

**UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA**

**«El riesgo en el seguro del transporte marítimo»**

**Autor: Alfonso Arbolí González**  
**Director: Dr. Enrique García Melón**  
**Dr. José Luis Sánchez-Parodi Pascua**

**Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación**

**D. Enrique García Melón**, Catedrático del Departamento de Ciencias y Técnicas de La Navegación de la Universidad de la Laguna.

**D. José Luis Sánchez Parodi Pascua**, Profesor Titular de Universidad, en el Área de Derecho Mercantil del Departamento de Derecho Internacional y Procesal, de la Universidad de la Laguna.

CERTIFICAN:

Que bajo su dirección se ha realizado la tesis doctoral de **D. Alfonso Arbolí Gonzalez**, titulada **“EL RIESGO EN EL SEGURO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO”**

Y para que conste y surta los efectos oportunos, firmamos la presente en Santa Cruz de Tenerife a diez de Julio de mil novecientos noventa y ocho.

Dr.D. Enrique García Melón

Dr.D. José Luis Sánchez Parodi Pascua

**AGRADECIMIENTOS:**

Al Dr. D. Enrique García Melón, por su dedicación en la dirección de esta Tesis y su constante ánimo y apoyo.

Al Dr. D. Jose Luis Sánchez Parodi, por su ayuda y apoyo en la dirección y realización de la Tesis.

Al Dr. D. Germán de Melo Director del Centro Superior de Náutica de Barcelona, por su colaboración en la consecución de datos, sin los cuales me hubiera sido imposible realizar este trabajo.

A D<sup>a</sup> Alicia Ibañez, Jefe de la Sección de Transportes de la Comisión de Seguros Patrimoniales Responsabilidad Civil y Transportes de UNESPA, por la información facilitada para la consecución de datos y por su paciencia al atenderme con tanta amabilidad en todas mis consultas.

A D<sup>a</sup> Montserrat Merino de la Torre, Jefe de la Sección de publicaciones de la Comisión de Seguros Patrimoniales, Responsabilidad Civil y Transportes de UNESPA, por su atención y trato amable en mis consultas. , así como por su valiosa colaboración en el uso y comprobación de los Archivos y Biblioteca de la Entidad

A D. Angel Jerónimo, Director Gerente de Wintertur Canarias, por su ayuda y colaboración al poner a mi disposición los archivos y servicios informativos de la Compañía.

Al Capitán D. Alfonso Lasso de la Vega, Director Gerente de Seguros CAHISPA Canarias, por su ayuda en la aportación y consecución de documentación.

A D<sup>a</sup>. Marta Pérez Artengo, Administradora del Centro Superior de Náutica y Estudios del Mar, por el apoyo y la ayuda prestada en el uso de la fotocopidora, fax y teléfono, sin cuyo uso se hubiera complicado enormemente nuestro trabajo.

A D<sup>a</sup> Rosi Morilla Hernández, Funcionaria de la Secretaría del Centro superior de Náutica y Estudios del Mar, por las latas dadas para el uso del teléfono, fax y fotocopidora, indispensables para la consecución del trabajo.

A los compañeros del Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación, por su colaboración eficaz, apoyo, excelente trato y facilidades prestadas en la consecución de esta tesis.

A los compañeros del Departamento de Derecho Internacional y procesal, por las facilidades y colaboración prestados.

A mis hijos Dacil y Alfonso, que son el mejor patrimonio que tengo, prometiéndoles a partir de la consecución de este trabajo, más dedicación y tiempo.

Y una dedicación especial a la persona en la que más han repercutido estos esfuerzos y que más ha colaborado con sus desvelos y apoyo, sobre todo en los momentos de desánimo y desfallecimiento, me refiero a Cionina, la esposa más encantadora del mundo.

**A Francisco y M<sup>a</sup> Leonor, mis padres, por haber sabido inculcarme desde pequeño el afán de esfuerzo, lucha, trabajo y superación que me han permitido realizar esta Tesis.**

## INDICE

<b>Introducción:</b> .....	XI
----------------------------	----

### **Material y Métodos**

ESTRATEGIAS UTILIZADAS PARA LA RECOGIDA DE INFORMACIÓN: .....	XVIII
MATERIAL UTILIZADO: .....	XX
MÉTODO: CÁLCULO Y VALORACIÓN: .....	XX
PROBLEMA QUE PLANTEA EL TRABAJO: DIFICULTADES: .....	XXI

### **Capítulo 1 Antecedentes Históricos**

1-1. - EL SEGURO MARÍTIMO EN LA ANTIGÜEDAD: .....	XXVI
1-2.- EL SEGURO MARÍTIMO EN LA ÉPOCA DE CARTAGO Y DEL IMPERIO ROMANO: .....	XXVIII
1-3.- EL SEGURO MARÍTIMO DESPUÉS DEL IMPERIO ROMANO: .....	XXXI
1-4.- EL SEGURO MARÍTIMO EN LA EDAD MEDIA: .....	XXXI
1-5.- EL SEGURO MARÍTIMO EN LA EDAD MODERNA: .....	XXXIII

### **Capítulo II Estado de la Cuestión**

LOS AVANCES TECNOLÓGICOS CON RESPECTO AL RIESGO: .....	LXXIV
LAS SOCIEDADES CLASIFICADORAS: .....	LXXIX
EL COMISARIO DE AVERÍAS: .....	XCIV

### **Capítulo III Fundamentos**

III-1.- EL RIESGO EN EL SEGURO MARÍTIMO: .....	CXI
III-2.- LOS RIESGOS DE GUERRA Y SU GARANTÍA: .....	CXL
III-3.- LOS RIESGOS DE PUERTO Y SUS PECULIARIDADES: .....	CXLI
III-4.- RIESGOS INHERENTES A LA CONSTRUCCIÓN DE UN BUQUE: ...	CXLIII

## **Capítulo IV**

### **El seguro marítimo**

IV-1.- EL SEGURO: GENERALIDADES: .....	CLII
IV-2.- EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO: .....	CCIV
IV-3.- EL SEGURO DE CASCOS: .....	CCX
IV-4.- EL SEGURO DE MERCANCÍAS: .....	CCXXXVIII
IV-5.- LOS SEGUROS DE P.&I. Y LOS CLUBES: .....	CCXLXXIII
IV-6.- LA LIQUIDACIÓN EN EL SEGURO MARÍTIMO: .....	CCLXXXIII

## **Capítulo V**

### **La póliza en el seguro marítimo**

V-1.- LAS PÓLIZAS DE SEGURO MARÍTIMO: .....	CCC
V-2.- LA PÓLIZA MARÍTIMA PARA EL SEGURO DE MERCANCÍAS: .....	CCCXL

## **Capítulo VI**

### **Resultados y Discusión**

VI-1.- EVOLUCIÓN DE LA FLOTA DESDE EL AÑO 1.990 AL 95: ....	CDXXXVI
VI-2.- ANÁLISIS MUESTRAL DE LOS DISTINTOS SONDEOS: .....	CDXXXIX
VI-3.- ESTUDIO ESTADÍSTICO GENERALIZADO DE LA SINIESTRALIDAD: ...	DCXXVIII

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

ANEXO N<sup>o</sup>. I: EL BILL OF LADING. EN EL TRANSPORTE MULTIMODAL

ANEXO N<sup>o</sup>. II: LIQUIDACIÓN DE UNA AVERÍA GRUESA

# **Introducción**

El particularismo del Derecho Marítimo se ha justificado tradicionalmente sobre la base de las características de la aventura marítima, influida por factores como el riesgo y la lejanía

Esa visión ha cambiado al ritmo de los avances técnicos. Desde la máquina de vapor a la revolución de las telecomunicaciones, de la informática, de las nuevas energías, de la construcción naval, las mutaciones experimentadas en el fenómeno técnico y económico de la navegación son verdaderamente espectaculares. En menos de dos siglos se ha producido una transformación acelerada y profunda de un Derecho que se definía en función de las notas de tradicionalismo y estabilidad. Nuevos descubrimientos y nuevos inventos han operado transformaciones fundamentales en el fenómeno de la navegación, a cuyo remolque navega el Derecho que lo regula y, por supuesto sus instituciones. Pero el riesgo y la lejanía no han desaparecido, a pesar de los nuevos instrumentos técnicos de seguridad y comunicación, el mar sigue siendo el escenario de las “aventuras”. Se ha cambiado el signo, no cabe duda alguna, pero no se ha podido cambiar su carácter de empresa amenazada por el peligro.

Aunque los adelantos de la tecnología han servido para conjurar muchos riesgos tradicionales, su desarrollo ha engendrado otros nuevos, con una entidad tal que su conversión en siniestros reviste muchas veces el carácter de verdaderas catástrofes. En este orden se destaca el fenómeno de la contaminación marina, aumentado por los riesgos que para la navegación aportan los grandes supertanques, dedicados a la carga y transporte de petróleo crudo u otros productos peligrosos, o los buques de propulsión nuclear. Tenemos que añadir la valoración que, ante amenazas y agresiones incuestionables, ha adquirido en nuestros días el bien jurídico la conservación de la naturaleza, del medio ambiente, y de la mar, como el ámbito de mayor extensión de un planeta en peligro. El aumento de este tipo de riesgos, demostrado con gran cantidad de siniestros catastróficos, y la especial sensibilidad de la conciencia mundial en temas tocantes a la ecología, han conseguido que el Derecho Internacional de a estos problemas el tratamiento que se merece.

Sin entrar en cuestiones conceptuales de disciplinas jurídicas, hemos optado por un método sincrético, que parte del examen de los supuestos fácticos y de su calificación jurídica, para concluir con el de las normas reguladoras de la realidad acotada. El carácter diverso de estas normas nos obliga a contemplar el tema desde distintas perspectivas, de Derecho interno y de Derecho Internacional, y desde diferentes sectores del Ordenamiento Jurídico. Esta visión poliédrica de las normas permite aprehender globalmente el objeto de investigación, sin parcializar su contenido dentro de los angostos límites de una especialidad concreta. Tarea difícil porque exige desenvolverse con cierta habilidad en la formación jurídica y en su concepción unitaria del Ordenamiento positivo, para superar el típico riesgo de los que navegan por los mares de la especialización, es decir, saber mucho, de poco; cada vez mas, de menos; para terminar sabiendo todo, de nada...

La multiplicidad de planos sobre los que se enfoca el estudio contenido en esta tesis, no produce merma alguna en la claridad y buen orden de su tratamiento, ya que hemos intentado distribuir con nitidez y correcta disposición sistemática la heterogénea materia objeto de la misma.

En aplicación de este método dedicamos el Capítulo I a los antecedentes históricos, haciendo un estudio pormenorizado y cronológico de la materia desde la Antigüedad hasta nuestros días, pasando por las épocas de comercio floreciente en el que la legislación de algunas ciudades impuso su hegemonía en el comercio marítimo; en este sentido, hacemos un amplio estudio del Consulado del Mar de Barcelona.

En el Capítulo II se estudia el estado actual de los seguros marítimos, realizando un corto análisis de la influencia que los nuevos avances tecnológicos tienen a la hora de estipular los riesgos que se van a cubrir, así como, su influencia en el costo de la prima a abonar. No podía faltar un estudio sobre las Sociedades Clasificadoras que con sus bases de datos y con su información tanto tienen que ver a la hora de establecer las primas y los riesgos. Cerramos este capítulo estudiando la figura del Comisario de Averías, cuya intervención a la hora de peritar los daños es fundamental.

Los fundamentos constituyen el contenido del Capítulo III, construidos sobre el régimen sustantivo del riesgo en el Seguro marítimo, base fundamental de la propia existencia del mismo, pues sin riesgo no habría necesidad de Seguro. Por tanto en este

capítulo, damos al riesgo un tratamiento profundo y extenso que nos ayudará a entender posteriormente las dificultades que entraña el estudio y análisis de los riesgos, hoy día una profesión casi artística, pues los criterios que han de barajarse son tan variados y complejos que precisan de unas aptitudes especiales para tratarlos con éxito. Hacemos un estudio de los riesgos de Guerra y su garantía; de los riesgos de Puerto y sus peculiaridades así como de los riesgos inherentes a la construcción de buques.

El Seguro Marítimo integra la materia del Capítulo IV, al estudio de las generalidades del seguro en general sigue el Contrato de Seguro Marítimo, con sus variedades de casco y mercancías; extendiéndose el ámbito del capítulo a los seguros de Protección e Indemnización y al los Clubes. Terminamos con el análisis de la liquidación en el Seguro Marítimo.

En el Capítulo V, hacemos un estudio pormenorizado de la Póliza de seguro, como elemento formal de este contrato, haciendo hincapié en la Póliza para el seguro de mercancías.

A continuación en el Capítulo VI realizamos un extenso sondeo de datos estadísticos que nos van a facilitar la información necesaria para poder analizar la magnitud de los riesgos.

Finalmente presentamos las conclusiones, así como las referencias correspondientes a la bibliografía utilizada.

La información complementaria la presentamos en forma de dos anexos en los que tratamos el Conocimiento de Embarque en un transporte multimodal; y Una liquidación de avería gruesa.

## **MATERIAL Y MÉTODOS**

### **Estrategia utilizada para la recogida de información.-**

El primer paso que dimos para la realización de esta Tesis, fue la revisión bibliográfica, relacionada con el tema, que estaba a nuestro alcance. Consultando libros de texto; Publicaciones Oficiales; Revistas específicas de los diferentes Institutos; Revistas de divulgación científica; publicaciones de Organismos nacionales e internacionales; Comunicaciones y publicaciones de Asociaciones, Colegios profesionales, Cámaras de Comercio; Artículos de prensa; Enciclopedias; tanto nacionales como internacionales. Aprovechando la Situación privilegiada del puerto de Santa Cruz de Tenerife y el de Las Palmas de Gran Canarias, en el nudo de unión de los tres continentes: Americano, Africano y Europeo. Con un intenso tráfico de cabotaje y de altura, tanto tramp como regular, nacional e internacional, nos permitió la realización de repetidas visitas a los buques para recabar información de accidentes, averías y siniestros. Esto unido a la información recogida en las sedes de las compañías de Seguros que operan en estos puertos, nos facilitó las primeras herramientas para comenzar nuestra investigación.

También se realizaron visitas a diferentes compañías navieras y consignatarias en las que recibíamos información conceptual sobre pólizas, primas, riesgos, siniestros, clubes, coberturas, etc., etc.

Estos cambios de impresiones con los usuarios de los seguros por una parte y con los representantes de las compañías aseguradoras por otra, nos aclararon bastantes dudas que teníamos al comenzar y además nos permitió establecer unas preferencias a la hora de establecer los distintos baremos que usamos en nuestras investigaciones. Claro que no fueron las únicas y definitivas, porque entonces nuestro trabajo no hubiera cubierto las expectativas que teníamos trazadas para el mismo, pues nos darían una visión muy particular del transporte marítimo, referido solo al tráfico: Canarias Península y Canarias interinsular.



### **Material utilizado.-**

Especialmente constituido por los fondos documentales existentes en: Biblioteca del Centro Superior de Náutica y Estudios del Mar; Biblioteca Central de la Universidad de la Laguna; Biblioteca de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria; Biblioteca MAPFRE de Madrid; Archivo y Biblioteca de La Unión y el Fenix Español de Madrid; Archivo y Biblioteca de Wintertur Seguros, de Barcelona; Archivo de la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Barcelona; Archivo del Lloyd's de Las Palmas de Gran Canaria; Biblioteca y Archivo de UNESPA (Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras); Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento y Bibliotecas privadas.

Asimismo hemos empleado las publicaciones de siniestros de Unespa, del Ministerio de Fomento y del Lloyd's, de los últimos diez años. Como manuales, enciclopedias, clausulados, Pólizas de seguros y normas de los Clubes y de los Seguros P&I. También hemos utilizado información del Comisariado; Marítimo Español, y, cuanta documentación e información sobre Seguros Marítimos o siniestros marítimos, publicados en prensa y revistas técnicas y especializadas.

### **Método, cálculo y valoración.-**

El método empleado para la primera fase de revisión ya quedó explicado en el apartado de estrategia empleada para la recogida de información.

La segunda fase del trabajo fue llevada a cabo con la colaboración del departamento de Estadística de la Universidad de La Laguna, y consistió en clasificar y calibrar todos los datos obtenidos, lo que nos abrió un campo enorme de posibilidades para investigar, pero nosotros decidimos sintetizar la información para reconducirla al dato final que nos interesaba y que a la postre era el tema de las conclusiones de nuestro trabajo. Con toda la información ya clasificada, clareada y contabilizada, procedimos a “peinar” todas las tablas de datos y combinar informaciones, con lo cual obtuvimos datos sobre mayor o menor incidencia en los accidentes de acuerdo a la edad del buque, la carga, la

nacionalidad de las tripulaciones, la época del año, etc. Que nos sirvió para establecer las conclusiones antes referidas.

### **Valoración.-**

Primero comprobamos las distintas informaciones que teníamos sobre los siniestros anuales de los últimos diez años, con los datos obtenidos de cada uno de los centros de información analizamos si los datos resultantes de ambos, podían ser clasificados o estudiados de forma conjunta.

A continuación se clasifican los datos por grupos, según la característica que nos interesaba conocer y por último se fabrican los cuadros resumen que finalizaba la fase previa de obtención de datos.

### **Problemas y dificultades que presentó el trabajo.-**

La primera fase de revisión bibliográfica, nos presentó el problema de la escasez de bibliografía existente sobre el tema que encontramos. Observamos que en los textos legales mas recientes, a nuestro alcance inicial, apenas se hace mención sobre temas relacionados con el Seguro Marítimo. Ya es bastante corriente el comprobar que en nuestro país se vive bastante de espaldas al mar, a pesar de nuestro litoral marítimo y de nuestra historia, pero en vez de rendirnos ante esta eventual contrariedad, comenzamos a investigar fuera de nuestro entorno y poco a poco fuimos encontrando la vía de investigación que nos interesaba, al principio con muchas trabas, pues en el mundo del Seguro Marítimo y en su entorno, se actúa con mucho recelo y cuesta bastante trabajo encontrar colaboración, pero gracias a la comprensión y ayuda de algunas personas directamente relacionadas con esta Institución, y que recogemos en el capítulo de agradecimientos, pudimos superar los primeros escollos, después ya todo fue una vertiginosa corriente de información que en varias ocasiones llegó a desbordarnos e incluso a crearnos incertidumbres acerca de la vía investigadora elegida,

pues se presentaban algunas vías muy interesantes, no obstante y gracias al buen juicio y criterio de nuestros directores, las cosas volvían a su normal acontecer.

El segundo problema era nuestro desconocimiento sobre tratamientos estadísticos, que eran imprescindibles para poder llevar a buen término nuestra investigación, pero como comentamos anteriormente ese escollo se solucionó con la colaboración de nuestros compañeros del Departamento de Estadística de la Universidad de La Laguna.

Una vez superados estos problemas el tercero y no menos importante fue el de la realización física de la Tesis y el tiempo material necesario para poder conseguirlo. Aquí no cabe la ayuda de nadie y todo el problema se solucionó a base de esfuerzo, horas de sueño y disciplina de trabajo, si bien es verdad que las anotaciones de los Directores de la Tesis también jugaron un papel importante en esta última fase.

