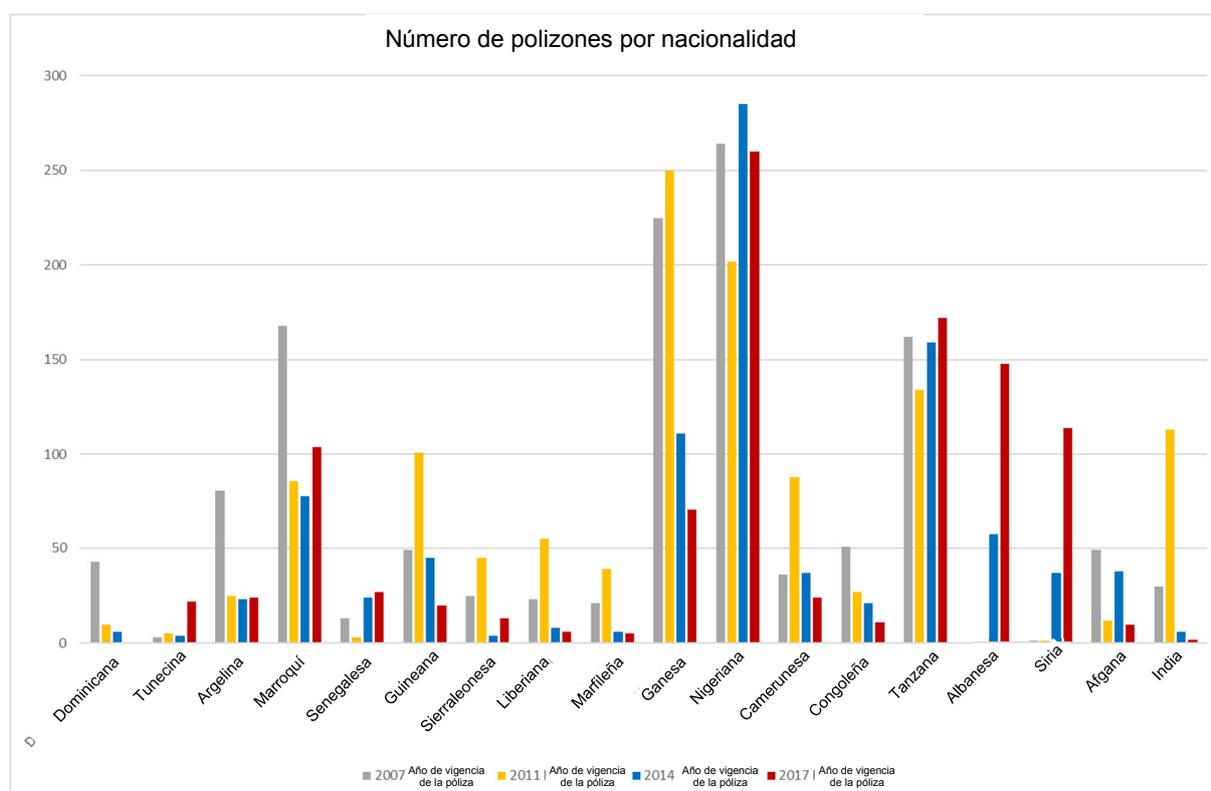
9 A pesar de la disminución del número de sucesos, los casos de polizonaje siguen suponiendo un coste muy importante para los propietarios de buques y sus Clubes P e I. Si bien el coste neto total deducible para los Clubes del Grupo internacional, incluidas las multas impuestas por los Estados a los propietarios de buques, ha disminuido en aproximadamente un 30 %, de 14,3 millones de dólares de los Estados Unidos en el año de vigencia de la póliza de 2007 a 9,5 millones de dólares de los Estados Unidos en el año de vigencia de la póliza de 2017, el coste por suceso ha seguido aumentando, costando cada suceso un promedio de 22 000 dólares de los Estados Unidos en el año de vigencia de la póliza de 2017, en comparación con 17 000 dólares de los Estados Unidos por suceso en lo que respecta al año de vigencia de la póliza de 2007.

10 Cabe señalar que el coste para los propietarios de buques es superior al incurrido por los Clubes, puesto que además de sus costes deducibles, es probable que los propietarios de buques incurran en otros costes que no están cubiertos por seguros, como resultado de la presencia de polizones.

Nacionalidad de los polizones

11 En el gráfico 1 se muestra el número total de polizones por nacionalidad en lo que respecta a los años de vigencia de las pólizas que empiezan el 20 de febrero de 2007, 2011, 2014 y 2017 para las nacionalidades que han figurado entre las diez con el mayor número de polizones en cualquiera de esos cuatro años de vigencia de las pólizas.

