



SPECIALIST
PROFESSIONAL
INDEMNITY
INSURANCE

The Wire

La carta circular para los asociados asegurados de ITIC. enero 2013

The Wire es la hoja informativa que se envía a los asociados asegurados de ITIC y a sus brokers varias veces al año. Cada materia se dirige a un sector específico de los asociados, en esta ocasión los ingenieros navales. La siguiente selección de reclamaciones le mostrará ejemplos sobre lo que podría suceder en su negocio y alertarle sobre las medidas de prevención de riesgos que usted debe tomar.

Los Ingenieros Navales deben asegurarse que ellos operan bajo términos y condiciones estándar, que establezcan claramente el marco del trabajo – aquello de lo que usted es, y no es responsable. ITIC posee una copia borrador con Condiciones Generales de Contratación en la web: www.itic-insure.com. El contrato asimismo deberá limitar la responsabilidad a una cantidad determinada referida a los honorarios obtenidos por el proyecto. La elección de jurisdicción y ley que gobierna el contrato puede ayudar a reducir o limitar la exposición potencial. Finalmente, una cláusula de limitación o de exclusión deberá ser incluida para regular cualesquiera alteraciones realizadas después del diseño inicial.

Independientemente de las medidas que usted tome para proteger su compañía, desgraciadamente somos humanos y los errores sucederán. Cuando usted haga frente a un error, usted necesita una compañía de seguros a su lado para equilibrar el balance entre mantener su cliente tan satisfecho como sea posible así como asistirle en la reclamación.

ITIC
IS MANAGED
BY **THOMAS
MILLER**

Ingeniero naval impagado

Un ingeniero naval llegó a un acuerdo en 2007 para diseñar una lancha a propulsión. La compañía que construyó la lancha no tenía seguro, aunque el ingeniero naval no era consciente en ese momento de este hecho. En una vista retrospectiva, hubiera deseado haber chequeado.

La lancha fue entregada en 2008, pero a principios de 2009 los soportes de máquina colapsaron además otros varios problemas ocurrieron dejando la lancha incapaz de operar.

En 2010 se iniciaron procedimientos contra el constructor de la lancha y el ingeniero. La principal alegación se refería al diseño concerniente al número de soportes de máquina instalados. Sin embargo, una peritación extensa encontró que la causa del colapso fue el abuso de la máquina por el operador en lugar de los soportes instalados. La reclamación total ascendía a USD 700.000.

Se iniciaron procedimientos legales contra el constructor y el ingeniero naval. El constructor reveló que no tenía seguro y que podía contribuir a la reclamación únicamente con USD 40.000. Para prevenir una cantidad desproporcionada en gastos legales y tiempo invertido, ITIC ofreció una cantidad en pago en nombre del ingeniero naval.

Esto es un buen ejemplo de una situación muy habitual. Aunque el ingeniero naval no fue negligente, debido a que el constructor no tenía seguro, el ingeniero naval fue forzado a contribuir al pago en mayor cuantía, para evitar los costos prohibitivos de posteriores litigios en una jurisdicción en que los costos no pueden ser recuperados en su totalidad.

Cálculos incorrectos



Un ingeniero naval fue contratado para re-diseñar y certificar una parte de la estructura de soporte de un mástil de un yate. El yate estaba siendo convertido en un barco de lujo para ser utilizado en operaciones comerciales. El ingeniero naval no estaba involucrado en el diseño original del yate.

Cerca de completarse la reconversión, el ingeniero notó que los cálculos que estaba utilizando en relación con la solidez del soporte sobre el que se asentaba el mástil era incorrecto. Esto podría haber resultado en que el mástil presionara a través de la base mientras el barco estaba siendo operada. Un trabajo significativo (incluyendo el desmantelamiento de parte de la cabina y de los tanques de fuel) fue requerido para instalar un soporte más grueso.

Cuando éste trabajo adicional fue completado, presentaron al arquitecto con una factura que sus clientes alegaron que representaba los costes adicionales incluidos por ellos como resultado del descubrimiento tardío de los cálculos incorrectos.

El ingeniero buscó aviso de ITIC sobre cómo responder a esto.

ITIC instruyó un experto independiente para que preste su opinión sobre los costes alegados. ITIC negoció un acuerdo con los reclamantes, basado en la opinión obtenida.

La verdadera causa de la inestabilidad de un barco?



Un ingeniero naval asociado a ITIC diseñó dos barcos para ser construidos de acuerdo con las reglas de US Coastguard. Poco tiempo antes de la terminación del primer barco, el asociado avisó a ITIC que habían cometido un error cuyo resultado era que el barco no cumplía los criterios estrictos de estabilidad.

Al aproximarse la fecha de entrega, se acordó una solución al problema entre el ingeniero naval y los constructores del barco. Esto supuso el encaje de los dos nuevos mamparos. Sin embargo, los trabajos comenzaron poco tiempo después del comienzo de los trabajos de rectificación de los 2 nuevos mamparos. Sin embargo, al poco tiempo del inicio de la rectificación de los 2 mástiles, se conoció que no había nada erróneo en los trabajos del diseño original.

La causa del fallo en encontrar los criterios de estabilidad fue debido a las diferentes versiones utilizadas de software. El modelo del casco fue generado con una nueva versión de software, en tanto que el análisis se generó con una versión más antigua.

Los trabajos de rectificación cesaron inmediatamente y el barco fue restaurado con algunas pequeñas modificaciones al diseño original. El astillero reclamó USD 95.000 por trabajo innecesario realizado. ITIC indemnizó al ingeniero naval.