# **Capítulo 1**

## **Antecedentes Históricos**

### **I -1. - El Seguro Marítimo en la antigüedad.-**

El Seguro Marítimo es el mas antiguo de todos los que existen, lo que resulta lógico teniendo en cuenta que en el desenvolvimiento de la humanidad, uno de los elementos mas importante de todos los que entraron en juego fue el comercio, y sobre todo el comercio o transporte marítimo.

El transporte marítimo, como necesidad económica que generó el desarrollo del comercio, se remonta a tiempos muy remotos; ya desde sus orígenes se distinguió del transporte terrestre por tres factores:

- a) Su economía.
- b) Sus mayores riesgos.
- c) El aislamiento de la pequeña comunidad humana existente en los buques respecto de los poderes e instituciones de tierra firme.

Estas particularidades de tipo técnico motivaron las correspondientes especialidades en el campo de lo jurídico; así, para luchar contra la magnitud de los riesgos aparecen figuras tendentes a limitar la responsabilidad del naviero mediante la distribución de los mismos entre las partes intervinientes en la aventura marítima:

- a) Avería gruesa.
- b) Fortuna de mar.
- c) Préstamo a la gruesa.
- d) Echazón.

Por otra parte, se dota al jefe de la nave con grandes poderes para poder suplir a las autoridades terrestres en todo lo referente al orden de a bordo, etc.

Cuando comienza a desarrollarse este comercio aumentan los valores en riesgo, tanto respecto al buque como a la mercancía; los armadores y los comerciantes, necesitan tener la seguridad de que en caso de pérdida, serán resarcidos de la misma, naciendo así el seguro marítimo, que va a ir evolucionando, en todos los aspectos, al mismo tiempo que lo hace el comercio.

El documento legislativo mas antiguo que parece conocerse, conteniendo normas reguladoras del transporte marítimo, es el **Código de Hamurabi**<sup>1</sup> VI Rey de Babilonia, (2.000 a. A de C), quien lo mandó grabar en un cilindro de piedra y así ha llegado hasta nosotros. Su contenido regula materias diversas, entre ellas algunas de Derecho Marítimo, (Construcción de naves; Contratos de embarque; Abordajes; etc.).

La India posee un Código que, hasta el descubrimiento del anterior fue considerado como el mas antiguo de los que ha llegado a nosotros, su antigüedad se remonta al s. XIII A. De C. Se trata del **Código de Manú**<sup>2</sup> o mas propiamente llamado **Manava Darmasarta**, revelado por el Dios Manú en el origen de los tiempos; En su libro VIII contiene preceptos alusivos al transporte marítimo y al flete.

El Pueblo de los Fenicios, que fue eminentemente marinero, no nos ha legado obra literaria alguna de importancia, por lo menos que se haya descubierto hasta la actualidad, y por tanto tampoco de Derecho Marítimo.

No cabe duda alguna respecto a que Grecia tuviera una extensa y completa legislación marítima, posiblemente de carácter consuetudinario, pero a nosotros solo nos han llegado algunos fragmentos entresacados de los **Discursos de Demostenes**<sup>3</sup>, conteniendo normas sobre Avería gruesa, préstamo a la gruesa y Copropiedad de naves.

Sin embargo Rodas, la pequeña isla del Mar Egeo, produjo la primera recopilación de costumbres Jurídico-Marítimas, posiblemente inspirada en la legislación Helena, preponderantes en el Mediterráneo y que publicó en forma de Ley: **Lex Rhodia**.<sup>4</sup> Se trata de una codificación reguladora de numerosas materias en Derecho Marítimo y que fue realizada hacia el año 475 A. De C., si bien no sabemos con exactitud la fecha

La **Lex Rhodia** se extendió rápidamente por casi todo el Mediterráneo sirviendo posteriormente a Roma y a Bizancio de inspiración en la elaboración de sus respectivas legislaciones marítimas e incluso aplicándose en muchos casos directamente.

## I – 2. - El Seguro Marítimo en la época de Cartago y del Imperio romano.-

Tampoco el pueblo de Cartago nos ha legado texto alguno de Derecho Marítimo, al menos que se haya descubierto, a pesar de ser un pueblo eminentemente marinero y los romanos se ocuparon poco de las cuestiones marítimas, hasta que la primera guerra púnica les mostró la necesidad de atender a las mismas.

Las primeras noticias que tenemos sobre el seguro marítimo nos las proporciona Tito Livio en su **Historia de Roma**<sup>6</sup>, del año 59 A. De C., en la que nos hace referencia a la II Guerra Púnica del año 215 A. De C., precisamente en España los patricios, que monopolizaban el comercio y por consiguiente eran los encargados de avituallar a las tropas, obligan al Senado de Roma a asegurarles en una cantidad determinada los envíos con destino a España; éste es el motivo por el que algunos autores atribuyen al Derecho Romano la invención del contrato de Seguro, sin embargo, actualmente, se ha desestimado esta teoría, ya que lo que se usaba en el Derecho Romano, era un contrato de carácter aleatorio muy parecido al denominado Préstamo a la Gruesa que regula nuestro Código de Comercio.

También y a través de este historiador tenemos noticias del primer fraude en el seguro marítimo<sup>7</sup>, parece ser que el Patricio Postuminos de Pyrge, cargó buques viejos con objetos de poco valor y los hundió durante la travesía. El fraude se descubrió y la presión del pueblo romano exigió al Senado presentar una moción contra Postuminos obligándole a expatriarse.

Al principio en el Derecho del Imperio Romano se confundía el Derecho Del tráfico marítimo con las disposiciones sobre el tráfico en general y por eso las normas reguladoras de los temas marítimos se recogían en los **Edictos Pretorianos**<sup>5</sup>, que no eran sino resoluciones a cuestiones litigiosas de todo tipo examinadas al criterio del Derecho Común.

Desde mediados del s. IV, Roma empieza a manifestar su interés por la navegación y por el comercio marítimo. Los tráficos se desarrollaron de forma cada vez mas impetuosa tras las guerras victoriosas sobre Cartago, lo cual se dejó sentir en el plano institucional como demuestra la creación de una nueva magistratura, el **Praetor**

**Peregrinus**<sup>8</sup>, o mejor dicho: **qui ius dicet inter cives et peregrinos**, Magistrado que administraba justicia en los litigios entre ciudadanos romanos y extranjeros.

Asimismo en ese período, se fue formando una nueva categoría del Derecho, el: **Ius gentium**<sup>8</sup>, cuerpo de normas encaminadas a regular las relaciones que se iban desarrollando entre ciudadanos romanos y extranjeros. Ya en la clase gobernante había corrientes contrarias con respecto al comercio, como demuestran las luchas políticas que se desarrollaron en torno al **Plebiscito Claudiano**<sup>7</sup>, del año 218. Esa Ley prohibía a los senadores de Roma poseer naves de arqueo superior a 300 ánforas, equivalentes a naves de 8 Tns. La mayoría de los senadores combatió esta ley denodadamente pero fue aprobada con una fuerte oposición del partido democrático, encabezado en esa época por Flaminio.<sup>7</sup> Puede que en la decisión pesara también la ideología tradicional de mantener a la clase gobernante alejada de los riesgos del comercio marítimo mas propios de una aristocracia agraria; aunque no todos los miembros del orden equestre se dedicaban a especulaciones financieras y al comercio, sino que muchos empleaban sus capitales en inversiones mas tradicionales, como la agricultura. Sin embargo, la mayoría de los equites se consagraban a los negocios y las finanzas, prohibidos por las rígidas normas de la costumbre y de las leyes. Estos hombres de negocios comienzan a aparecer con la II Guerra Púnica, cuando ciudadanos privados invirtieron dinero en empresas ligadas a las exigencias bélicas. Así ocurrió con la construcción naval en la que se usó un negocio jurídico análogo al **foenus nauticum**, ya que los constructores de las naves se obligaban a pedir la devolución de la suma solo en el caso de que la empresa se concluyera felizmente.<sup>9</sup> Plutarco atribuyó a Catón la práctica de una actividad mercantil mediante la cual se formaba una sociedad, de al menos 50 personas con otras tantas naves; ésta contrataba un préstamo marítimo, con el objeto de limitar el riesgo a pequeñas partes y no a todo el capital.<sup>9</sup>

Mas adelante, los pretores comienzan a introducir en sus edictos ciertas acciones de carácter exclusivamente marítimos, como la **Exercitoria Actio**<sup>5</sup>, que era la acción o el derecho que tenían las personas que habían contratado con el “Magister Navis” o Capitán para pedir indemnización al “Exercitore” o naviero por los daños y perjuicios que aquel les hubiese ocasionado.

También el “Foenus Nauticum” o Préstamo a la Gruesa era conocido en el Derecho Romano; por otra parte también se conocían las Leyes Rodias que eran aceptadas en todo el Imperio y se aplicaban como disposiciones complementarias a los Edictos Pretorianos, posteriormente fueron incorporadas a las Leyes del Imperio Romano, siendo observadas siempre que no se opusieran a las Ordenanzas Imperiales.<sup>5</sup>

En el último período de la República se elaboró una amplia disciplina de las relaciones marítimas, lo que demuestra el gran desarrollo que tuvo el comercio, como ejemplo podemos citar la **actio oneris aversi**<sup>10</sup>, descrita por Alfenus Varo, que vive en el último siglo, según la cual se actúa contra el nauta que hubiera obrado con fraude sobre la carga a él confiada.

El desarrollo del tráfico, mas allá del Mar de Arabia se vio facilitado por el descubrimiento del régimen de los monzones, vientos que soplan de Marzo a Septiembre del SO al NE y de Noviembre a Marzo del NE al SO, que se utilizaron en el comercio marítimo; este descubrimiento se debe a Hipparcos<sup>11</sup>, que se aventuró a poner proa directa a la India, abandonando la antigua derrota a lo largo de la costa y bastante mas larga. El descubrimiento abrevió la travesía a la India y fortaleció el desarrollo del comercio marítimo.

La conquista de Arabia por Trajano indujo a instituir una flota en el Mar Rojo para llegar a la India.<sup>12</sup> Se veló por la seguridad de la navegación, no solo luchando contra los piratas, sino también con la instalación de faros diseminados a lo largo de las costas y a la entrada de los puertos.

### **I-3. - El Seguro marítimo después del Imperio Romano.-**

Cuando se escindió el Imperio Romano, fijándose la corte de Oriente en Constantinopla, El Derecho Marítimo adquirió gran importancia ya que se trataba de dominios rodeados casi totalmente por el mar, se tomó de modelo la Lex Rhodia que en parte fue introducida en el **Digesto de Justiniano**,<sup>10</sup> En esta obra aparecen reproducidos los preceptos de la Ley Rodhia referentes a la echazón (D. XIV,2,9) conociéndose por ello este fragmento como la **Lex Rhodia de iactu**.

En el Digesto aparecen normas de Derecho Marítimo diversas, como las procedentes de la Lex Rhodia y otras, de inspiración helénica probablemente, que tratan de las obligaciones del transportista de su responsabilidad, de los hurtos en daño de los cargadores, del naufragio e incluso de normas de carácter público como las referentes al dominio público de la costa, la playa y el Derecho de presa. Posteriormente, también en el Imperio Bizantino, aparece a finales del s. VIII o primeros del IX una compilación de leyes y Jurisprudencia marítimas que por espacio de varios siglos estaría en vigor en el Adriático y en la Italia meridional, se trataba de las llamadas **Leyes Pseudorrodias**, o mas propiamente dichas: **Nomos Rhodios Nautikos**<sup>10</sup>, procedentes de las disposiciones justinianas, según algunos historiadores, estas leyes Pseudorrodias constituían el Libro LIII del cuerpo legislativo mas importante de la época: **Las Basílicas**, publicadas por el emperador bizantino Basilio el Macedonio y su hijo.

En occidente, con la caída del Imperio, el Derecho Romano sufrió una grave crisis. El comercio marítimo, por otra parte, apenas traspasaba los límites del cabotaje en los diversos lugares del Mediterráneo y del Atlántico.

#### **I-4. - El Seguro Marítimo en la Edad Media.-**

Fue hacia el siglo XII cuando se inició el resurgimiento de la navegación, principalmente en las repúblicas italianas constituidas en forma de Ciudades-Estado, cobrando también cierta importancia otras ciudades del Mediterráneo Norte como Barcelona, Valencia, Marsella, etc. En esta época mientras el D.Comercial terrestre, y con frecuencia, el mismo D.Civil permanece abandonado a la incertidumbre y a la variación de la tradición el Derecho Marítimo adquirió un aspecto de estabilidad y autonomía por medio de numerosos textos elaborados en las distintas Ciudades-Estado, que recopilaban el gran numero de normas consuetudinarias existentes. Como señala el Profesor Garrigues<sup>13</sup>, se destaca aquí el Derecho Marítimo como especialidad jurídica y rama autónoma del Derecho, nacida para regular el tráfico y las relaciones existentes entre las grandes ciudades marítimas que se encontraban en celoso aislamiento con respecto a las poblaciones de tierra adentro. Como consecuencia de esta autonomía

aparece una serie de: fuentes, procedimientos y hasta jurisdicción, propias del Derecho Marítimo; como dice el Profesor Garrigues<sup>13</sup>, *El Derecho Marítimo brota de fuentes genuinas de la propia vida marítima y discurre por cauces peculiares y particulares.*

Los cuerpos normativos mas importantes de esta época, relacionados de algún modo con el seguro marítimo, que hemos encontrado pertenecen a las Ciudades-Estado y están formados por tres grupos diferentes:

El primero está compuesto por recopilaciones de usos y costumbres que observaban, generalmente, los marinos y hombres de la mar en la navegación y son refundiciones del Derecho Consuetudinario.

El segundo tiene carácter público, eminentemente, y consiste en ordenanzas dadas por las autoridades de las Ciudades-Estado, que regulan la navegación y el tráfico en los puertos.

El tercero está compuesto por una recopilación de normas de carácter jurisprudencial. Los principales cuerpos normativos mas importantes de esta época nos los han legado las Ciudades-Estado de acuerdo a la siguiente relación:

**Pisa :** Poseedora de una flota muy poderosa, aplicó por medio de sus magistrados el Derecho Romano a través de las **Basílicas**, hasta que creó y consolidó unos usos en materia marítima recogidos en una colección que se denominó **Contitutum Usus**.<sup>14</sup>

**Amalfi:** Esta ciudad estaba situada en la zona occidental italiana y usó al principio las **Leyes Pseudorrodias**, para crear mas tarde un cuerpo de leyes propias que llegó a alcanzar gran fama y prestigio conocido con el nombre de: **Tabula Amalfitana** o **Tablas de Amalfi**.<sup>14</sup> Estas Tablas regularon la navegación marítima en el aspecto público y privado.

**Trani:** Esta ciudad creó en el año 1.063 un cuerpo de leyes marítimas denominado: **Ordinamenta et Statuta maris edita per consules civitatis Trani**.<sup>14</sup>

**Barcelona:** Fue la cuna del cuerpo legislativo que mas trascendencia tendría en el futuro y la que mas legislación sobre seguros marítimos nos ha transferido. Existía en Barcelona Un Tribunal marítimo constituido por hombres prácticos en la navegación, denominados **Consules**<sup>14</sup>, al igual que ocurría en otras ciudades del Mediterráneo; Este Tribunal, conocido con el nombre de: **Consulatus Maris**, era competente para conocer y resolver en los litigios de carácter marítimo que se le planteasen, observando para su

resolución los usos y costumbres que predominaban en la navegación por aquél entonces. Según los historiadores<sup>16</sup>, existían varias colecciones de usos, que recopiladas hacia la década de 1.260 a 1.270, posiblemente dieron lugar a una colección denominada **Costums de la Mar**, que constituían una recopilación de los usos, costumbres y reglas reguladores de la navegación marítima aplicados en Barcelona desde principios del s. XIII o quizá desde tiempo anterior, siendo los que sirvieron de base para la publicación posterior de la obra universalmente conocida como el: **Libre del Consolat de Mar**. La elaboración de esta obra se la adjudican España, Italia y Francia, sin embargo la opinión mas generalizada es que la hizo un escribano del Consulado o Tribunal Marítimo de la ciudad de Barcelona y en lengua catalana. Esta es por ejemplo la opinión de Pardessus<sup>17</sup>, a quien siguen la Mayoría de los autores. Si bien García Sanz afirma que la primera redacción se realizó en Mallorca y posteriormente se reprodujo en la capital catalana.

La fecha de su aparición, constituye todavía hoy opinión generalizada de los historiadores que fue alrededor de 1.370. Así opina entre otros Valls Taberner

El **Llibre del Consolat de Mar**, una vez redactado, a finales del s. XIV, no tardó en difundirse por todo el Mediterráneo; aceptándose en todos sus puertos ya en el s. XV como la norma reguladora del tráfico marítimo y como Código de aplicación en los Tribunales marítimos de los diversos países ribereños, debido a su enorme justicia y sabiduría, llegándose a traducir a partir de 1.484 en casi todos los idiomas europeos, incluido el latín. Llegó a constituir un verdadero **ius comune**, del mar, siendo aplicado como D.Supletorio de los vigentes en los diferentes países. Se ha dicho de él que es el único Código marítimo existente en Europa, hasta las **Ordenanzas de Colbert**, de 1.681, inspirador directa o indirectamente de los diferentes textos marítimos que se han ido constituyendo hasta que llegó el fenómeno codificador del s. XIX. Incluso los actuales Códigos son deudores, en muchos puntos dedicados al comercio marítimo, del viejo Consulado del Mar Catalán.

El Consulado del Mar nos ha legado toda una colección de antiguas ordenanzas de seguros marítimos formadas por los consulados de las ciudades de Barcelona, Burgos, Sevilla y Bilbao.<sup>14</sup> Entre ellas podemos destacar:

a) Ordenanza de Seguros Marítimos hechas por el Magistrado Municipal de la Ciudad de Barcelona; Corregidas y reformadas en alguno de sus capítulos con el presente Bando publicado en 1.436 y traducido del original Catalán, copiado del Libro de Ordinaciones del archivo de la ciudad, que comprende desde el año 1.433 hasta 1.455, al fol. LXI: .....“Por mandamiento del honorable Mosén Guillen de Sant Climent, Caballero, Veguer de Barcelona y del Honorable Mateo Desvalls Bayle de dicha Ciudad, esto es, de cada uno de ellos en cuanto toca a su respectiva jurisdicción. Como las ordenanzas hechas para los Seguros Marítimos y mercantiles que se hacen en Barcelona sobre géneros y mercaderías de vasallos del Señor Rey, y se cargan en navíos o fustas de "extrangeros", prohíben que ninguna persona pueda asegurar en ellos sino la mitad del coste; y atendiendo al tiempo que corre y a otros respetos, no son practicables en provecho de la causa pública, antes necesitan de corrección y enmienda. Por tanto ordenaron los Concelleres y Prohombres de dicha ciudad, corrigiendo y enmendando las dichas ordenanzas ya hechas en lo que respecta a las cosas arriba escritas, en virtud de la reserva en las citadas ordenanzas contenida.