Gráfico 1: número de polizones por nacionalidad

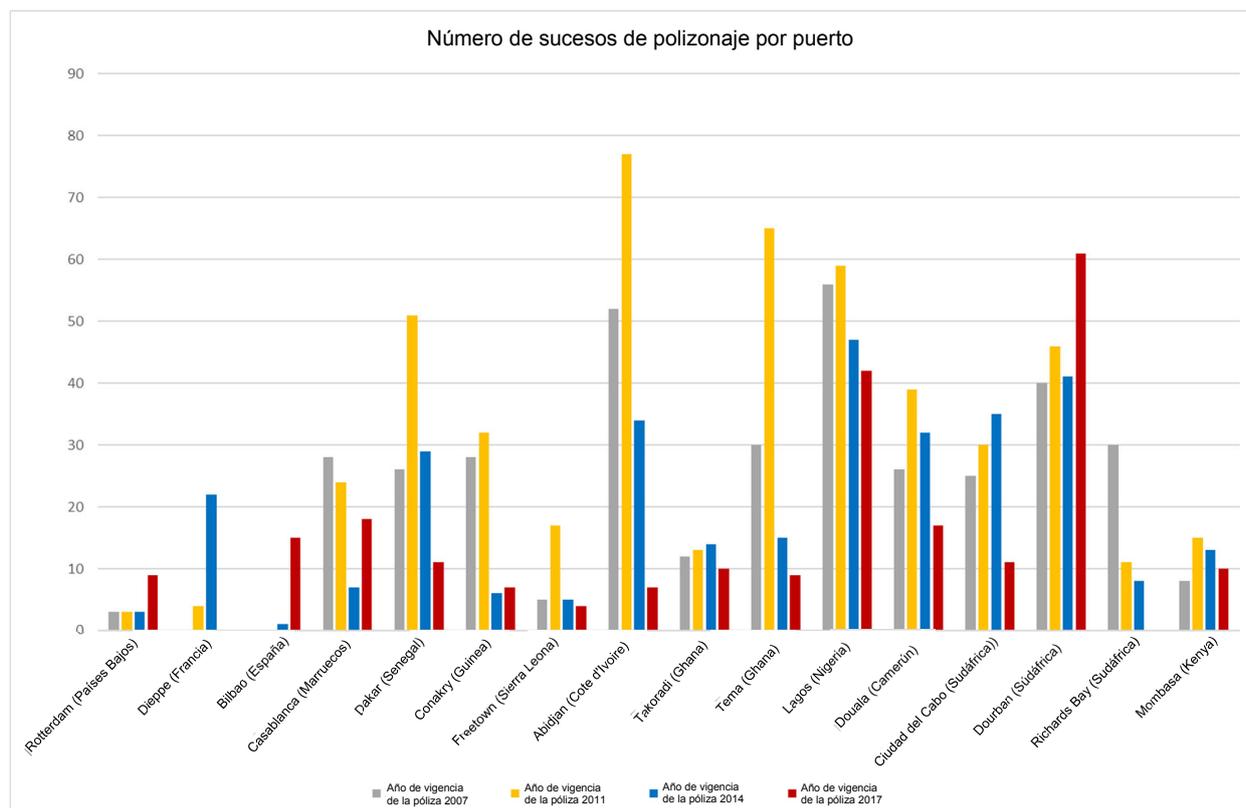


12 Los datos con respecto a años anteriores demostraron que la mayoría de los polizones procedían de Estados de África. Si bien la mayoría de polizones seguían siendo nigerianos y tanzanos, el número de polizones sirios y albaneses ha aumentado considerablemente en el año de vigencia de las pólizas de 2017.

Puertos de embarco de los polizones

13 En el gráfico 2 se muestra el número de sucesos por puerto de embarco con respecto a los años de vigencia de las pólizas que empezaron el 20 de febrero de 2007, 2011, 2014 y 2017 en relación con aquellos puertos que figuraban entre los diez con más casos de polizaje en cualquiera de esos cuatro años de vigencia de las pólizas.