Problema con remolcadores

El cliente de un ingeniero naval le encargó el diseño de un remolcador pero no lo construyó inmediatamente. Dos años más tarde, el cliente contactó al ingeniero naval y le solicitó que actualizara las especificaciones.

Se ordenó construir cuatro remolcadores. El cliente alegó que varios defectos en la revisión de las especificaciones habían causado demoras en la construcción de los remolcadores y reclamó USD 2,5 millones en daños.

ITIC investigó la reclamación siendo hallada sin méritos. Tras negociaciones el cliente ofreció aceptar un pago de USD 500.000. Ello se consideró excesivo y la reclamación se abonó finalmente en base a una reducción en el valor del pago. Sin embargo, los costos legales y honorarios de expertos incurridos en su defensa aumentaron a USD 150.000.

Sin cobertura el ingeniero naval habría tenido que depositar esos fondos él mismo.

Una de las principales razones por las cuales el seguro de indemnización profesional es tan importante se debe a que aunque incluso cuando una reclamación no prospera, el coste de su defensa puede ser substancial.



Prolongadas disputas legales

Un ingeniero fue contratado para diseñar el casco y aparejo de un yate nuevo. Otra firma de ingenieros navales fue contratada para el interior. El yate fue completado y entregado al propietario.

Sin embargo, durante una fiesta a bordo uno de los invitados se puso enfermo y decidió ir a dormir temprano. Cuando él se despertó en medio de la noche se cayó en unas pequeñas escaleras dentro del yate.

El invitado sufrió daños en su espalda y cadera y como resultado procedió contra todas las partes incluido el propietario, el constructor, el perito y las dos compañías de ingenieros navales.

ITIC nombró un asesor legal para defender al ingeniero naval que estaba asegurado por ITIC, a pesar del hecho de que cualquier falta en el diseño interior no tenía relación con el trabajo del arquitecto nombrado por ITIC, ellos fueron demandados solidariamente por la cantidad de USD 1 millón.

El coste en abogados fue sobre USD 150.000 y 7 años tratando de obtener una sentencia que elimine de los procedimientos al ingeniero naval.

Un evento costoso, por algo que no era debido a negligencia del ingeniero naval.



Estudio de estabilidad

Un ingeniero naval en Francia realizó un estudio de estabilidad de una gabarra que garantizaba que permanecería estable hasta una carga máxima por un peso determinado. La condición de ésta garantía era que la gabarra para mantener la estabilidad debería ser cargada según el plan de carga y el lastre debiera dispersarse de conformidad con los planos dibujados.

Cuando la gabarra fue cargada ésta dió la vuelta y un total de EUR 831.150 fueron reclamados por pérdida de mercancía. ITIC negoció con los reclamantes en nombre del ingeniero naval. La reclamación fue eventualmente reducida a EUR 400,000 y pagada por completo por ITIC.



Equivocación en la evidencia

Un ingeniero naval fué instruido por el propietario de un barco para investigar la causa de las continuas grietas en el casco.

El informe emitido por el ingeniero naval atribuyó la culpa a los ingenieros originales por su fallo “negligente” al estudiar adecuadamente la frecuencia natural de las planchas, que ocasionaban la excesiva vibración del casco.

En base a éste informe, el propietario inició procedimientos contra los ingenieros iniciales. Estos defendieron la reclamación con éxito siendo capaces de prestar evidencia de que habían analizado adecuadamente la frecuencia natural de las planchas y que no se requirían análisis adicionales.

Posteriormente se conoció que el ingeniero naval poseía ésta evidencia en su posesión antes de que emitiera el informe.

El propietario reclamó del ingeniero naval los costes gastados en perseguir a los arquitectos originales como resultado directo de confiar en su defectuoso informe.

Un ferry de alta velocidad y el incremento de honorarios



Una compañía ordenó un ferry a un astillero. Un ingeniero naval asegurado por ITIC, fue nombrado para supervisar la construcción pero el diseño había sido realizado por otro ingeniero naval. Debido a que el barco sería utilizado en una ruta internacional, debería cumplir las regulaciones High Speed Craft (HSC), que son más estrictas que las regulaciones para barcos nacionales.

Diversas reuniones tuvieron lugar durante los nueve meses del periodo de construcción entre el astillero, el asegurado de ITIC y la sociedad de clasificación. Parecía que el propietario y el astillero querían construir el ferry barato.

Las regulaciones HSC especificaban ciertos requerimientos sobre la fabricación de los elementos del ferry. Sin embargo, la sociedad de clasificación no puso de manifiesto éstos requerimientos hasta cerca del final del período de construcción.

Las especificaciones significaban que el astillero debería realizar trabajo adicional, que implicaba extra costos. Este intentó pasarlos al asociado alegando negligencia de parte del asociado.

ITIC representó al asociado en una reunión con el astillero y señaló que no había evidencia de negligencia en el asociado cuyo única intervención era supervisar la construcción. El astillero a continuación retiró la reclamación.

Norays defectuosos

Un asociado de ITIC diseñó varios norays para colocarlos en un puerto del norte de Europa. La mayoría de los norays estaban soldados en posición y satisfactorios.

Un pequeño porcentaje de los norays deberían poder ser removidos para uso en atraque de buques roll on roll off al costado del muelle. Todos los norays removibles fallaron en las pruebas.

Transpiró que el tornillo específico del anclaje de los norays era del tipo erróneo y los tornillos de anclaje tiraron durante los tests de fatiga.

Los norays fueron devueltos al Reino Unido para su reforma y fueron reenviados al cliente. Los costes incurridos debido al fallo en el diseño ascendieron a USD 90.000. Esta cantidad fue abonada por ITIC.

Seguro de indemnización profesional especializado en los profesionales del transportes en cualquier lugar.