Que de Hoy en adelante sobre géneros y mercaderías cargadas o que se hayan de cargar en navíos o fustas de extrangeros, puedan asegurarse los vasallos del Señor Rey en las tres quartas partes solamente del verdadero coste o valor de los efectos que en ellos se cargaren o fuesen cargados, incluso los gastos en el despacho de derechos o vectigales, sin ningún fraude, mas no el coste del seguro de dichos géneros: quedando las demás cosas de las citadas ordenanzas en su fuerza y vigor”.....

a) Ordenanzas para los Seguros Marítimos hechas por el Magistrado Municipal de Barcelona en 1.458; traducidas del original catalán, copiado del registro Praeconum, Ordinat. Et Bannor. Del archivo de la ciudad, que comprende desde el año 1.456 hasta 1,462 fol. 85; .....”Ordenaron dichos caballeros y prohombres, que los navíos y fustas de extrangeros, esto es, que no sean de vasallos y súbditos del Señor Rey, ni los cambios dados a riesgo de aquellos buques, ni las ropas o caudales que se carguen o naveguen con ellos a donde quiera y de cualquiera que sean, no puedan ser asegurados ni aseguradas en Barcelona en todo o en parte de ningún modo. Y si lo

contrario se hiciese, tales seguros no podrán aprovechar a los aseguradores; antes bien todas las obligaciones que fuesen hechas o se hiciesen por razón de ellos, por el mismo hecho sean nulas, y como no hechas, ni por ellas pueda alguno ser demandado, ni citado a juicio en alguna manera. Pero, por quanto en las partes de poniente, esto es, mas allá del estrecho de Gibraltar hasta Flandes e Inglaterra, muy de tarde en tarde navegan baxeles o fustas de vasallos del dicho Señor Rey, y si no pudiesen dichos vasallos asegurarse cargando en navíos extranjeros, la negociación recibiría detrimento; por tanto declaran: que no obstante el dicho capítulo, todos y cada uno de los vasallos del Señor Rey se pueden asegurar en Barcelona sobre cualesquiera géneros, mercaderías, haberes, y cambios dados a riesgos de mar, que se dieren o se cargaren en dichas partes de salida tan solamente, en cualquiera navío de extranjeros, hasta los dos tercios del valor de dichos géneros, mercaderías, haberes y cambios dados a riesgos de mar, en los cuales valor y coste sean comprendidos el despacho y el precio del seguro y no mas arriba. Y si lo contrario se hiciese, se observará el capítulo sobredicho en la forma que en él se contiene”....., siguen otras veinte ordenanzas similares.

b) Declaración y corrección sobre algunos capítulos de las ordenanzas de seguros publicadas en el año 1.461; .....”Ordenaron: que de hoy en adelante ningún mercader, ni otra persona, de cualquiera condición que sea, se atreva ni intente directa o indirectamente a firmar poderes a alguno fuera de la dicha ciudad, ni otros contratos de débitos, compañías, ni otros contratos o escrituras públicas o privadas o en otra manera, para asegurar navíos de extranjeros, y efectos, mercaderías y haberes que se cargaren en ellos; ni pueda encargar por cartas ni dar tampoco comisión a alguno en otra parte para tomar tales seguros; ni escribanos algunos puedan tomar ni recibir tales poderes o contratos de débitos, ventas, compañías u otros, baxo de cualquier nombre que se puedan llamar y tener por seguros, esto es, que por dichos contratos los que carguen o hayan cargado dichos navíos, no puedan ser en tales buques, efectos, mercaderías, cambios o haberes directa o indirectamente asegurados. Y si lo contrario se hiciere; el que haga tal seguro, y aquel a quien se haga, incurrirán por el mismo hecho en multa o pena de tanta cantidad como se hubiese asegurado; y el escribano, u otro cualquiera, que tome, reciba o escriba tales cartas, o escrituras

públicas o privadas, cayga en multa de 50 libras por cada vez; y si algún corredor de oreja de hoy en adelante interviniere como a corredor o medianero en las dichas cosas contra el tenor de la presente y otras ordenanzas hechas sobre los seguros marítimos; por el mismo hecho, además de la multa ya impuesta, quedará privado de oficio, sin poder en adelante ejercerlo en manera alguna”.....

c) Ordenanzas sobre Seguros Marítimos hechas por el Magistrado Municipal de la Ciudad de Barcelona en 1.484; Trasladas y traducidas al castellano del texto catalán inserto en el Libro llamado del consulado: .....”Ordenaron que todos y cada uno de los navíos, así de vasallos y súbditos del Señor Rey, como de extranjeros de cualquier nación que sean, todos los cambios dados a riesgo de aquellos buques y todas las ropas, mercaderías, y haberes que se carguen en ellos a cualquier parte del mundo, de cualquier dueño que sean, naturales o extranjeros, puedan ser aseguradas y asegurados en Barcelona, es a saber, las de vasallos del Señor Rey, de las ocho partes solo las siete y las de extranjeros de las cuatro las tres, del valor verdadero de ellas, en cuyo valor pueden comprenderse los despachos y otros gastos, y el precio del mismo seguro; de modo que los que se hagan asegurar y de quienes sean los referidos navíos, cambios, ropas, mercaderías y haberes hayan de correr el riesgo, de la octava parte los vasallos del Señor Rey y de la cuarta parte los extranjeros verdaderamente. Y si lo contrario se hiciere directa o indirectamente; que en cuanto excediere de las siete octavas partes respecto de los vasallos del Señor Rey y de las tres cuartas partes respecto de los extranjeros, sea nulo y no aproveche a los asegurados y los aseguradores ganen todos los precios de los seguros: ni por lo que pasare de los siete octavos y de los tres cuartos, puedan ser convenidos los aseguradores en juicio. Pero entiéndase y declárese: que si no se puede saber el verdadero valor de los géneros que se carguen en Barcelona, se haya de poner según el avalúo de la Aduana”.....Siguen otras veinticuatro ordenanzas similares.

d) Ordenanzas para los Seguros Marítimos que formaron el Prior y Cónsules de la Universidad de Mercaderes de Burgos; en el Ayuntamiento General que para esto tuvieron en la casa del Consulado en el año de 1.537:.....”Ordenamos y mandamos: Que en todas las pólizas de seguridad que de aquí adelante se hicieren para qualesquier partes e viages: que si el tal cargador o cargadores hicieren los dichos

seguros, e fuere sobre cargazón de vinos de qualquier calidad que sean, o bastardos o romaníes o pasa, o higo, o azúcares, o melazas, o sal, o arenques, o trigo, o sacas de lana: que en las semejantes especies de mercaderías los dichos cargadores, o las personas que por ellos hicieren los dichos seguros, sean obligadas a lo decir y especificar e declarar e se ponga e declare en la póliza que de tal riesgo que hiciere, porque sobre semejantes mercaderías es razón que los aseguradores sepan e les conste que corren en el riesgo sobreellas: e porque, pues el riesgo sobre semejantes mercaderías trae mayores inconvenientes como por experiencia hemos visto; que sean dello sabedores, e no pretendan ignorancia, e tengan en el precio la consideración que les convenga, e lo mismo los cargadores, porque haya o intervenga entre las partes igualdad e que cualquier persona o personas que sobre semejantes mercaderías o qualquier dellas se hiciesen asegurar sin lo manifestar e declarar en la póliza: que por el mesmo hecho, si el tal riesgo se perdiere, que los aseguradores no sean obligados a le pagar, ni paguen mas de las dos tercias partes de la cantidad que aseguraren en lo que cupiere, seyéndole rebatido primero el diezmo de lo que cargaren, e que así se cumpla e guarde y execute de aquí adelante: y lo mismo se guarde en cualquier avería que hubiere en los tales riesgos sobre todas las calidades de mercaderías sobredichas, que lo puedan hacer, e que sobre qualesquier otras mercaderías, permitimos que sin nombrarlas se puedan asegurar, sin que por ello les pongan contradicción alguna”..... Siguen otras 37 ordenanzas similares.

e) Ordenanzas para los Seguros Marítimos que formaron el Prior y Cónsules de la Universidad de mercaderes de Sevilla, con respecto a la navegación a las Indias Occidentales, en 1.555; Divididas en XXXV capítulos, que son los últimos que comprenden las Ordenanzas de aquel consulado desde el folio 78, cap. XXVII: ...“Por quanto que una de las cosas mas necesarias para el trato de la mercadería, y para la conservación della, es la antigua costumbre, que en todos cabos se guarda, de asegurarse unos mercaderes a otros las mercaderías que cargan y los navíos en que se llevan, lo cual si cesase, disminuirían mucho los tratos: porque no habiendo aseguradores, no habría quien osase cargar y osase aventurarse a perder todo lo que cargase. Y/ por esto conviene que haya muchos aseguradores que aseguren a otros lo que cargaren; y que entre los aseguradores y cargadores haya mucha verdad y llaneza

y que no cese de haber los dichos aseguradores, como de presente ha comenzado a cesar; y que los aseguradores estén verdaderamente seguros y que los aseguradores no reciban engaño en pagar lo que no debrían pagar, por los engaños que se suelen hacer, y en el viaje de las Indias los suele haber muy mayores por ser navegación mas apartada destos Reynos y por evitar en alguna manera parte destos dichos negocios y por dar ocasión a que haya personas que aseguren a otras las haciendas que cargaren, para que el trato y comercio se extienda mas, se han hecho las ordenanzas siguientes”..... Siguen treinta y tres ordenanzas y el modelo de póliza que sigue:

#### Póliza general de ida a Indias;

In Dei nomine Amen. Otorgamos y conocemos los que aquí abaxo firmaremos, que aseguramos a vos fulano sobre cualesquier mercaderías cargadas por vos, y también vos aseguramos sobre todas las costas y costa de este seguro ; las cuales dichas mercaderías van registradas en el registro del Rey y a riesgo de F. En tal nao, nombrada tal, maestre F. U otro cualquiera por maeste en la dicha nao, y así cargada la dicha mercadería en la dicha nao, siga su presente viage con la buena ventura hasta tal puerto de las Indias y allí sea llegada en buen salvamento y las mercaderías descargadas de la dicha nao en cualquier barco o barcos, hasta ser descargada en tierra en buen salvamento y es condición que la dicha nao pueda hacer y haga todas las escalas que quisiere y por bien tuviere, así forzosas como voluntarias, entrando y saliendo en qualquier puerto o puertos, dando y recibiendo carga, no mudando viage si no fuere por juntarse con alguna compañía.

Y si riesgo o daño "huviere", decimos, que trayéndolo por certificación hecha con parte, o sin parte, o por persona que no sea parte, hecha en el lugar donde se perdiera la nao, o en otra qualquier parte; que pasados los seis meses contados desde el día que la póliza del seguro se firmare, pagaremos llanamente, y desembolsaremos luego ante todas cosas, y versidad de los mercaderes, tratantes en las dichas Indias, de esta ciudad de Sevilla, para que por todo rigor de derecho, así por vía executiva, como en otra qualquier manera, nos compelan y apremien a lo ansi guardar y cumplir, como si

fuere juzgado y sentenciado por sentencia definitiva, dada por juez competente en contradictorio juicio, y por nos, y por cada uno de nos consentida, y pasada en cosa juzgada.

Existen unas limitaciones de la póliza con antecedentes y declaración de ella, habiendo una póliza para la ida y otra para la venida. Hay también otra variante de póliza general de como se han de asegurar los cascos de los navíos de Indias:

Póliza General de como se han de asegurar los cascos de los navíos de Indias; In Dei nomine amen. Otorgamos y conocemos los que aquí abaxo firmaremos: que aseguramos a vos F. Sobre el casco del navío, que Dios salve, nombrado T. De que es maestre de F. O otro qualquier que vaya por maestre. La qual dicha nao, al presente está surta en el puerto de las Muelas, que es en esta ciudad de Sevilla, o en tal parte, para desde aquí seguir su presente viage con la buena ventura para tal parte, perteneciente lo susodicho a vos el sobredicho, o a quien pertenecer deba en qualquier manera que sea: y también vos aseguramos sobre todas las costas y costo de este seguro. El qual riesgo corremos desde el día y hora que la dicha nao se hiciere a la vela en el dicho puerto de Las Muelas, donde está para comenzar a seguir el dicho viage, hasta que sea llegada en salvamento al dicho puerto T. Para donde va, y pasen veinte y quatro horas naturales primeras siguientes después que en el dicho puerto hubieren echado la primera ancla, y dende en adelante este seguro sea en sí ninguno. Y es condición que la dicha nao pueda hacer y haga todas las escalas que quisiere, y por bien tuviese, ansí forzosas como voluntarias, entrando y saliendo en qualquier puerto o puertos, dando carga, y recibiendo carga: especialmente si quisieren las escalas, conforme a la póliza de ida a Indias, sobre mercaderías, que están en estas ordenanzas. El qual seguro se entiende de mar, y viento, y fuego, y de enemigos, y de amigos, y de otros qualesquier casos que acaezcan, o acaecer puedan, excepto de baratería de patrón. Y si lo que Dios no quiera, caso acaesciera, y necesario fuere para beneficio de lo susodicho, poner la mano y beneficiarlo, y adobarlo, damos licencia al maestre, o a otra qualquier persona que de la dicha nao llevare cargo, que lo pueda hacer, y beneficiar, y adobar donde quisiere, como si no estuviese asegurada, y sin que vos pare perjuicio alguno. Y decimos que las costas que sobre ello se hicieren, las pagaremos, quier se salve lo susodicho o parte de ello,

o quier no. Y es condición, que el maestre o personas que de la dicha nao llevare cargo, pueda navegar con ella a toda su voluntad, adelanten o atrás, a do quisiere y por bien tuviere, no mudando viage, si no fuere por juntarse con alguna compañía o armada. Y si lo que Dios no quiera, algún daño aconteciere; que trayéndolo por certificación, hecha con parte o sin parte, o hecha en el lugar donde se perdiere, o en otra cualquier parte, que pasados seis mese4s, cumplidos, primeros siguientes después que la póliza se firmase, luego pagaremos llanamente, y desembolsaremos ante todas cosas, y depositaremos en vos el dicho F. Todo lo que aquí pareciere escrito o firmado de nuestros nombres, o a la parte que del daño recibido, con tanto que nos deis fianza llanas y abonadas, para que si fuese mal pagado, nos lo volveréis con mas treinta y tres por ciento. Para lo cual obligamos nuestras personas y bienes y damos poder a los jueces oficiales de la casa de Sevilla y a las otras justicias &c. Siguen las cláusulas de estilo, como en la antecedente póliza.

Y si alguna persona o personas se aseguraren de ida y venida a Indias, en nombre de alguna persona o personas; ha de decir en la póliza, que aquel seguro se hace en nombre de la tal persona o personas a cuyo riesgo va o viene lo que así se aseguró en nombre de otro o otros, si riesgo hubiere, lo ha de poder cobrar, aunque no tenga poder de la persona a cuyo riesgo va o viene lo que así se aseguró; y que esta tal persona pueda hacer la dexación, y valga como si la hiciese la parte, a cuyo riesgo va o viene lo que se aseguró,. Aunque no lo diga en la póliza.

#### Adición sobre la materia de los seguros;

Sacada de una ordenanza de Felipe II de 1.553. 161 y 162 de las Órdenes Reales para la Casa de la Contratación de Sevilla.

.....” Porque somos informados que en el tomar de los seguros hay muy grandes fraudes, y que algunas personas aseguran su hacienda en secreto y en confianza, o por póliza en diversos aseguradores toda entera y después cobran dos o tres veces el valor de lo que se perdió; y que el mayor daño desto viene por hacerse seguros por pólizas secretas y en confianza, ordenamos y mandamos: que de aquí adelante el que

asegurare su navio o hacienda en póliza o por confianza, que el tal seguro no valga: y el que de esta manera asegurare, no esté obligado a pagar el seguro, aunque la hacienda asegurada se prueba que se perdió; sino que el tal seguro sea público, y de la manera que se ha acostumbrado hacer.

Item. Porque en el asegurar de los navíos, hay mayor necesidad de poner remedio, y porque los señores de ellos no se descuiden por tenerlos asegurados; ordenamos y mandamos: que el señor que asegurare el navío, no lo pueda asegurar todo, sino que corra por lo menos la tercera parte del dicho navío de riesgo: y si le asegurare enteramente, que el asegurador no esté obligado a pagar mas de por las dos partes, y el que aseguró, pierda la otra tercia parte que pagó por el dicho seguro: de la cual sea la mitad para el denunciador, y la cuarta parte para la cámara y la otra cuarta parte para el juez que lo sentenciare.

**Génova:** Rival entonces de Marsella y Barcelona, poseía florecientes factorías en las costas de Asia Menor y Siria, así como privilegios en Constantinopla y Alejandría lo que suponía el mantenimiento de un intenso tráfico marítimo en el Mediterráneo. Podemos nombrar las **Ordenanzas de los Magistrados de Genova**,<sup>10</sup> para los asuntos de Gazaria (Crimea). Esta magistratura estaba compuesta por ocho miembros que se encargaban de investigar, vigilar y aplicar íntegramente al comercio marítimo todas las medidas que fueran necesarias para beneficio de los navegantes, son pues ordenanzas de contenido eminentemente público-marítimo.

**Valencia:** En el archivo municipal de Valencia existe un viejo Códice conocido con el nombre de **Libro del Consulado del Mar**,<sup>17</sup> que data del s. XIII y que recoge la jurisprudencia de la vida marítima valenciana de la época.

Este cuerpo legal estaba formado por las decisiones de los jueces marítimos o consules de Valencia, y que no debe confundirse con la posterior y universal obra del mismo nombre de Barcelona.

Fue en 1.283 cuando Pedro el Grande concedió a Valencia<sup>18</sup> un Privilegio por el que se otorgaba a esta ciudad la Jurisdicción Consular, ordenándose que los consules o

jueces marítimos resolviesen de los asuntos marítimos según las **Costumbres de Mar**,<sup>14</sup> que imperaban en esa época en Barcelona.

El libro del Consulado del Mar valenciano se aplicó durante quinientos años, hasta que en el s. XVIII en que Valencia perdió sus fueros, como castigo impuesto por Felipe V, por no haber defendido su causa durante la guerra de sucesión.

**Olerón:** Al contrario que ocurría en el Mediterráneo, el Derecho Marítimo consuetudinario del Cantábrico y del Mar del Norte no llegó a recibir una extensa y amplia redacción escrita, como lo fueron las *Costums de la Mar*; El Libro del Consulado del Mar, etc. Sin embargo, la actuación judicial formadora e interpretadora de las normas jurídicas se desarrolló también activamente en esta zona, y fue a través de la jurisprudencia como prevaleció la costumbre, reflejada en las decisiones de los jueces.

Entre los tribunales marítimos del Norte, destacó el de la isla francesa de Olerón, cerca de La Rochelle, en la región de Burdeos. Parece que fue en el círculo jurídico de este Tribunal donde se formó a finales del s. XI o primera mitad del XII, una breve colección de sentencias judiciales de Derecho Marítimo que, por estar el soporte en el que se escribió en forma de rollo, se le conoció con el nombre de **Roles de Olerón**,<sup>19)</sup> consiste en un texto formado por un reducido grupo de capítulos, concretamente veinticuatro, redactados en gascón, que pronto se divulgó por Francia, Inglaterra y Holanda, países en los que fue objeto de múltiples traducciones y adaptaciones.