Gráfico 2: número de sucesos de polizaje por puerto



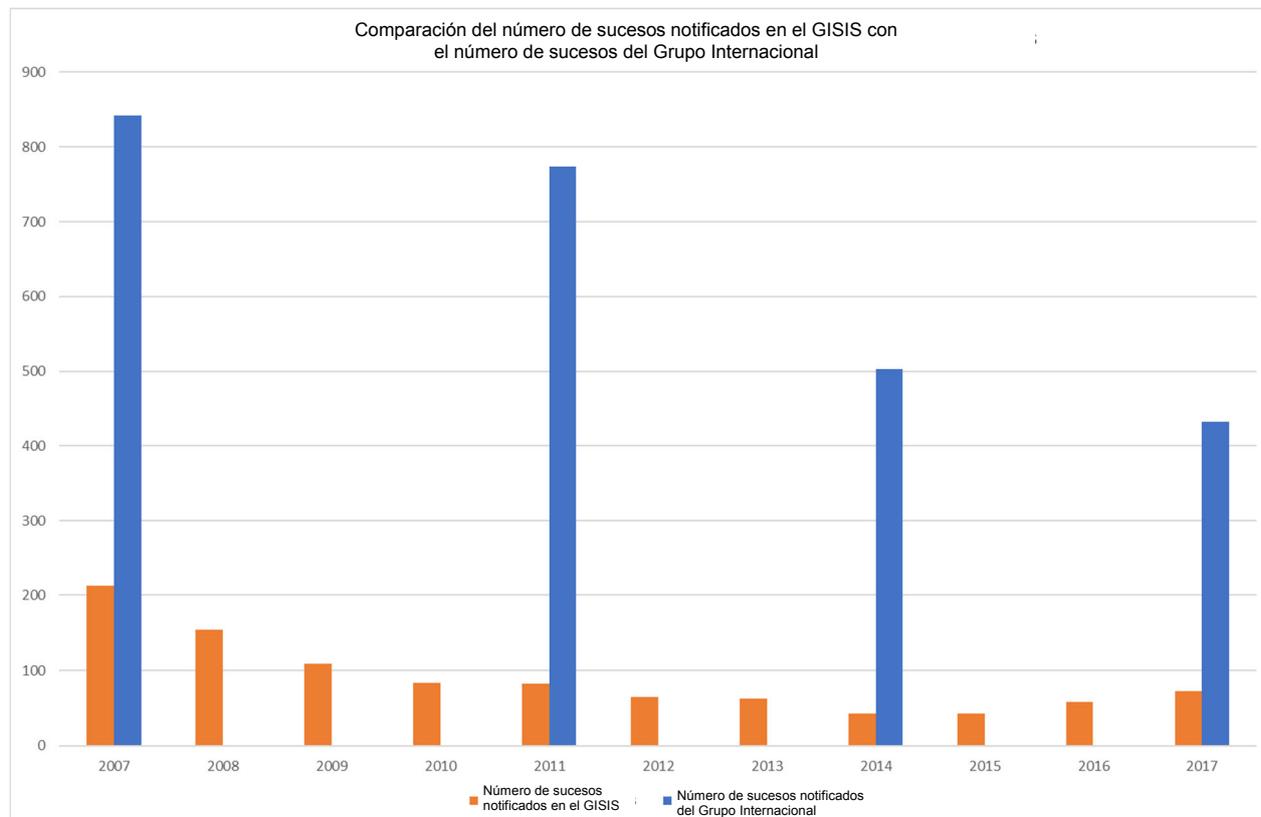
14 Los datos con respecto a años anteriores mostraron que los puertos de embarco se encontraban principalmente en el continente africano. Si bien esto sigue siendo así, la inestabilidad política ha dado lugar a que los puertos europeos hayan empezado a figurar en las estadísticas. Es posible también que no se notifiquen suficientemente estos casos en los datos del Grupo internacional, puesto que por lo general son menos costosos de resolver, por lo que pueden quedar por debajo de la cantidad deducible del propietario del buque.

15 Cabe señalar que se ha producido una disminución considerable del número de sucesos en algunos puertos de África occidental, lo que tal vez represente un resultado positivo derivado de los seminarios sobre polizaje organizados por la OMI en Abidjan y Durbán en 2014 y en Yaoundé en 2017.

Comparación con los datos notificados a la OMI en el GISIS

16 En el gráfico 3 se compara el número de sucesos notificados por los clubes del Grupo Internacional en los años de vigencia de las pólizas de 2007, 2011, 2014 y 2017 con el número de sucesos de polizaje notificados a la OMI por los Estados a través de su Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) en los mismos periodos.

Gráfico 3: Comparación del número de sucesos notificados en el GISIS con el número de sucesos del Grupo Internacional



17 El Comité de facilitación ha señalado previamente que el número de informes de sucesos de polizonaje presentados a la OMI en el GISIS era muy bajo, por lo cual las estadísticas no eran muy fiables (FAL 41/17, párrafo 8.6), lo que está confirmado por los datos del Grupo Internacional que demuestran que el número de casos de polizonaje notificados en el GISIS es reducido en comparación con el número experimentado por los clubes del Grupo Internacional, en particular si se tiene en cuenta que no toda la flota de buques de navegación marítima está asegurada por clubes del Grupo Internacional.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

18 Se invita al Comité a que tome nota de la información facilitada en el presente documento, que el Grupo Internacional espera que aliente a conseguir una mayor implantación de la resolución FAL.13(42): "Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizonaje y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje", mediante una cooperación más estrecha entre las administraciones nacionales, las autoridades portuarias, los capitanes y los propietarios de buques a fin de impedir que los polizones accedan a los buques y facilitar el desembarco y la repatriación de los que consiguen hacerlo.