**Venecia:** Esta ciudad estaba situada sobre un archipiélago de islotes dentro de una zona pantanosa, por tanto sin recursos económicos terrestres de ningún tipo, por lo que tubo que buscar la subsistencia en la mar, dedicándose por completo a la pesca y al comercio marítimo; de tal forma que con el tiempo se convirtió en la primera potencia marítima de Europa.

La república de Venecia siguió, al principio, los llamados **usus patriae**,<sup>15)</sup> pero posteriormente creó una serie de ordenanzas y estatutos que regularon su tráfico marítimo, son los **estatutos venecianos del s. XIII**,<sup>15)</sup> constituidos en su mayor parte por D.Administrativo, regulador de la tutela e inspección del Estado en el ejercicio de la

navegación, de estos estatutos podemos resaltar los **Capitulare Navium**, y los **Statuta Terratarium**, del año 1.295.<sup>13)</sup>

**Wisby:** Dentro del repaso histórico que hemos hecho de los cuerpos legales que se originaron en las Ciudades-Estado de la Edad Media no podíamos olvidar el llamado **Derecho Marítimo de Wisby** o **Leyes de Wisby**,<sup>20)</sup> nombre que recibe de la ciudad de Wisby, situada en la isla de Gotlandia, y que constituyó un Derecho de gran influencia y autoridad en el Mar Báltico y que fue seguido por los negociantes y patrones de los buques de la zona, consistía en una refundición de Derechos y normas consuetudinarias de la navegación.

Aunque la hegemonía creadora de normas jurídico-marítimas correspondió casi por entero a las ciudades marítimas, no faltaron tampoco en la Edad Media cuerpos legislativos de vocación supramunicipal que dentro de un marco regulador general, dedicaron determinados capítulos al Derecho Marítimo.

Entre estas codificaciones de ámbito nacional merece especial mención **Las Partidas**,<sup>18)</sup> del Rey Alfonso X el Sabio, escritas a mediados del s. XIII y constituyen un verdadero Código de Derecho en general, regulador de los mas variados aspectos. En esta obra magna jurídica, de inspiración romana y justiniana, no se olvida al Derecho Marítimo, La Partida V Título IX,<sup>21)</sup> contiene disposiciones acerca de los capitanes y mayores, sus facultades y obligaciones, averías comunes, naufragios, de los que se apoderan de los restos del buque y del cargamento naufragados y, por último, de los que con señales engañosas causan la pérdida de una embarcación, asimismo, en el título VI de la misma partida, se encuentran disposiciones relativas al fletamento y a los daños causados al cargamento ya la tripulación.

## **I – 5. - El Seguro Marítimo en la Edad Moderna.-**

Dos hechos caracterizan el período histórico que comienza a partir del s. XV, con el descubrimiento de América:

Primero la aparición paulatina de comunidades políticas de amplio ámbito territorial que superan el esquema de las Ciudades-Estado y convierten el mapa europeo en Naciones-Estado.

Segundo el establecimiento del comercio a gran escala con las Indias orientales y occidentales, por tanto a escala mundial.

En el campo jurídico, estos hechos producen notables consecuencias: por un lado es desechado el D.Estatutario y las compilaciones de las Ciudades-Estado del medievo, dando paso a la legislación nacional, general para todo el territorio del Estado, y por otro lado aparecen centros de contratación y normas reguladoras del comercio marítimo con los territorios recién descubiertos.

Los países y textos jurídico-marítimos que mas influencia tuvieron en esta época fueron:

**España:** El descubrimiento de América y el paulatino establecimiento del comercio marítimo con las Indias, promovió la aparición de cuerpos legislativos determinados, destinados a regular el tráfico marítimo. Dos son los cuerpos legislativos mas importantes que queremos destacar de entre todos:

**La Casa de Contratación de Sevilla,**<sup>17)</sup> Cuando por Real Privilegio se creó el Consulado de Sevilla, se le concedió la facultad de formar ordenanzas tocantes a su buen gobierno, a la policía mercantil y a su jurisdicción contenciosa. De las ventajas de este establecimiento había carecido hasta entonces aquella capital, emporio de la contratación de las Indias, pues las diferencias y debates que se movían entre los comerciantes sobre compras, ventas, encomiendas, factorías, cambios, fletamentos, seguros y cuentas de compañías, sufrían largos e intrincados pleitos, dilaciones y otros perjuicios, en disminución y descrédito del comercio que allí era todo relativo a la provisión de Indias. Antes de la elección del Consulado, estas cuestiones entre partes eran llevadas ante los jueces oficiales de la real casa de la contratación, establecida en dicha ciudad por los Reyes Católicos, a cuyo conocimiento se habían sometido ciertos y determinados casos por cédula de Carlos I, emitida en 1.539.

Así pues, para atajar los perjuicios que al comercio en general, y a los tratantes en particular, se originaban de no tener mas expedita y activa la determinación de sus litigios y diferencias, los comerciantes de varias naciones, que residían entonces en

Sevilla y estaban allí avecindados, suplicaron a Carlos I que en consideración a estas causas y a la de que proveían y sustentaban el comercio de las Indias y el de otras partes de sus reinos, se dignase concederles la creación de un Consulado privativo, como lo tenían Barcelona, Burgos y Valencia, a cuyas ciudades redundaban grandes beneficios de semejante establecimiento. En estos términos está concebida la súplica, inserta en las ordenanzas recogidas en el Código de las costumbres marítimas.<sup>14)</sup>

El Rey en su cédula, dada en Valladolid el 23 de Agosto de 1.543, concedió a los comerciantes y negociantes en las Indias, la creación de un Consulado para entender en sus causas puramente mercantiles, compuesto de un Prior y dos Cónsules, con peculiar jurisdicción a estilo llano y sencillo de comercio, sin dilaciones ni escritos jurídicos, pudiendo dirigirse en los recursos de apelación al oficial de la Real Contratación que S.M. nombrase todos los años por Juez de alzadas.

Sin embargo, continuó este nuevo tribunal sin ordenanzas particulares, así gubernativas como forenses, hasta el año 1,545, en que el Rey aprobó las que el Prior y Cónsules, presididos de un Juez real del Consejo de las Indias, habían formado y extendido en XXVII capítulos. El XXVI trata de los seguros marítimos con relación al viaje a Indias. Este capítulo comprende un reglamento muy apreciable sobre esta importante materia, dividido en XLII artículos, insertados en el cuerpo legislativo español de seguros.<sup>17)</sup>

La casa de contratación de Sevilla en el año 1.555 dio una Ordenanza regulando el seguro marítimo en el tráfico con los territorios de las Indias.

**Las ordenanzas del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao,**<sup>22)</sup> Por deliberación de la Junta general de comerciantes de la villa de Bilbao, celebrada en el año de 1.725, se mandaron realizar unas ordenanzas generales para la determinación de los pleitos y diferencias que se ofrecían en el Tribunal de aquel Consulado en punto de letras de cambio y de otras materias del comercio y navegación. Pero hasta el año 1.737 no se crearon las nuevas, que se deben a la obra de seis comerciantes de la villa de Bilbao, los cuales tuvieron muy presente para la redacción de la obra las anteriores ordenanzas de Colbert, terrestres y marítimas, ya que su influencia en el contenido de las de Bilbao es manifiesta. Ahora bien, a pesar de tal influencia en las Ordenanzas de Bilbao, el comercio marítimo aparece regulado, por lo que a diferencia de las

Ordenanzas de Colbert, el Derecho Marítimo carece de autonomía legislativa frente al Derecho Mercantil. Las Ordenanzas de Bilbao se dividen en 29 capítulos, tratando los números 18 a 27 del Derecho Marítimo (Fletamentos, seguros, personas, pilotos, lemanes, régimen de la ría de Bilbao, etc.). Los demás capítulos versan sobre el régimen del Consulado y asuntos mercantiles en general, de tal suerte que, en su conjunto, las Ordenanzas constituyen un verdadero Código. Teniendo en cuenta, además, lo acertado de sus disposiciones no es de extrañar que desde su aplicación obtuvieran, como dice Pardessus, una especie de prioridad y casi de universalidad, de tal modo que, aunque dictadas inicialmente solo para la villa de Bilbao, fueron inmediatamente adoptadas en toda España, a excepción de la región levantina que se regía por el Libro del Consulado del Mar de Barcelona, y la jurisprudencia las hizo de aplicación general en la Península, llegando a ser la base de algunas legislaciones mercantiles y hasta del derecho vigente.

Las Ordenanzas de Bilbao se extendieron rápidamente por América latina, rigiendo mucho tiempo en Méjico, Uruguay, Chile, Paraguay y Guatemala; habiendo estado en vigor en España hasta el año 1.829 en que se promulgó el Código de Comercio de Sainz de Andino, el cual a su vez fue sustituido por el actualmente vigente de 1.885<sup>23</sup>

Están impresas en un volumen. Y si bien es verdad, que en 1.730 se habían extendido otras confirmadas por el Rey Felipe V, sólo trataban de las formalidades en la elección de oficios y manejo de las contribuciones. El título de las últimas generales es el siguiente: Ordenanzas de la ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M.L. Villa de Bilbao, aprobadas por el Rey nuestro Señor Don Felipe V, año 1.737. Posteriormente se hicieron dos ediciones, una en 1.760, y otra en 1.769.

Según se alega en el privilegio de la Reina Doña Juana, dado en Sevilla en 1.511, que se inserta en la cabeza de estas ordenanzas, consta que había entonces, de tiempo inmemorial, en la villa de Bilbao un Fiel y dos Diputados, que representaban un Cónsul Mayor, y dos Menores y la Universidad de mercaderes, maestros de naos y tratantes. Los cuales tres sujetos se solían elegir y nombrar cada año por la Universidad, así como se elegían Prior y Cónsules por la de Burgos, que tenían su sello como Universidad aprobada, y también sus ordenanzas en uso, guardadas y confirmadas por los Reyes anteriores; y que asimismo tenían sus criados y factores en Flandes, en Inglaterra, en Bretaña y en otras partes.

La Reina con el Privilegio de 1.511, dio licencia y facultad a los Cónsules de la Universidad de Mercaderes, maestros de naos y tratantes de Bilbao para que ellos, en el trato de sus naos, mercaderías y todo lo tocante a esto, se rigiesen y gobernasen por la pragmática que los Reyes Católicos: Don Fernando y Doña Isabel, expidieron a favor del Prior y Cónsules de la Universidad de mercaderes de la ciudad de Burgos, en el año 1.494.

Estas ordenanzas, aunque se llaman generales solo comprenden, en su mayor parte, objetos concernientes con peculiaridad a dicha universidad, al tráfico, puerto o ría de Bilbao y a su comercio y trato local, así en lo económico y gubernativo de su casa y tribunal como en lo legislativo del comercio y navegación. De suerte que son muy pocos los capítulos que se puedan aplicar a la práctica y uso común del comercio marítimo, si exceptuamos: el X, de las sociedades de comercio, de sus calidades y circunstancias; el XI, de las contratas de comercio entre mercaderes; el XIII, de las letras de cambio y sus aceptaciones, endosos, protestos y términos; el XIV, de los vales y libranzas de comercio y de las cartas órdenes; el XVII, de los atrasos fallidas y quiebras; el XVIII, de los fletamentos de navíos y conocimientos; el XX, de los seguros y sus pólizas; el XXIII, de las contratas del dinero o mercaderías que se dan a la gruesa ventura o riesgo de nao; el XXIV, de las obligaciones de los capitanes, maestros o patrones, pilotos, contra maestros y marineros. Aún estos nueve capítulos comprenden varios puntos que se apartan del uso común y sólo se limitan a la jurisdicción de aquel Consulado y al estilo corriente en aquella plaza.

Todos los demás capítulos son peculiar y exclusivamente adaptados a la policía local de aquel Consulado, ría y embarcadero, de manera que, de 200 hojas de ancha y abultada encuadernación, que contiene el tomo, sólo 80 pueden servirnos de norma para casos generales de comercio y navegación. Y aún esta parte es muy diminuta, porque solo los índices consumen treinta hojas y los privilegios, autos, acuerdos y certificaciones, catorce.

Existe en una exquisita y selecta biblioteca privada de Bilbao, un ejemplar único del Libro del Consulado, impreso en un magnífico y recio papel, redactado con caracteres semigóticos, que reviste todas las trazas de haberse editado a mediados o finales del s. XV, por tanto, mucho antes que la edición catalana del de Barcelona en 1.502, tenida

hasta ahora como primera y habiéndose usado como originaria para todas las traducciones que en varias lenguas se publicaron a lo largo del s. XVI.

Hay una serie de circunstancias alrededor de este libro, que le dan un carácter peculiar. Parece ser que este libro fue comprado en París en el año 1.770, en la almoneda de la librería de Juan Luis Gaignat, pero no es ésta su ciudad de origen, sino que deducimos sería Aviñón, atendiendo a tres notas que se leen en distintas hojas; la primera del volumen, que está toda en blanco, dice: Joachimi Lilioty et amicorum, anno 1.530, de letra manuscrita con caracteres de aquella época; en el pie de la primera página de lo que podríamos llamar el índice de materias o capítulos, que precede a la obra, se repite Joachimus Lilioty me possidet; y en la última página del volumen, al final de la segunda columna, está repetido con la misma letra y caracteres: Joachimus Lilioty de Avinione. Esta última palabra está indicando que el poseedor de la obra era natural de Aviñón o vecino de allí. Pues siendo éste un pueblo de la Provenza, país marítimo y de mucho comercio en el Mediterráneo, es mas creíble que el propietario del libro viviese en aquel tiempo en Aviñón en vez de en París, a donde iría a parar el libro posterior y casualmente.

El Libro es de tamaño mayor al de un folio, está escrito a dos columnas y con grandes márgenes, está encuadernado en una bonita piel de becerro leonado, que no cabe la menor duda de ser posterior a la redacción del libro y que posiblemente se realizara en París, tanto por la calidad del trabajo como por tener en su lomo dos “P” doradas y entrelazadas, coronadas por tres flores de lis, lo que nos demuestra, que es mucho mas moderna la encuadernación que la edición, y si además tenemos en cuenta los cortes que aparecen en algunas letras de la segunda nota del nombrado Lilioty, deducimos que hubo una anterior encuadernación de márgenes mas amplios que los actuales.

Este libro ni tiene ni ha tenido título, portada, ni epígrafe a la cabeza, ni al pie de la misma; en el que hubiéramos podido encontrar, como era costumbre en la época, año, lugar, nombre del impresor o de la imprenta, suponiendo que no falte ninguna hoja, toda vez que tanto al principio como al final existen dos hojas en blanco, del mismo papel que el del resto de la obra. Por tanto, no encontramos ni existe señal o rastro que nos permita determinar la fecha de su antigüedad ya que ni el papel y la letra tampoco nos la

permiten establecer con certeza, los caracteres semigóticos se usaban desde los años 1.480. Por otra parte el papel no es de marca uniforme o constante que nos haya podido dar a conocer la fábrica o nombre del fabricante, ya que este varía aunque no la calidad, blancura y cuerpo del mismo en el que apenas se percibe diferencia, vemos por ejemplo marcas con la señal de una estrella, de un candelabro, de unas tijeras, de una bandera y de un aspa coronada, e incluso en esta marca advertimos diferencias en las coronas.

Por lo anteriormente expuesto nos ha sido imposible determinar el autor, el tiempo y lugar de esta impresión, así como, el nombre del editor o editores.

En la redacción del texto no se usan comas ni punto y coma, los puntos finales en vez de ser redondos tienen cuatro picos; en las páginas no existen rótulos, numeración, reclamos ni signatura, hasta la página de la “F”. Hasta esta página la rudeza de la impresión nos hace suponer bastante antigüedad, ya que desde el año 1.490, y aún antes, se usaban ya al menos, la numeración de las páginas y la signatura.

Además, hay otra observación que viene a apoyar nuestra opinión sobre la antigüedad de la obra; en el cuerpo de la obra se distingue una fundición de caracteres diferentes a los usados para la tabla de capítulos o índice y para unas ordenanzas del Magistrado de Barcelona, sobre seguros, que están al final del volumen con una hoja en blanco intercalada, la letra de estas ordenanzas y la de las tablas de materias o índice, es mas elegante y limpia que la del texto principal la composición de la impresión es diferente y mejor compartida, la tinta es mejor y mas fina y la escritura es mas bonita y mejor alineada. Por eso deducimos que la tabla y las ordenanzas se imprimieron posteriormente, terminada ya la obra, o por otra mano, o en otro lugar u impresor.

El cuerpo del libro se acabo antes del año 1.484, porque las citadas ordenanzas de seguros se publicaron con esta fecha, insertándose después como añadido de un nuevo reglamento, recalamos lo de “nuevo”, puesto que el libro concluía con otras ordenanzas de seguros del año 1.458, que seguramente eran las últimas que regían entonces en el comercio de Barcelona, pues las de 1.484 las derogan, por tanto, no parece verosímil que, en un mismo libro cuyos estatutos debían de servir para juzgar, se hubiese incluido la que ya estaba derogado, sin uso y sin autoridad.

Para mayor prueba de que la impresión principal de la obra acababa con las ordenanzas de 1.458, añadimos el testimonio de una quarteta aconsonantada del mismo

carácter e impresión, con que se remata la segunda columna de la última página, que dice textualmente:

Este libre ansi hordenado  
De doctrina tant perfecta,  
Todo per su via reta,  
Deu benedicto, es acabado.

De esta cuarteta deducimos que aquí acababa el libro y por tanto la impresión del mismo se declara concluida.

Es también evidente que era anterior a la edición catalana de 1.502 y que es por ésta y no por aquella por las que se hicieron las versiones: Castellana de 1.539 y la Italiana de 1,545, Ya que no trae los capítulos navales del Rey Don Pedro de Aragón, de 1.340, ni el catálogo cronológico de los príncipes y repúblicas que adoptaron y juraron las costumbres del mar, cuya lista copiada de la primera versión catalana, se encuentra en todas las versiones. Tampoco trae algunas ordenanzas municipales y reales privilegios sobre navegación mercantil y jurisdicción consular, ni la tarifa de los derechos de introducción y saca de géneros y frutos de 1.481 que, encontramos en cualquiera de las versiones traducidas del texto original catalán de 1.502.

Este antiquísimo y extraño ejemplar, es idéntico en el idioma catalán al texto de las dos ediciones conocidas hasta hoy, con algunas erratas y algunas lecciones que no concuerdan siempre con los textos impresos en 1.502 y en 1.592, los cuales suponemos mas correctos e íntegros por haberse editado con posterioridad y examinados bajo la autoridad del antiguo magistrado consular de Barcelona y con intervención de ancianos prácticos, cotejando códigos. Por tanto el ejemplar de que tratamos no tiene autoridad alguna y le faltan los requisitos públicos que debían autorizar su fundación o por lo menos su legitimidad.

Aunque en lo sustancial del cuerpo de las leyes no hay variación, si la hay en cuanto al orden y numero de sus capítulos, ya que, en el ejemplar antiguo se juntan algunas veces dos o tres en uno y a veces uno en dos, con lo que se altera la numeración. De aquí resulta que el total de capítulos de este extraño ejemplar, es de 290 y el texto moderno tiene 296. La única diferencia notable que apreciamos estriba en los mimbretes o epígrafes de dichos capítulos, que en el tomo que analizamos son o

mayores o mas cortos que los de los originales de 1.502 y 1.592. Y aunque esto no influye en el texto, no deja de llamarnos la atención, ya que, suponemos se debió al capricho del que rotuló los capítulos en el manual manuscrito, si los tenía, o los puso en el impreso si antes no tenían epígrafes, añadiendo esta discordancia mayor prueba de su antigüedad, respecto de las dos versiones originales de 1.502 y 1.592 que hemos verificado.

De todas estas observaciones deducimos que esta edición lemosina, de línea suntuosa, se realizaría y costearía para uso público de algún tribunal o para gobierno de los mareantes y mercaderes de alguna plaza o provincia comerciante de dentro o fuera de España.

Si este ejemplar no estuviera rematado con la antes ya citada cuarteta, nos inclinaríamos a pensar que se imprimió en Francia, por algún manuscrito de Barcelona, de los que deambularían de mano en mano y de puerto en puerto con anterioridad al uso de la imprenta, atendiendo a que en 1.530 lo poseía un vecino de Aviñón. Pero la mezcla de palabras castellanas de la cuarteta: este ansí, ordenado, todo, bendicto, acabado; con las catalanas: libre, tant, per, Deu (siendo las demás bilingües), nos retrae de este pensamiento, dándonos motivo para atribuirlo a Valencia, en donde regía este libro y era mas casual el interpolar voces castellanas. Pero nos surge el inconveniente de que la versión que en 1.539 se hizo, en aquella ciudad, del texto catalán, está literalmente conforme con la primera edición de Barcelona de 1.502, insertando también traducidos todos los reglamentos y estatutos municipales de esta ciudad, que no contiene el ejemplar de que tratamos.

Por otra parte parece aún mas extraño que éste se hubiese publicado en Barcelona, cuna de su original, sin expresar el lugar, fecha ni licencia pública, a la vista del tribunal consular que debía autorizarlo. Además de no hacerse mención de otra anterior en la imprenta en 1.502.

**Inglaterra,**<sup>24)</sup> El sistema clásico del “Common Law” anglosajón no resultaba un instrumento eficaz para la regulación adecuada del problema social de la gente de mar. Por ello Inglaterra tuvo que recurrir a la aprobación de normas por el Parlamento<sup>25)</sup> “Estatute Law” . El **Acta de navegación de 1.651 (Navigation Act)**, dictada por

Cronwell, constituye el punto de partida de la prosperidad de su marina, dictándose para su aplicación numerosas disposiciones posteriores. Se trata de una Ley de contenido predominantemente de D.Público que se fija especialmente en mejorar las condiciones de vida del personal embarcado, estableciendo a tal efecto normas especiales relativas a las obligaciones y deberes de los capitanes, sueldos de la tripulación, asistencia en caso de enfermedad, procedimientos para la instrucción de expedientes en caso de naufragio y salvamento, etc.

Mas tarde Inglaterra, pese a su predilección por el Common Law, rompe en Derecho Marítimo con su espíritu tradicionalista y dicta diversas leyes especiales, entre las cuales destaca la **Merchant Shipping Act of 1,854**, que comprende normas de D.Administrativo Público y Privado de la Marina Mercante. Cuarenta años después y tras varias modificaciones para adecuarla a la realidad cambiante del tráfico marítimo, sería sustituida por la **Merchant Shipping Act of 1.894**, que todavía constituye el pilar central de la legislación estatutaria inglesa.

**Francia:** A esta nación se debe, en gran medida, el florecimiento del Derecho Marítimo en la Edad Moderna, ya que en ella se originaron dos grandes obras doctrinales que produjeron una recopilación sistemática de todas las normas públicas y privadas del Derecho Marítimo del país y que servirían después, de base a la codificación, nos referimos a la **Ordenanza de la Marina de Colbert**,<sup>26)</sup> En el plano doctrinal destacan los **Us et costumes de la mer**, obra producida por Etienne Leirac, calificada actualmente por Bonnacase como de tratado doctrinal de primer orden. La obra, que fue publicada en Burdeos, comprende normas de carácter público y privado de la navegación que junto con los Roles de Olerón, las ordenanzas de Wisby, etc., sirvieron de guía a los redactores de la Ordenanza de Colbert.

Por otra parte, el contrato de seguro sirvió de tema a otra gran obra doctrinal francesa el **Guidon de la mer**, (Gallardete del mar), redactada en Rouen por autor desconocido y en fecha incierta que situamos hacia fines del s. XV o principios del s. XVI, y trata, con ocasión de los seguros, de la mayoría de las materias de Derecho Marítimo.

Bajo el reinado de Luis XIV se produjo el mayor acontecimiento de la legislación marítima Gala; su Ministro Colbert se ocupa de publicar dos ordenanzas una terrestre y

otra marítima **Ordonnance touchant la marine**,<sup>22)</sup> de 1.681. Al dictar dos tipos diferentes de ordenanzas, una para tierra y otra para mar, materializó la independencia del comercio marítimo frente al comercio en general. En un plano legislativo tomó carta de naturaleza un Derecho Marítimo autónomo. Se trata de una obra jurídica-marítima magnífica, cuyo amplio contenido está estructurado en cinco libros:

Libro I .- De los Oficiales del Almirantazgo,

Libro II .- De los marineros y de los buques.

Libro III.- De los contratos marítimos.

Libro IV.- De la policía de los puertos, costas, radas y riberas del mar.

Libro V .- De la pesca que se efectúa en el mar.

Siguiendo a Gamechogicoechea,<sup>23)</sup> podemos resumir el significado de esta ordenanza, que por su contenido se puede catalogar de Código, del siguiente modo:

- a) Supone la primera recopilación y codificación estatal del Derecho Marítimo como rama autónoma del Derecho, agrupando el D.Público y el Privado.
- b) Concilió el sistema de Derecho Marítimo del Mediterráneo con el del Atlántico, que hasta entonces habían estado separados.
- c) Consagra la independencia del comercio marítimo con el comercio en general, desde un punto de vista de tratamiento jurídico, debido a la dualidad de ordenanzas creadas.
- d) Sirvió de base a toda la obra codificadora posterior en Derecho Marítimo.

**Alemania**, En Alemania surge la celebre **Liga Hanseatica**, constituida en principio por Lubeck y Hamburgo y que pronto contó con setenta ciudades marítimas.

Esta Liga ejerció el monopolio del comercio marítimo del norte de Europa y sus navíos surcaron por todos los mares del continente europeo. Promulgó varias leyes, siendo la más importante la última de 1.614, conocida con el nombre de la **Ius Hanseaticum Marítimum**.<sup>27)</sup>

**Holanda**, Durante la época que estamos tratando cabe citar las **Ordenanzas de Rotterdam**, compendio de Derecho Marítimo Público-Privado, que por su extensión puede considerarse como un verdadero Código.

**Países Escandinavos**, Tanto Dinamarca como Noruega,<sup>28)</sup> tenían codificados ya en el s. XVI su Derecho Marítimo. Posteriormente aparece el **Código de Cristian V**, en el se tratan todas las materias referentes al Derecho Marítimo a excepción de los seguros. Suecia tuvo un Código de Derecho Marítimo en 1.667, que recogía los principales aspectos del Derecho Marítimo privado.

En el siglo pasado, los estados escandinavos, unidos por vínculos raciales y culturales, elaboraron una **Ley marítima uniforme**, que entró en vigor en Suecia en 1.891, en Dinamarca desde 1.892 y en Noruega desde 1.893.

Es a partir del s. XVIII cuando empiezan a crearse las entidades puramente mercantiles, que, recogiendo toda la experiencia anterior, se dedicaran al Seguro Marítimo, comenzando así un proceso de ininterrumpida evolución del mismo que vamos a tratar de exponer tomando como ejemplos dos de esas compañías una española y otra inglesa: La Unión y el Fenix Español y a la compañía Lloyd de Londres, respectivamente.

La importancia económica de los seguros ha sido en todas las épocas muy considerable y ello sin duda, fue lo que determinó que, al constituirse **El Fenix Español**, primitiva denominación de esta Sociedad, incluyera entre sus actividades, la contratación de seguros marítimos y de navegación interior y los contratos a la gruesa o préstamos a riesgo marítimo, como dice el Real Decreto de 5 de Junio de 1.864 .

Comenzó sus andaduras con razonable modestia y prudencia, continuando con un proceso lento pero seguro y firme, si bien pasó por períodos en que, debido a las condiciones del mercado asegurador, el Consejo de la Sociedad estimó prudente la suspensión total o la reducción de operaciones en el Ramo del Transportes. A través de su historia se producen conflictos de todo orden, guerras internacionales, civiles y coloniales, crisis navieras, etc., pero todo ello no impide su progresión año tras año, hasta situarse en lugar destacado de las Compañías aseguradoras que practican en España este Ramo.

En el mes de Junio de 1.864 cuando se creó, el Consejo acordó establecer en París la primera agencia para la contratación de seguros marítimos.

En Octubre de dicho año ocurrió el primer siniestro marítimo de alguna importancia para la Cia., El del buque L'Herreux y la indemnización fue de 38.000 reales de vellón<sup>29</sup>

En el año 1.865 ya tiene varias Agencias marítimas en España y es por estas fechas cuando adquirieron importancia ciertas flotas, como la de Antonio López y Cia., mas tarde Trasatlántica, que cubría el servicio de las colonias. Y la de Ybarra y Cia., que habría de alcanzar una gran pujanza. Poco después y debido a los inciertos resultados del negocio, la Sociedad decidió suspender las actividades de este Ramo en Francia. No debe sorprender esta decisión si tenemos en cuenta la situación de gran crisis económica en que la guerra franco-prusiana dejó a aquel país durante algún tiempo.

En Abril de 1.876 se reanudaron las operaciones de seguros de transportes y es por estas fechas cuando ocurrió el hundimiento, por abordaje, del vapor Vivár, por el que abonaron 49.300 ptas.

Las operaciones en este Ramo experimentaron un aumento considerable como consecuencia de la fusión de los negocios del Fenix Español y de la Unión, cuando en 1.879 ambas sociedades acordaron reunir sus clientelas marítimas. No obstante los resultados no respondieron a las expectativas de sus promotores y en Abril de 1.884 el Consejo decidió nuevamente proceder a la liquidación del Ramo, subsistiendo tan sólo la Agencia de París, que había reanudado sus actividades, para mantener los seguros de importancia que por su mediación se venían contratando. Sin duda influyó en aquella decisión el hecho de que en aquellos momentos se estaba produciendo un cambio trascendental en los medios de navegación, sustituyéndose los buques de vela por nuevas unidades de propulsión a vapor. Esto representaba un evidente progreso en el tráfico marítimo, pero al propio tiempo creaba a los aseguradores el problema de tener que garantizar nuevos riesgos, sobre los cuales se carecía de la necesaria experiencia. Estos acontecimientos habrían de influir decisivamente en los seguros marítimos.

Dentro del orden técnico, la clase de mercancías a transportar impuso la creación de unidades especializadas. Y así se construyó en París el primer buque frigorífico y en 1.886 se bota en Inglaterra el primer buque petrolero propiamente dicho.

También en España se produce un hecho de significativa importancia al construirse en sus astilleros, por primera vez, un buque de vapor, el llamado **Joaquín de Piélago**<sup>29</sup> de 1.000 toneladas de registro bruto, (en adelante: TRB).

En el orden jurídico ocurren dos acontecimientos de importancia: en primer lugar, la promulgación en 1.885 del Código de Comercio español, que aún continúa vigente, y en segundo lugar el establecimiento de las Reglas de York y Amberes, en la Conferencia celebrada en Liverpool en el año 1.890, para la liquidación de las averías gruesas, en estas reglas se refunden y modifican los acuerdos adoptados en 1.864 y 1.877 en York y Amberes, respectivamente.

Con los nuevos métodos de navegación se intensifica el tráfico marítimo y, por consiguiente, fue correlativo el aumento del número e importancia de los siniestros.

Destacaremos solo algunos de ellos que, por sus características o circunstancias tuvieron gran resonancia en su día y aún hoy se recuerdan:

**El Mabel**, airoso velero inglés de tres palos, encalló en Septiembre de 1.886 en el río de la Plata, y aún cuando en principio se creyó posible su salvamento, más tarde resultó una pérdida total, pues, al ser alijado y adquirir flotabilidad, un nuevo temporal lo acercó más a tierra, destruzándolo. La tripulación estuvo a punto de perecer, porque si bien se recibió inmediato aviso de su situación, en Montevideo, no pudo prestarle auxilio ningún buque, ya que una Ley existente en Uruguay prohibía cualquier clase de servicio de salvamento, si no se hallaba presente una unidad naval de su Armada. Sin embargo, afortunadamente, y después de veinticuatro horas angustiosas, pudo ser recogida la dotación. Esta Ley, que parece ahora tan absurda, tenía entonces justificación, porque con ella se trataba de impedir los actos de piratería que se cometían bajo pretexto de ayuda y que no eran solo privativos de aquel país.

Este tipo de hechos dan idea de la aventura que representaba la navegación todavía a finales del s. XIX, lo que nos hace entender las precauciones que adoptaban los aseguradores, que deseaban convertir esta modalidad de garantía en una práctica mercantil normal, sustituyendo lo que en tiempos anteriores había tenido carácter de juego de azar.

Una de las mayores catástrofes marítimas ocurridas en España, que ha hecho historia, fue la explosión del **Cabo Machichaco**<sup>29</sup> en el puerto de Santander. Este buque se

construyó en 1.882 en Newcastle, y tenía un desplazamiento de 1.689 TRB. El día 3 de Noviembre de 1.893, procedente de Bilbao y una vez pasada la cuarentena, atracó al muelle de Maliaño. Transportaba carga general, entre ella, 1.807 cajas con 45 toneladas de dinamita, y, sobre cubierta, bombonas de vidrio conteniendo ácido sulfúrico. A las dos de la tarde de dicho día, se produjo un incendio, posiblemente por haber estallado una de dichas bombonas, éste se propagó rápidamente a las bodegas de proa y fue imposible dominarlo con los elementos de a bordo.

Al lugar del siniestro acudieron todas las autoridades santanderinas y una multitud de personas, calculadas en 8.000, que desde el muelle contemplaban los trabajos de salvamento, cuando a las cuatro y cuarenta y cinco de la tarde, en el momento en que se había decidido perforar el casco del buque para hundirlo junto al muelle, sobrevino la explosión.

El balance de pérdidas humanas fue trágico, pues se estima que hubo mas de quinientos muertos y de dos mil heridos. Una gran parte de la bella ciudad santanderina quedó destruida por el voraz incendio que se propagó desde el muelle a las casas próximas.

Consideración especial merece la pérdida de nuestras colonias de Ultramar, que en las postrimerías del pasado siglo provocó un colapso en la vida económica nacional, castigada ya fuertemente, y que repercutió de forma notable en el sector marítimo. Puede decirse que a partir de este momento, España vivió durante muchos años de espaldas a su historia y tradición marítimas.

Como consecuencia de tales acontecimientos, se produjo el sacrificio de gran parte de la flota mercante española, pues, ya por actos de guerra propiamente dichos o en acciones auxiliares, se perdieron los buques: **Antonio López, Alfonso XII, Isla de Mindanao, Santo Domingo, Panamá** y varios mas.

El siglo actual comienza, pues, con perspectivas oscuras para los negocios marítimos en España de la Cia La Unión y el Fenix. En defensa de sus intereses legítimos continuó practicando la norma de seleccionar rigurosamente los riesgos asumidos por este Ramo.

Aún cuando la construcción naval en nuestro país no había sido hasta entonces de importancia, en este período se reduce de tal forma que en veinte años solos se construyeron 27 buques, con un total de 35.000 toneladas de registro bruto. Con el fin

de remediar esta situación, que afecta a tantos sectores de la vida nacional, el Poder público estudió unas medidas paliativas, y a tal fin se promulgó la Ley para el fomento de las industrias y comunicaciones marítimas nacionales, de 14 de Junio de 1.909, en la elaboración de la cual tomó parte muy activa el estadista Antonio Maura, y cuyas disposiciones representan el punto de arranque del resurgimiento de nuestra flota mercante.

En el ámbito internacional se acusa una continuada tendencia a buscar soluciones comunes a los problemas de la navegación, y se logra llegar al Convenio Internacional de Bruselas de 1.910, donde se unifican las reglas en materia de auxilios y salvamentos marítimos, así como en abordajes.

En 1.912 se produjo un siniestro marítimo que conmovió al mundo, al perderse en su viaje inaugural el trasatlántico inglés **Titanic**, catástrofe que aún hoy se considera como la mas importante entre las acaecidas, por su contribución en vidas humanas, pues pasó de 1.500 el número de muertos y desaparecidos.

No por estar La Unión y el Fenix Español, temporalmente alejada de los seguros de transportes permanecía ajena a sus problemas. Así pues en contacto con otros aseguradores españoles, propugnó la creación de un organismo que, a semejanza de los ya existentes en otras naciones, estudiara, reglamentara y diera impulso a esta especialidad. Para ello se constituyó en Enero de 1.913 el **Comité Español de Aseguradores Marítimos**<sup>29</sup>, con sede en Barcelona, uno de cuyos primeros actos fue incorporarse a la Unión Internacional de Aseguradores Marítimos, al objeto de fomentar el intercambio de información y experiencia entre los aseguradores de transportes de los distintos países. Su actuación tuvo plena eficacia y perduró hasta el término de nuestra guerra civil de 1.936 a 1.939.

El período 1.914 – 1918 transcurrió bajo el signo de la primera guerra mundial, una de cuyas características mas significativa fue la acción submarina que practicó Alemania, con resultado positivo, como lo demuestra el triste hecho de que los buques aliados hundidos por este arma representaron casi 19 millones de TRB, ascendiendo las pérdidas de los países neutrales, por igual motivo a cerca de 2,8 millones de TRB. Es fácil de entender que las pérdidas ocasionadas por la guerra hicieron necesario poner en

servicio todos los buques que estaban en condiciones de navegar, lo que desde el punto de vista mercantil beneficiaba especialmente a los que enarbolaban bandera neutral.

Como en España el Gobierno no puso ninguna traba para el comercio con los países beligerantes, los armadores conocieron unos años de extraordinaria prosperidad, si bien pagaron su tributo, ya que fueron hundidos en actos de guerra 72 buques, con una 160.000TRB, unas veces por los submarinos alemanes y otras por los aliados, al tratar de burlar los bloqueos establecidos por los beligerantes.

Los beneficios obtenidos por los armadores en esta época, junto con las disposiciones dictadas al terminar el conflicto, les permitieron incrementar y modernizar sus flotas en los años siguientes, de forma tal que significó una verdadera renovación de la marina mercante.

Estos acontecimientos, así como el gran desarrollo de los negocios, cuyos resultados positivos se esperaba que comenzasen al concluir la contienda, y la necesidad de atender un mercado en aumento cada día y del que La Unión y el Fenix Español, por su importancia, no podía permanecer ausente, hicieron que el Consejo de la Cia., considerase la conveniencia de volver a trabajar con toda amplitud el seguro de transportes y en 1.919 se acordó reanudar plenamente las operaciones del Ramo.

Se inicia con ello un período de gran actividad, en el que se efectúan numerosos nombramientos de agentes, se colabora con otros aseguradores y comienza con intensidad la contratación de operaciones, pudiendo decirse que a partir de este momento el Ramo entra en su mayoría de edad, y, al propio tiempo que se establecen las bases de la actual organización, se inicia un proceso de expansión que continuará hasta nuestras fechas.

Es evidente el progreso del Ramo y el montante de las primas cobradas en España, si bien debemos aclarar que a la sazón sólo se practicaba el seguro de valores, pasa de 114.800 pesetas en 1.919 al millón de pesetas en 1.924, en que ya se operaba en otras modalidades. En el año 1.928 se superan los dos millones de pesetas y en el siguiente la cobranza alcanza mas de tres millones seiscientas mil pesetas, llegando en 1.930 a mas de cinco millones.

Tiene mayor importancia las suscripciones de la citada Cia. En este período, si consideramos que según informe del Comité Español de Aseguradores Marítimos, la

producción total del Ramo de transportes en España, en 1.927, asciende a 19.826.901 pesetas, correspondiendo a compañías españolas 10.285.019 pesetas.

No olvidemos que en esta época se concertaban en el extranjero, Inglaterra y Francia por lo general, bastantes pólizas de cascos pertenecientes a importantes flotas españolas así como también gran número de seguros de mercancías.

Las revistas especializadas de la época comentan los desfavorables resultados del seguro marítimo internacional, como consecuencia de una serie de graves siniestros. Por lo que respecta a la Cia., que tratamos, en el ejercicio 1.929 soporta 13 pérdidas totales, lo que no impidió que se liquidara la anualidad con un beneficio de 192.988 pesetas.

En la década de los veinte se produce una serie de eventos marítimos que repercuten en este Ramo, entre ellos destacaremos:

La Cia. Transmediterránea da un importante paso en la navegación al convertir el vapor **Játiva** en buque de motor. Esta empresa que en el transcurso de los años estaría tan estrechamente ligada a la Cia., de seguros que tratamos, fue fundada a finales de 1.916 agrupando a varios armadores de tradición y ocupa hoy una posición destacada entre las navieras nacionales, cubriendo las comunicaciones de la Península con las islas Baleares y Canarias, así como el tráfico con las ciudades españolas en Africa.

A la compañía Transmediterránea pertenecieron los buques: **Juan de Juanes**, hundido en la bahía de Alhucemas por acción de guerra durante la campaña de Marruecos de 1.912; el **Guillén Sorolla**, desaparecido aquél mismo año con toda su tripulación en ruta de Inglaterra y el **Marques del Campo**, perdido por embarrancada cerca de Casablanca.

Establecido el monopolio de petróleos durante el gobierno del general Primo de Rivera, se crea para su explotación la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S.A. (CAMPSA), comienza a formar una flota que en la década de los sesenta llegó a ser de gran importancia.

El buque **Cristóbal Colón** de la compañía Trasatlántica, construido en España en 1.923, batió años más tarde el récord de velocidad de los buques nacionales y extranjeros en línea regular, por cuyo motivo fue visitado por los Reyes en Santander. Así se refrenda el progreso de la construcción naval española.

En 1.925 se dicta el Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, por lo que se regulan los abordajes, salvamentos y asistencias marítimas.

El Ramo de Transportes tuvo que hacer frente a la reclamación formulada por el hundimiento del buque **Baracaldo**. Este asunto presentaba determinadas características que hicieron sospechar pudiera tratarse de un siniestro fraudulento por lo que se realizó una minuciosa investigación que permitió confirmar estas sospechas.

El período que abarca desde 1.930 al 1.936 se caracteriza por la nueva crisis que se refleja en las actividades marítimas, como consecuencia de la situación económica a que conduce la inestabilidad política de la segunda República. Las circunstancias que afectan al seguro en esta época son: el creciente número de buques amarrados por falta de fletes; la baja del valor; la reducción del movimiento de mercancías y la devaluación de la peseta, cuyos efectos se notan directamente en los seguros contratados en divisas y en el coste de las reparaciones efectuadas en el extranjero.

En aquellos momentos se produjo el bloqueo comercial de Italia, por acuerdo de la Sociedad de Naciones, como consecuencia de la guerra de Abisinia. Pero no afectó mucho en ventaja del negocio marítimo de la Cia., como lo confirma el hecho de que en 1.935 la producción del Ramo rebasó escasamente los tres millones de pesetas.

En el período del 1.936 al 1.939, coincidiendo con nuestra guerra civil, El Ramo de Transportes sufrió una paralización casi total, al quedar desarticulados sus servicios por la división de España en dos zonas, pero pronto en cada zona se iniciaron los trabajos para su reorganización, operándose con mayor regularidad en el sector conservador, donde el comercio y tráfico marítimos eran mas activos.

No podemos dejar de reseñar la importancia de la siniestralidad en los seguros de cascos. Podemos decir que todas las flotas y armadores resultaron afectados, en mayor o menor parte, especialmente en las líneas dedicadas a cabotaje.

Señalamos los siniestros sufridos por la Cia., Transmediterranea, que perdió los buques: **Ciudad de Cádiz; Ciudad de Barcelona; Delfín; Legazpi, Monte Toro, Vicente La Roda; Mahón; Villa de Madrid, Poeta Arolas y Ciudad de Sevilla.** Y por pasar a poder de Rusia, **el Isla de Gran Canaria; Ciudad de Tarragona y Ciudad de Ibiza**<sup>29</sup>.

La naviera Ybarra y Cia., también dedicada a cabotaje, sufrió asimismo los efectos de la guerra, que afectó al 40 por ciento de su tonelaje total, y con el hundimiento del trasatlántico Cabo San Antonio, perdió todas sus unidades dedicadas a tráfico internacional.

Este período concluye con la unión de los Ramos que venían operando en las dos zonas, iniciándose una nueva etapa en la que, utilizando términos marineros, pudiéramos decir que es la singladura que condujo a la Cia., a la situación actual.

La segunda guerra mundial impulsó definitivamente los negocios marítimos de la Cia., debido en gran medida a que al ser España neutral, se repitieron las circunstancias favorables de la primera guerra mundial.

A pesar de todo nuestra flota fue afectada con el hundimiento de 30 buques por torpedos y minas, siendo apresados tres mas por las potencias beligerantes.

La cobertura de los riesgos de guerra queda ordenada con la creación del Consorcio Español de Seguros de Guerra, cuyo organismo tuvo plena actividad durante la contienda, disciplinando esta clase de operaciones la Unión y el Fenix Español formó parte de aquél hasta su disolución en el año 1.945.

La complicada situación planteada en el tráfico marítimo, por la exigencia de los entonces llamados navicerts obligó a actuar al Ramo con un a extraordinaria prudencia, y fueron varias las ocasiones en que se decidió la suspensión temporal de la cobertura de guerra, ante la presencia de acontecimientos bélicos que hacían temer la extensión del conflicto.

Las primas de riesgos de guerra representaron un considerable incremento en la suscripción, y el negocio dio buenos resultados. Las cifras conseguidas en aquel período por el Ramo fueron una demostración elocuente de la importancia de estas operaciones, como puede apreciarse en el cuadro siguiente:

<b>AÑOS</b>	<b>PESETAS</b>
1.940	18.301.818
1.941	39.294.375
1.942	54.425.519
1.943	63.721.613

Cuadro I: Elaboración propia

La comparación de estas cifras con las de los años anteriores demuestra también la evolución del Ramo, si bien no debemos silenciar la notoria influencia que en las mismas representó la alteración del valor de nuestra moneda.

Al acabar la guerra en 1.945, se llegó al lógico colapso que los negocios de seguros de transportes tenían que sufrir, circunstancia agravada en nuestro caso por la situación de las relaciones internacionales del país.

Esta crisis fue superada y en 1.949 se contrataron por el Ramo de Transportes operaciones por un importe de 65.922.893 pesetas, rebasando la mayor recaudación obtenida en tiempos de guerra.

Una vez finalizada la Guerra, Europa inició su recuperación impulsada por la ayuda norteamericana bajo el denominado Plan Marshall, cuando España trataba de seguir el mismo camino, se produjo el bloqueo económico decretado por las Naciones Unidas, creando nuevas dificultades a nuestro comercio exterior, lo que tuvo una directa repercusión en los seguros marítimos.

Entre tanto, en 1.942, se había creado la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, que tanto impulso habría de dar al tráfico marítimo de nuestro país. Esta naviera inició su trabajo con unidades requisadas durante nuestra guerra civil y que habían estado navegando y administrados por la extinguida Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales.

Simultáneamente, con la modernización de las flotas de las principales navieras, se crean empresas de tráfico especializado, entre ellas: Cofruna, Trafrume, Neasa, Cepsa y otras.

Debido al incremento de estos negocios, se hace necesario perfeccionar la organización de Peritos y Comisarios de Averías, y a tal efecto, se constituye el Comisariado Español Marítimo, en el se agrupan armadores, aseguradores y técnicos. La Unión y el Fenix Español desde el principio prestó su colaboración a este organismo, que ha ido ampliando sus actividades hasta llegar en la actualidad a ser una de las mejores organizaciones especializada en la materia.

Parece oportuno comentar el incremento que estaba adquiriendo el número de buques abanderados bajo pabellón de conveniencia. Las nuevas navieras constituidas a tal fin mantenían una estrecha relación con armadores españoles, pero, pese a ello, los buques

se aseguraban en mercados extranjeros. Las gestiones iniciadas por los aseguradores españoles con el propósito de atraer estas operaciones hacia el mercado nacional, culminaron en el mas completo éxito, y así no solo se pusieron en un plano de igualdad con los competidores extranjeros, sino que estos seguros vinieron a aumentar el negocio de la Cia. Unión y el Fanix.

También es de interés señalar que, por estas fechas, las compañías aseguradoras de transportes consiguieron autorización del Instituto Español de Moneda extranjera para operar en divisas, logrando con ello contrarrestar la fuerte competencia de mercados extranjeros.

El Estado crea en Mayo de 1.944 el Consorcio de Compensación de Riesgos Catastrófico para garantizar determinados riesgos que, por sus extraordinarias causas eran excluidos en las pólizas de los distintos Ramos. Esta garantía complementaria se establece con carácter obligatorio y afecta, asimismo, al Ramo de Transportes.

Los siniestros de mas importancia de esta época son: El incendio ocurrido el 13 de Mayo de 1.943 en los Astilleros de El Ferrol del Caudillo, entonces bajo la administración del Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares, con el que había una póliza suscrita por la Unión y el Fenix Español, para garantizar los buques de la Armada, a los cuales afectó aquel siniestro, durante su permanencia en gradas, con motivo de los trabajos de reparación y reforma que se estaban llevando a cabo.

El 10 de Enero de 1.949 se creó la Asociación Española de Derecho Marítimo, presidida por Don Ernesto Anastasio Pascual, a la cual se han incorporado prestigiosos letrados, así como los navieros y aseguradores mas representativos.

El Seguro de Transportes en España organizó en 1.953, en San Sebastián, el VIII Congreso de la Unión Internacional de Aseguradores Marítimos, que aparte de la fecundidad de sus tareas, proporcionó a todos sus miembros la oportunidad de conocer de cerca la situación mundial de esta rama aseguradora y, comparativamente, la realidad del resurgimiento español.

Comentar paso a paso la marcha económica del Ramo se traduciría en la exposición de una serie de cifras ascendentes y por ello nos detenemos en las primas percibidas en 1.956 donde se supera ampliamente el centenar de millones, exactamente 130.463.244

pesetas, cantidad que, considerada con anterioridad podría parecer utópica. La importancia de esta cifra absoluta queda valorada no solo por el simple hecho de una mayor obtención de operaciones, sino porque ha sido conseguida tras un proceso de selección riguroso de riesgos.

En lo referente al negocio de cascos, son también varios los factores que influyen en su crecimiento. En primer lugar, el constante aumento de la flota mercante nacional con buques cada día de mayor valor, y en segundo lugar, la reforma y transformación de buques antiguos y la política de revisión de valores que se convino con los armadores a efectos de seguros.

Aunque en aquellos momentos era aventurado apreciar la importancia efectiva que pudiera tener en el futuro la Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante, promulgada en Mayo de 1.956, se preveía que iba a tener consecuencias muy favorables para el seguro marítimo, extremo que se confirmó plenamente con el paso del tiempo.

Destacamos la importancia fundamental que el Crédito Naval ha representado en la renovación de la flota mercante y que ha sido calificado como lo mas útil y eficaz que se ha hecho en España para su protección. La simple enumeración de las cifras concedidas por este concepto nos releva de cualquier otro comentario, pues en el período 1.953 – 1959 ascendieron a mas de 7.300 millones de pesetas; en 1.962 a 1.788 millones y en el año 1.963 a mas de 2.000 millones.

Como por imperativo de las leyes que regulaban el Crédito Naval era imprescindible efectuar el seguro con cláusulas de beneficiario a favor del organismo crediticio, ello supuso un nuevo y gran impulso en las operaciones del Ramo de Transportes, al mismo tiempo que los aseguradores prestaban un servicio y colaboración a las referidas disposiciones.

Las cifras de cobertura fueron aumentando de día en día y hubo que dedicar atención preferente al estudio del reaseguro de los cúmulos que se podían formar al constituir unidad las valoraciones del buque, el flete y las mercancías transportadas.

En estas fechas se produce el siniestro del vapor **Monte Inchorta** cuando venía de EEUU hacia España, motivado por un incendio a bordo al iniciar la travesía, que afectó al casco y carga general que transportaba, teniendo que ser remolcado a Halifax, donde una vez fracasados cuantos intentos se realizaron para sofocarlo, se procedió a su

hundimiento como único medio de extinguir el incendio y con el propósito, mas tarde conseguido, de volverlo a poner a flote.

Este hecho corrobora lo antes dicho de la acumulación de responsabilidades, Las consecuencias económicas para la Unión y el Fenix Español, por su participación en el seguro del buque como de las mercancías transportadas por el mismo, se elevaron a 524.524 dólares y 1.062.273 pesetas.

Esta misma circunstancia hace insuficientes los límites de responsabilidad que en el Convenio de Bruselas se habían fijado para los daños ocasionados en colisión, y fue uno de los principales temas tratados en la reunión celebrada en Madrid en el mes de Septiembre de 1.955 por el Comité Marítimo Internacional, donde finalmente, se acordó elevar a veinticuatro libras esterlinas el anterior límite de ocho libras esterlinas por tonelada. Tal decisión fue incorporada por la mayoría de los países a sus legislaciones, entre ellos Inglaterra, lo que interesó a todos los aseguradores ya que era frecuente que los casos de abordaje entre buques de distinta nacionalidad se sometieran a la jurisdicción inglesa.

Otra circunstancia que agravó la responsabilidad en el seguro de cascos fue el continuo aumento del costo de las reparaciones. Este problema obligó a los armadores y aseguradores a convenir un procedimiento de ajuste, que se concretó en la llamada cláusula de reparaciones aplazadas.

Las frecuentes colisiones y servicios de salvamento entre los buques que se dedicaban a la pesca del bacalao en aguas de Terranova y Gran Sol, determinaron la necesidad de regularlas y simplificarlas, por lo que en Marzo de 1.958 se firmó en San Sebastián el Protocolo de Armadores de bacaladeros de España, Francia y Portugal, en cuyo estudio colaboraron juristas y aseguradores de dichos países.

Entre los siniestros de importancia de esta época destaca el hundimiento del Transatlántico Italiano **Andrea Doria** que el 25 de Julio de 1.956 sufrió una colisión con el buque sueco **Stockolm**, podríamos comparar este caso con el del **Titanic**, pues si afortunadamente no se parecieron en cuanto al número de víctimas, si hay una circunstancia paralela entre ambos , como son las cuantiosas pérdidas materiales y la reputación de buques insumergibles que técnicamente tenían estos buques. Este siniestro demostró la extensión y eficacia del reaseguro internacional, pues permite la

cobertura de riesgos de fabulosa importancia, la Compañía Unión y el Fenix Español, tuvo que aportar el pago de un millón de pesetas, a pesar de su alejamiento del mercado de origen de la operación.

También es de mencionar el incendio sufrido en el puerto de Cádiz al comienzo de 1.958, por el buque **Ciudad de Valencia**, de la Cia. Transmediterránea, ante el peligro de explosión de un cargamento de munición para la guerra de Ifni, las Autoridades militares ordenaron su hundimiento por lo que fue cañoneado por un buque de la Armada y, posteriormente refloatado.

En Octubre de 1.959 embarrancó en el bajo de las Quebradas, en Santander, el buque **Antártico** de la Cia. Nacional Elcano, cuando los trabajos de salvamento hacían presagiar un feliz desenlace, un violento temporal partió el buque, haciendo inútil cualquier nueva tentativa. Por este siniestro los aseguradores españoles pagaron la cifra mas alta pagada hasta la fecha en un solo accidente: 50 millones de pesetas. La Unión y el Fenix Español, figuraba como abridora de la póliza y asumía la mayor participación en el seguro y consiguientemente en las consecuencias económicas del siniestro.

Se inicia una nueva modalidad de cobertura llamada Riesgos de protección e indemnización, por la que se garantiza a los armadores contra determinadas responsabilidades no cubiertas por las pólizas ordinarias de seguros de cascos, que hasta esa fecha venían estando aseguradas en el extranjero bajo régimen mutual.

Se cierra el año 1.963 con dos importantes siniestros marítimos que llamaron la atención del mundo: El incendio y posterior hundimiento del Trasatlántico griego **Lakonia**, y la desaparición con todos sus tripulantes del buque mercante español **Castillo de Montjuich**, asegurado por la Unión y el Fenix Español, caso singular en esa fecha por la carencia de noticias no obstante las investigaciones y búsquedas efectuadas.<sup>29)</sup>

**El Lloyd**<sup>30)</sup>, En el Londres del siglo XVII existían numerosos Coffee Houses, que eran centros de reunión de comerciantes y escritores.

Entre ellos se encontraba uno llamado Lloyd's Coffee House cuyo propietario era Edward Lloyd. Este café se encontraba cerca del río Támesis, en Tower street, por lo que la mayoría de su clientela se dedicaba a los negocios marítimos. Allí acudían

Capitanes antes y después de sus viajes, comerciantes, vendedores de pertrechos, ajustadores de fletes, etc. Mr. Lloyd empezó a intervenir en estos negocios facilitando tinta, pluma y papel, para después intervenir en la redacción de pólizas y contratos, debido a la amplia información que recogía de los marinos que frecuentaban su establecimiento.

En 1.662 Lloyd se traslada a un establecimiento mejor en Lombard street y en 1.969 funda un periódico llamado Lloyd's news.<sup>30)</sup>

Constan testimonios de 1.678 de acuerdo con los cuales las reparaciones eran vigiladas por Oficiales de la Sociedad. El primer registro impreso se publicó hacia 1.726, en el año 1.779 se designaron 24 oficiales que vigilarían las reparaciones en otros 24 puertos del Reino Unido.<sup>30)</sup>

En 1.769, un antiguo camarero que había trabajado con E. Lloyd, fallecido en 1.713, abre por su cuenta un nuevo café llamado New Lloyd coffee house y publica también un nuevo periódico, el New Lloyd List.

En 1.772 se crea un comité formado por 79 miembros y a partir de aquí se va realizando la transformación.

Las primeras instrucciones para los inspectores se publicaron en 1.834, al constituirse la sociedad de acuerdo con el patrón bajo el que ha seguido hasta la actualidad, se publicaron asimismo las normas que habían de regir en la construcción de vapores, y, en 1.855 se publicaron las normas relativas a la construcción de buques de casco metálico, publicándose las de los buques mixtos en el año 1.867, entre esta fecha y 1.877 se acepta el acero Bessemer y el Siemens-Martin en la construcción naval, vigilada por la Sociedad. El Comité director aprovecha la cooperación que presta un cuerpo que integra representaciones de los mas importantes astilleros, fundiciones y técnicos, que cuidan además de la revisión periódica de las normas.

En la actualidad el Lloyd es una corporación, reconocida por un acta del Parlamento en 1.871, cuyos componentes admitidos como miembros aseguradores del Lloyd's, Underwriters Members Of Lloyd's, suscriben seguros por su cuenta y riesgo.

## **Capítulo 2**

### **Antecedentes Históricos**

## **II -1. - Los avances tecnológicos con respecto al riesgo.-**

A raíz de la última Guerra Mundial, la suma especialización a que se llega en el transporte marítimo junto con la moderna estructuración de ciclos industriales, la nueva reagrupación de áreas de producción y de consumo, y muy especialmente las nuevas posibilidades aportadas por las técnicas (metalurgia, tratamiento de aleaciones ligeras, calderas de alta presión, perfeccionamiento de la técnica de frío, la soldadura, aplicada en 1.935 a la construcción de puentes y en 1.941 a los buques, la electrónica, la estandarización de la carga con la aparición del contenedor y del palet, los buques específicos para determinadas cargas las comunicaciones vía satélite, etc.), hacen que para estudiar el riesgo en el seguro marítimo moderno, convenga referirse, al riesgo en la posguerra de 1.945 a partir del cual, como un hito, se inician nuevos criterios del riesgo marítimo, algunos de los cuales no cabía esperar al iniciarse la última confrontación mundial. Entre los citados criterios sin duda fue la introducción de la construcción en bloques, prefabricados, que gracias a la soldadura podían construirse en lugares distantes y especializados, lo que proporcionaba una mejora en cuanto a la efectividad en la construcción y por tanto una reducción en los riesgos de averías, al eliminarse la construcción con remaches.

Esta técnica se aplicó en primer lugar en la construcción de los buques “Liberty” de 14.100 Tns. Y 133 mts. de eslora, de los que en cuatro años, del 1.941 al 45, se construyeron 2.710 unidades lo que supone una media de casi dos buques diarios. También durante la 2ª Guerra Mundial se inicia el transporte de elementos normalizados (el mas representativo fue el popular Jeep) que supone el primer paso de la contenerización, a la postre uno de los mayores ahorros para los seguros en concepto de mermas robos, baraterías y averías.

En el año 1.948, la “Atlantic Steam Co.” inaugura un servicio de transporte contenedorizado entre Preston y Larne, transportando en su viaje inaugural un sólo

contenedor hecho de madera de 16x7x6 pies. En los años siguientes, el rápido aumento de demanda de este tipo de transporte lleva a su normalización y construcción de buques especialmente proyectados como portacontenedores, que hoy en día alcanzan a transportar en un sólo viaje hasta 4.500 contenedores, lo que ha supuesto una enorme disminución en las averías, pérdidas, etc. Y por consiguiente un diferente enfoque desde el punto de vista de los riesgos en el transporte marítimo.

Al término de la 2ª Guerra Mundial, los avances tecnológicos militares se trasladan a los sectores civiles, entre ellos, la construcción naval, que nos atañe a nosotros desde el punto de vista de la seguridad en la navegación y de la carga por lo que se reducen riesgos, hacia el año 1.960 se perfila lo que podemos llamar el buque actual. El sistema de construcción longitudinal, válido para buques remachados, sufre importantes modificaciones constructivas con la aparición de la soldadura.

Las características generales del buque actual vienen definidas sobre la base de la cantidad y diversidad de mercancía a transportar, que con un continuo crecimiento en la demanda de capacidad de carga, motivan en relación con los factores de diseño o proyecto, el incremento del número, tamaño y funcionalidad de los buques de nueva construcción.

Asimismo en cuanto a factores de operación, se impone la aceleración de los procesos de transporte marítimo. En relación con los citados factores de proyecto, el buque mercante actual se perfila con unas características básicas generales y comunes a la gran mayoría de los tipos en cuanto a disposición y propulsión, que pueden sintetizarse en:

- a) Cifra de méritos basada en criterios económicos.
- b) Aumento de la capacidad neta de carga.
- c) Disposición general según tipo de carga.
- d) Reducción al máximo posible del espacio destinado a sala de máquinas.
- e) Cámara de máquinas situada a popa o a un tercio de la eslora.
- f) Máquina propulsora de motores de combustión interna y excepcionalmente turbina de vapor con reductora.
- g) Una o dos hélices de paso fijo o variable con hélice de maniobra a proa.

- h) Construcción por bloques con estructura soldada.
- i) Tendencia al equilibrio entre factores económicos y técnicos y la incorporación de aspectos sociales (Comodidad de la tripulación y condiciones de trabajo y vida a bordo).
- j) Construcción conforme a normas internacionales de seguridad, tanto del buque como del entorno ecológico.

Generalmente, la exposición de la visión histórica conlleva la exposición cronológica del tema. Sin embargo, hay hechos que normalmente no se consideran en su verdadera importancia, alguno de los cuales ya hemos mencionado, y que sin embargo son los detonantes de los cambios técnicos, (que tanto influyen en la reducción de siniestros), ya que históricamente la influencia del dinero ha sido mayor que la de la técnica. En este sentido y como final a esta somera exposición de la evolución histórica de la Construcción Naval, los hitos que consideramos detonantes de los cambios históricos del Seguro Marítimo desde sus inicios hasta consolidarse como arte para finalmente convertirse en una técnica, han sido:

- 1) La aparición de la esclavitud propicia el desarrollo de la propulsión a remo.
- 2) Año 1.400. La aparición de la pólvora y la abolición de la esclavitud propicia el inicio de la propulsión vélica de los buques.
- 3) Año 1.850. Inicio de la navegación a vapor favorecida por la apertura del canal de Suez.
- 4) Introducción del hierro y el acero que “rompe” las limitaciones constructivas.
- 5) La incorporación del cañón y la coraza que exige la separación forzosa entre buques mercantes y buques de guerra.
- 6) La generalización del seguro de mercancías y seguro marítimo posible al separarse los buques de guerra y buques mercantes que conlleva el desarrollo del conocimiento de la construcción naval.

Finalmente y aunque por su carácter reciente no podamos contemplarlos con la perspectiva inherente a la Historia, no podemos dejar de mencionar los hitos mas importantes de lo que podríamos llamar la Historia actual, que son:

- a) 1.939-1.945. La Segunda Guerra Mundial, cuyos avances técnicos, como el transporte normalizado en contenedores, construcción en serie, tecnología de acero de alta resistencia, aleaciones ligeras, soldadura, radar, electrónica y automática, etc., surgidos en el campo militar y aplicados a los buques mercantes inmediatamente después de finalizar la contienda, permiten una disminución de costes y riesgos consiguiendo un aumento de la rentabilidad en la explotación.
- b) 1.945-1.965 La guerra denominada de los seis días entre Israel y Egipto (1.957) que supuso el cierre del canal de Suez interfiriendo seriamente la ruta del petróleo, impuso la necesidad de construcción de buques petroleros de gran tonelaje, el primero de los cuales fue el “**Universe Ireland**” de 323.000 Tns., al objeto de aumentar la capacidad de transporte por buque, compensando los costes al tener que navegar por el Cabo de Hornos. Esta necesidad supuso un desarrollo en el conocimiento de cuestiones técnicas navales tendentes en gran parte a lograr un abaratamiento de los costes de explotación, pero ello conllevó un aumento en los riesgos, sobre todo en lo referente a contaminación marítima con la aparición de las denominadas “Mareas negras”.
- c) 1.965 Los conceptos de eficacia, rentabilidad y productividad, fundamentalmente en los países occidentales derivados en gran parte del nuevo orden económico impuesto por las naciones vencedoras, conlleva la adecuación de la técnica definiendo buques especializados, tanto en fase de proyecto como de construcción y explotación.
- d) 1.965 La conquista del espacio como laboratorio para el desarrollo de tecnología y materiales que en parte se transvasan a la industria civil, y entre ellas a la construcción naval que tanta influencia y repercusión tiene en la seguridad de los buques.

- e) 1.973 La crisis del petróleo hace fabricar verdaderos colosos supertanques de hasta 500.000 Tns. Y mas de 500 m. de Eslora.
- f) 1.975 El rápido desarrollo de la informática impulsado por la invención del transistor (1.959) proporciona una potente herramienta de trabajo cuya aplicación, primero al cálculo, bases de datos relacionales, y a continuación a la simulación y proyecto, llega al ámbito de la Construcción Naval, y permite optimizar soluciones técnicas y constructivas.

Los hitos históricos mencionados, ponen de manifiesto la extraordinaria importancia que en el Seguro Marítimo tiene la componente económica, por lo que consecuentemente debe ser una constante a la hora de transmitir el conocimiento de esta materia.

Con esta exposición vemos en que forma influyen los adelantos técnicos en el Seguro Marítimo. El reducir costos, riesgos y accidentes, así como el abaratar el transporte, influye notablemente a la hora de estudiar el riesgo a cubrir en una operación, pues todas las variantes, a tener en cuenta, están influenciadas por los factores antes nombrados, así en la actualidad hay riesgos, que apenas influyen a la hora de determinar la prima a pagar y que antiguamente eran determinantes del éxito de la aventura; La rapidez en la navegación que han adquirido los buques, reducen los riesgos marítimos, ya que están menos tiempo expuestos a ellos; Las ayudas a la navegación, han eliminado la “oscuridad” con que se navegaba en tiempos pasados; los acuerdos internacionales en cuanto a: navegación, seguridad, construcción etc., hacen que hoy en día los estudios de riesgos sean mas exactos que en tiempos pasados y, por tanto, los costos y beneficios se contemplan desde otra perspectiva..

## **II – 2. - Las Sociedades Clasificadoras.-**

Las Sociedades clasificadoras son entidades que reglamentan las construcciones, instalación y conservación del material flotante para que puedan navegar con las garantías que en este sentido permite alcanzar la previsión humana.

El Armador que maneja su buque y lo explota comercialmente, así como los propietarios del cargamento que a él se confían sus mercancías, recurren a las empresas de seguros, a fin de cubrirse de los riesgos a que están expuestos por cualquier avería o daño que pueda ocurrir al buque o a su cargamento. Las empresas de seguros que a su vez habrán de asegurar el buque y su cargamento, deben cerciorarse de que el buque está en buenas condiciones bajo el aspecto de la resistencia estructural, seguridad, buenas condiciones para navegar y de que es apto para embarcar y transportar el cargamento que se confía, por lo tanto deben encargar a expertos, de su confianza y garantía, la inspección del buque.

Solo a la vista de los informes de dichos expertos, las empresas de seguros podrán comprometerse a efectuar el seguro a cada viaje y establecer, de cada vez, el tipo de prima, mas o menos alta, según los riesgos posibles a que podrán estar expuestos el buque y su cargamento en función del estado de conservación y condiciones del buque.

De la necesidad de tener conocimiento constante de estos informes han nacido las Sociedades o Registros de Clasificación de Buques.

En un sentido restringido al ámbito marítimo, la clasificación de buques se refiere exclusivamente a su inscripción, asiento y atribución de una categoría determinada en las Sociedades Clasificadoras, en función de su navegabilidad y de sus cualidades estructurales.

En sus albores, las Sociedades Clasificadoras,<sup>30)</sup> y concretamente el Lloyd's Register, actuaron a modo de colegio de aseguradores para mutua comunicación de las características de los buques, de los nombres de los respectivos navieros, Capitán y constructor, y de la clase atribuida a cada buque, símbolo que indicaba tanto la resistencia estructural, como su navegabilidad. Mas adelante se amplió el ámbito personal, en el sentido de dar entrada a todos aquellos, por cualquier concepto, interesados en la explotación del buque, y al propio tiempo se fue formando el caudal de

experiencia que era lógico adquirir, nacida como era, de la estadística e investigación de las causas de siniestros a bordo de los buques comprendidos en el registro. Este fue, sin duda alguna, el origen de las normas técnicas que constituyen uno de los dos aspectos por los que afecta actualmente la Sociedad Clasificadora a los interesados en cualquier negocio marítimo y muy especialmente a los armadores. Aparte la información sobre las características importantes de los buques clasificados, que es fuente indirecta para los proyectos de nuevos buques, las sociedades clasificadoras determinan la resistencia y características de los materiales que han de ser usados en la construcción, los elementos del casco, las soldaduras a emplear, la naturaleza del material auxiliar, los requisitos que debe cumplir el aparato motor y, en general, la pauta técnica que debe seguir la totalidad del proceso constructivo del buque, tanto en lo que a sus elementos se refiere como en lo que atañe a los métodos de trabajo.

Las sociedades clasificadoras mas importantes, constituidas hasta la fecha son:

- a) Lloyd's Register of British and foreign Shipping de Londres.
- b) British Corporation for de Survey and Register of Shipping, de Glasgow, actualmente absorbido por el Lloyd's Register.
- c) Bureau Veritas International Register of Shipping, con sede en París.
- d) Germanisher Lloyd, con sede en Hamburgo.
- e) Registro italiano navale ed aeronáutico, con sede en Génova.
- f) Record of American Bureau of Shipping, que se convirtió en el American Bureau Shipping, con sede en Nueva York.<sup>44)</sup>
- g) Norske Veritas, con sede en Oslo.
- h) American Shipmasters' Association Formed, con sede en New York.
- i) Imperial Japanese Marine Corporation.
- j) Great Lakes Register.
- k) Veritas Austro-Ungarico.

De estas sociedades de clasificación relacionadas, son las ocho primeras las que en la actualidad, registran y clasifican la mayor parte del tonelaje mundial. Y son a excepción del American Bureau of Shipping y de la Imperial Japanese Marine Corporation, sociedades privadas, cuyos certificados tienen validez oficial y gozan de aceptación por parte de los organismos competentes para la expedición de los certificados de seguridad.

Asimismo, la validez de sus certificados e inspecciones trasciende al plano internacional, como ocurre en España, donde los certificados del Lloyd's Register, Bureau Veritas, British Corporation y Germanischer Lloyd, son admitidos a tenor de la ley,<sup>31)</sup> y también los de la American Bureau of Shipping por Orden Ministerial<sup>32)</sup>.

En la actualidad el Lloyd's Register es una corporación, reconocida por un acta del Parlamento en 1.871, cuyos componentes admitidos como miembros Aseguradores del Lloyd's, como vimos anteriormente, suscriben seguros por su cuenta y riesgo. Para ser miembro del Lloyd's es necesario reunir una serie de requisitos muy estrictos: Hay que ser presentado por cinco socios, hacer depósitos de determinadas garantías, tener depósitos de primas suscritos en un Fondo Especial, etc., cualquiera que tenga disponibles unos 50 millones de pesetas en efectivo puede convertirse en un asegurador de la casa Lloyd's, llamado "name" (nombre), existen aproximadamente 27.000 names, de los cuales el 22% son mujeres.

La evolución del comercio moderno y las sumas aseguradas<sup>33)</sup>, cada día mucho mayores, han hecho desaparecer la figura del suscriptor individual, que ha sido sustituido por el Sindicato. Estos Sindicatos están compuestos por suscriptores (Underwriters) que nombran a una persona determinada para que les represente como Agente Suscriptor (Lloyd's Underwriter Agent). Cada riesgo asumido por este Agente se reparte automáticamente entre los socios del Sindicato, de acuerdo con un cuadro de distribución fijo y acordado de antemano, respondiendo de las obligaciones contraídas con su propio patrimonio personal.

En la actualidad existen 350 sindicatos, aproximadamente (consorcio asegurador), si un consorcio asegurador o sindicato obtiene beneficios, cada name recibe su parte en proporción a su límite de ingreso por prima y en caso de pérdida ocurre al contrario, cada name asumirá la pérdida que le corresponda de acuerdo también a su límite de ingreso por prima.

Pero Lloyd's, sobre todo, equivale a riesgo, algo que quizás no tuvieron en cuenta los nuevos nombres de la década de los ochenta. Esas ya no eran viejas fortunas, con 10.000 acres de terreno en Escocia y un apellido de abolengo, acaso procedente de algún patrimonio atesorado tras las guerras napoleónicas. Lloyd's era

dinero con pedigrí y fines de semana a la caza del zorro... hasta que en los ochenta llega dinero fresco, sin demasiada consciencia del riesgo. Hoy Lloyd's puede significar tanto dinero viejo en manos de familias de prosapia y linajes interminables, como son names: la mujer de un granjero escocés, un jugador de futbol, diputados tories, un jefe de tribu africana, los componentes del grupo pop Pink Floyd o el ex primer ministro británico Edward Heath. En cualquier caso 6.000 nombres se han ido retirando del juego desde 1.968 y otros tantos podrían partir pronto.

La solvencia del Lloyd's considerada a través de los años a prueba de vientos y mareas se ha tambaleado en el transcurso de la última década, haciendo tambalear a la compañía aseguradora de mayor solera del mundo. La multiplicación de catástrofes, los escándalos internos y las denuncias de corrupción de algunos socios han contribuido en buena medida a generar este ambiente.

El corazón del Lloyd's , ubicado en pleno centro londinense, lo constituye un moderno edificio diseñado por el arquitecto Richard Rogers, día tras día en el atrio y galerías de este edificio, una activa congregación de agentes y aseguradores regatean, pactan y pulsan el mercado de cualquier confín del mundo, se estudian propuestas de seguros de buques, aviones, plataformas petrolíferas, satélites, expediciones transártica, centrales nucleares, el oído de un compositor, la voz de un barítono o las piernas de una famosa actriz de cine.

En medio de la frenética actividad de los ascensores abiertos al cielo londinense se asumen a diario grandes catástrofes, incendios, terremotos, inundaciones. Repercuten en la Sala Adam, como sobriamente llaman al patio de operaciones y donde está instalada la campana de la fragata Lutine la cual se hacía sonar cuando había noticias de un naufragio aunque hoy solo se hace sonar en las grandes ocasiones ceremoniales, un Huracán del Golfo de Méjico, el choque de dos aviones en New Delhi, o el secuestro de un diplomático en Centro América. El dicho del lugar es: Individualmente somos aseguradores , colectivamente somos Lloyd's.

La famosa Sociedad es, en realidad, una gran asociación de aseguradores individuales que ofrecen un mercado internacional para casi todo tipo de seguros, aunque tradicionalmente se los relacione con los seguros de fletes marítimos. Sin embargo, hoy, a punto de cruzar el umbral de un nuevo siglo, Lloyd's, uno de los

grandes supervivientes del pasado mercantil e imperial de Gran Bretaña, afronta una de las crisis mas graves de su historia. A finales de los ochenta Lloyd's encaja un sinfín de catástrofes y la aparición de nuevos males como la contaminación medioambiental . Cuando en 1.988 celebraba su tercer centenario de actividad ininterrumpida, 165 personas perdieron la vida en el incendio de la plataforma petrolífera Alpha, en el mar del Norte, cayó el avión 747 de la Panam en Lockerbie, abatido por un atentado terrorista, el Huracán Gilberto devastó el Golfo de Méjico. En 1.990 se producen las violentas tormentas que tuvieron lugar en el Reino Unido y Europa Occidental provocando grandes daños. Un 60% de los names del Lloyd's perdieron dinero en 1.988- 1.989 y 1.990.

Después de las grandes pérdidas sufridas durante los últimos años, su situación ha llegado a ser tan comprometida que incluso se ha llegado a especular con su retirada del mercado asegurador, su reto actual consiste en descubrir el modo de responder a los grandes cambios que han de responder a los grandes cambios que han ocurrido en el mundo de los seguros y a la vez mantener las ventajas de una organización que siempre ha funcionado con las normas de confianza de un club privado.

Lloyd's tiene cuatro mercados principales: Marítimo, no marítimo, aviones y automóviles, pero el marítimo es el mas importante, por allí pasan mas del 40% de los seguros de los buques mercantes de todo el mundo, esto hace decir a sus veteranos que el calcular el valor de un riesgo es mas un arte que una ciencia.

Actualmente mas del 50% de la actividad del Lloyd's se centra en el reaseguro. La supervisión general de la sociedad es responsabilidad del Consejo compuesto por 28 miembros.

Cuando se intenta registrar un buque nuevo en la Sociedad, antes de la construcción, los planos se someten al comité, para su aprobación; La construcción tiene lugar bajo la vigilancia del inspector local, de cuyo informe, una vez terminada aquella, depende la clase (Character) que se da al buque. Las novedades ocurridas en el transcurso del año son comunicadas por la Sociedad a sus suscriptores mediante una publicación anual con tres anexos, que contienen datos relativos a la edad, construcción, arqueo, dimensiones, armadores y demás pormenores.

**Anexo I:**

Libro de Registro del Buque; actualmente en tres volúmenes

- a) Volumen I de la letra **A**, a la **G**.
- b) Volumen II de la letra **H**, a la **O**.
- c) Volumen III de la letra **P**, a la **Z**.

En estos tres volúmenes figuran la práctica totalidad de los buques que componen la flota mundial, incluso los que están amarrados. Se publica anualmente, en el mes de Junio y en él aparecen todas las variaciones y novedades que han ocurrido durante el año como: Cambios de nombre; Cambios de pabellón, Cambios de armador, Conversiones y transformaciones importantes sufridas por los buques.

**Anexo II:**

Publicación periódica mensual; conteniendo tres partes

- a) Primera parte:
  - A.- Nuevas entradas al registro de buques.
  - B.- Lista de armadores.

Al final de la primera parte, hay también una lista de las variaciones y adiciones referidas a embarcaciones especiales; Puertas de diques flotantes, Hydrofoil; Gabarras; Ganguil; etc.

- b) Segunda parte:
  - A.- Nuevas entradas de buques al Libro Registro.

- c) Nuevas entradas en la lista de armadores, lista acumulativa que incluye a los operadores de buques, con sus direcciones, cambios de las mismas y cambios de nombres.

### **Anexo III:**

Fecha de reconocimientos; conteniendo dos partes

- a) Parte primera:

- A) Fechas de inspección.
- B) Modificación de clase.
- C) Status de clasificación del año anterior.

- b) Parte segunda: Referente a transporte de gases licuados, gabarras e instalaciones de carga refrigerada.

- A) Fechas de inspección.
- B) Modificaciones de clase.
- C) Status de clasificación del año anterior.

La presentación de certificados del Lloyd's Register, exime de cualquier inspección oficial a los buques en Canadá, Dinamarca, Francia, Grecia, Noruega, Rusia, Estados Unidos, Suecia y en cierto modo en España.

Es criterio general de las sociedades clasificadoras la división en clases de los buques registrados, según hayan superado o no determinadas normas, tanto referidas a calidad de los materiales, como a la construcción del casco o de las máquinas propulsoras.

El Lloyd's Register empleó primitivamente letras para indicar la calidad de la estructura del buque, en tanto que los números indicaban el estado del material auxiliar.

Posteriormente se modificaron los símbolos, dejándolos en su estado actual, esto es, con los números 100; 90; 85; 80 y 75; precedidos por la letra indicadora del estado del material. La clase 100 A, se asigna a los buques de casco de acero de navegación exterior, construidos con arreglo a las normas de la Sociedad. Si el buque ha sido construido bajo la especial vigilancia de la misma, va precedida la letra de una cruz de Malta.

Las construcciones de la Sociedad Clasificadora Lloyd's Register son: 1

1ª Clase: 100 A.

2ª Clase: 95 A1; 90 A1; 85 A1.

3ª Clase: 80 A1; 75 A1.

Todas ellas para buques de casco de acero. En los buques de casco de madera la mayor clasificación que asigna es la letra A seguida de un guarismo que indica el número de años. Dentro de ellos hay tres clases también:

1ª Clase: A-1.

2ª Clase: A-1, (número rojo).

3ª Clase: AEI; E; I.

Los símbolos AA1; AB1 y AC1, son los de clasificación de buques de hierro construidos de conformidad con las reglas de la Sociedad en vigor desde 1.854. El símbolo AA1, es el de clasificación de buques de hierro construidos con planchas de mayor espesor que el requerido por las normas vigentes. El símbolo AA, es el indicativo de buques de hierro construidos para un objeto determinado. A-1, en rojo, indica que el buque ha cumplido el número de años considerado por la sociedad como de primera categoría. E-1, indica que el buque transporta mercancías que por su naturaleza no están expuestas a averías de mar.

Cuando uno de los reconocimientos anuales de la sociedad muestre que el buque no se halla en condiciones de ostentar la mas alta categoría que de acuerdo con su naturaleza le hubiera sido adscrita, puede pasar automáticamente a la inferior de 90 A-1,

si la Sociedad aprueba la nueva clasificación. En tal caso, puede el buque recuperar su mas alta clasificación si el armador se aviene a efectuar los trabajos de reparación indicados por el inspector de la Sociedad. Si el inspector estima procedente alguna reparación, ha de comunicarlo por escrito al armador, cuya negativa ha de ser, en su caso, trasladada por el inspector al comité; en caso de que el inspector fundamente su discrepancia del parecer del inspector, puede procederse a una nueva inspección contradictoria, que costea el armador si es que se confirma el criterio del inspector.

La clasificación del Germanischer Lloyd, de Hamburgo, única sociedad clasificadora alemana<sup>30)</sup>, se inspira en la del Lloyd's inglés y se inició con la constitución de la sociedad en Berlín en el año 1.868. En sus comienzos tuvo que luchar con enorme desventaja contra los intereses de la citada sociedad inglesa y del Bureau Veritas francés, pero reorganizada en 1.890, pudo extenderse incluso en el extranjero, sobre todo al acudir cada vez mas numerosa clientela extranjera a los astilleros alemanes.

La letra o clase asignada por el Germanischer Lloyd es 100 A, o, 90 A, para buques de casco de hierro o de acero, en las que 100 y 90 se refieren respectivamente a la primera o segunda clase y los números adicionales 4 y 3 a los períodos de revisión contados en años desde la última visita sufrida por el buque. Cuando el buque haya sido construido de acuerdo con las normas de la Germanisher Lloyd u otras semejantes aprobadas por éste, y también cumpliendo los requisitos de pruebas de materiales y de métodos de soldadura, se le asigna la letra 100 A. Si el Lloyd inspecciona la construcción y ensaya los materiales con que se efectúa ésta, puede agregarse en el certificado, antes de la expresión de la letra, la cruz de Malta, semejante a la del Lloyd's inglés.

El símbolo de la cruz de Malta con un punto, puede figurar en la letra de los buques, construidos bajo la inspección de otra sociedad clasificadora reconocida, que sean dados de alta en las listas del Germanisher Lloyd. La distinción entre las cifras 100 y 90 se basa en la resistencia de los materiales empleados y en el estado de conservación, por lo que un buque 90 A<sub>3</sub> puede tener esta clasificación como máxima desde su botadura, o por pérdida de la 100 A<sub>4</sub>. A la letra se añade un símbolo expresivo de la navegación que realiza el buque (Fahrtzeichen) y que consiste en una inicial, de acuerdo con la siguiente relación:

Gran cabotaje; comprende todos los puertos europeos a excepción de Islandia, Azores y Spitzberg, pero incluye los no europeos de los mares Mediterráneo, Negro, Rojo y los de la costa occidental africana hasta los 12° de latitud norte, con inclusión de las islas de Cabo Verde, Canarias y Madeira, así como el tráfico de aguas similares de ultramar, en las que las distancias entre los puertos de escala no supere las 200 millas; El símbolo usado para toda esta navegación es la K (Mayúscula).

Pequeño cabotaje; Es la navegación entre puertos de los mares limítrofes de Alemania (Báltico y del Norte, se incluye la navegación entre el canal Agger y el cabo Gris Nez con inclusión de las islas situadas a lo largo de la costa desde Dover hasta Edimburgo, el símbolo para esta navegación es la letra k (Minúscula).

Navegación en aguas de poco brazaje; Corresponde a la denominación alemana de Watten, donde no alcancen los efectos de los grandes temporales, en esta navegación el símbolo usado es W

Navegaciones por otros mares; También pueden añadirse anotaciones relativas a navegaciones por otros mares: Schwarzes Meer; Mittelmeer, etc.

Refuerzos contra hielos; El símbolo E indica que el branque ha sido expresamente reforzado contra el efecto de los hielos, y el símbolo E, denota que el refuerzo en cuestión se extiende desde el branque hasta la sección maestra del buque.

Navegación interior; El símbolo es I.

Transporte de minerales pesados; Cuando el refuerzo ha sido hecho con intención de destinar el buque al transporte de mineral u otros cargamentos similares, de peso excepcional, en este tipo de navegación, el símbolo es la palabra Erz.

Cuando los mamparos han sido reforzados y la subdivisión estanca cumple especialmente las disposiciones del Convenio Internacional de Londres de 1.960 para la seguridad de la vida humana en el mar, siempre bajo la vigilancia del Germanischer Lloyd, el símbolo será una cruz de Malta dentro de un cuadrado o el mismo signo con un punto, sin el cuadro a modo de marco.

Siempre que en la construcción se sigan las normas de la corporación alemana de trabajadores del mar (Seeberufsgenossenschaft) sobre mamparos estancos en buques de pasaje, podrá colocarse un símbolo consistente en la silueta de un casco atravesado por una flecha, con indicación del calado hasta el cual se cumple tal disposición.

Los buques cuya construcción requiera una forma no común, o que se destinen a fines muy concretos, se le añade a la letra un indicación en consonancia como: Petrolero (Tankschiff); Pesquero (Fischereifahrzeug); Remolcador (Schlepper); Draga (Bagger); etc.

En el caso de construirse el buque para un determinado francobordo, figura en el certificado de la Sociedad la expresión: Mit Freibord (con francobordo).

Si dentro del plazo concedido para renovar la letra, un buque no lo hiciera, le queda suspendida la clase, si bien la Sociedad le puede conceder un período de gracia si el casco y el aparato motor son reconocidos a flote, y siempre que ambos estuvieran en estado satisfactorio en la última visita en seco, y siempre que ésta se haya realizado dentro de los dos años anteriores. Estos períodos de gracia pueden ser considerados una o dos veces, siempre y cuando no se prolonguen mas de seis meses. En caso de ocurrir una avería que pueda afectar a la clasificación, ha de ser reconocido en el primer puerto, so pena de perder la letra, del mismo modo que si el armador no efectúa las reparaciones recomendadas por el inspector de la Sociedad.

La visita cuatrienal para renovación de la letra de clase primera, igual que la trienal para la segunda y la de la clase tercera, han de ser pasadas en seco. El símbolo de la clase tercera, han de ser pasadas en seco. El símbolo de la clase tercera es 80 A, Para buques de madera de clase primera, el símbolo es A-1, para la clase segunda A y 7 B-1 y para la tercera clase B.

Si la máquina propulsora principal y las auxiliares necesarias para el funcionamiento de la primera, así como la instalación eléctrica, han sido instaladas de acuerdo con las

reglas del Germanisher Lloyd, y han sido halladas satisfactorias, se añade el símbolo MC, en el caso de que las mencionadas instalaciones no se ajusten por completo a las normas del Germanisher Lloyd, pero no existan títulos suficientes para rechazarlas, el símbolo será MC. Asimismo se emplea el símbolo de la cruz de Malta para la instalación propulsora, con idéntico resultado y en idénticos casos.

El Registro Italiano<sup>30)</sup>, nacido en Génova en 1.861, llevó una existencia gris hasta su reorganización en 1.909 a través del Registro Nazionale, de cuya fusión resultó en 1.917 el Registro Navale Italiano. Una nueva fusión en 1.921 con el Veritas Adriático dio lugar a una nueva sociedad llamada Registro Italiano, sancionado por decreto de 9 de Junio de 1.921. El 11 de Noviembre de 1.926 fue reorganizado y convertido en Registro Italiano Navale ed Aeronáutico. Sus certificados tienen validez oficial, y a ella se confía el cumplimiento de las disposiciones relativas a flotabilidad estanqueidad, francobordo y seguridad de la vida humana en el mar, de acuerdo con los sucesivos convenios de Londres. Además la Sociedad italiana ha concertado acuerdos con otras varias similares extranjeras, como son los suscritos con la British Corporation Register; American Bureau of Shipping y con el Teikoku Kaiji Kyokai japonés, en virtud de los cuales cada una de estas sociedades representa a la italiana en su país, con cláusula de reciprocidad. Con el Lloyd's Register para facilitar la clasificación de los buques de ambas sociedades, en interés de los miembros de las mismas y con el Germanisher Lloyd para la vigilancia de la construcción de instalaciones motrices y la admisión de materiales y maquinarias. Las construcciones inspeccionadas a través del acuerdo de esta institución con Lloyd's Register se inician con el símbolo RINA.-LR.

En la nueva ordenación jurídica que se ha dado al Registro Italiano, resulta ser éste una persona jurídica privada, partiendo de la base de que su actividad es preferentemente técnica y la misión tutelar del Estado, con respecto a los buques del propio pabellón, resulta cualidad sumada a las del Registro, que el Estado puede otorgar facultativamente a los organismos y personas jurídicas que crea convenientes. De este modo lo que en la ordenación jurídica anterior era atribución del registro a título exclusivo, se transforma en mera facultad de la Administración pública.

Las disposiciones administrativas italianas disponen la clasificación en sociedades autorizadas de los buques destinados al transporte de pasajeros en navegación marítima,

excepción hecha de los de 25 toneladas o menos de arqueo bruto, en aguas tranquilas; de los destinados al transporte de pasajeros en navegación interna; de los que prestan servicios subvencionados de navegación marítima; de los destinados a cualquier servicio de línea, aunque no sea de pasaje; de los que se dediquen a salvamentos o a remolques en alta mar o a más de 6 millas de la costa; de los que tengan que navegar más allá del estrecho de Gibraltar o del Canal de Suez, y de los clasificados o que quieran clasificarse en sociedades extranjeras.

El Registro Italiano puede asumir igualmente, por decreto del ministerio de marina mercante en cuanto se refiera a los buques de navegación marítima y del de transporte, en cuanto tenga que ver con los de navegación interna, la verificación de las disposiciones reglamentarias y su cumplimiento a bordo, que se refieran a navegabilidad, fijación de la línea de máxima carga, arqueo, seguridad de la vida humana en la mar, prevención y extinción de incendios a bordo y de un modo genérico, el control técnico de la construcción naval y del ejercicio de la navegación.

En el cuadro de símbolos indicativos del Registro Italiano, el número 1 indica construcción de buena calidad y el 2 de calidad mediana. Cuando ambos guarismos se hallan uno a continuación del otro, el primero se refiere a la calidad del casco y el segundo a la del aparato motor. Cuando una construcción está por debajo de las condiciones exigidas como mínimas para recibir la calificación de mediana, no recibe clasificación alguna. La calidad genérica se indica con los números 100; 90 y 80, de acuerdo con los siguientes criterios:

A la primera clase sólo pueden adscribirse buques a los que corresponda 100, con casco y maquinaria de buena calidad. A la segunda clase se adscriben con índice 90, los buques que reciban para su casco y maquinaria las calificaciones 1-2, o, 2-1. A la tercera clase, con índice 80, sólo los buques que reciban calificación para su casco y maquinaria 2-2. La construcción en madera sigue, en cuanto a notificación indicativa de su calidad, un criterio exactamente igual al de la construcción metálica. La letra A, indica que el buque se ha construido de acuerdo con las normas técnicas del registro, y la A<sub>s</sub>, de acuerdo con normas análogas. Una estrella denota que la construcción se ha llevado a cabo bajo la vigilancia del Registro.

Las anotaciones relativas a la clase de navegación son: L, para navegación de altura; G, para navegación de gran cabotaje, que además del Mediterráneo, el mar Negro y el de Azov, se extiende mas allá del estrecho de Gibraltar, a las costas de España, Portugal, Francia, Islas Británicas, mar del Norte, Báltico, costa occidental de Africa hasta el Senegal, con inclusión de las islas que no se hallen a mas de 300 millas de dicha costa, y por el canal de Suez, hasta el mar Rojo, Golfo Pérsico y costas del Indostán hasta Bombay e islas adyacentes. La P indica el pequeño cabotaje, que comprende los mares Mediterráneo, negro y de Azov, la costa oceánica hasta Casablanca y Lisboa y hasta Kosseir, en el mar Rojo. El tráfico entre puertos nacionales se indica mediante la anotación: t.n., el colonial mediante; t.c. La navegación costera dentro de la franja de 20 millas, por el Mediterráneo, mediante una C. La navegación especial mediante una S. Los de navegación por el Atlántico, entre los cabos de Hornos y de Buena Esperanza, por AT. La navegación interior mediante una I. Y los de pasaje llevan además la anotación especial TP.

El Norske Veritas,<sup>30)</sup> nació en Oslo en 1.864, como resultado de la unión de varios clubes de aseguradores noruegos, cada uno de los cuales tenía con anterioridad sus propios inspectores, de cuyos informes dependía la clase que se adscribiera al buque y el premio de seguro atribuido al mismo. La fundación del Norske Veritas es 1A1, que precedida de una cruz de Malta indica que el buque ha sido construido bajo la directa vigilancia de inspectores de la sociedad. La segunda clase puede indicarse en ésta mediante las notaciones 2A1, y 2A2 y la tercera mediante 3A1 y 3A2. En caso de buques de madera, los símbolos de las respectivas clases son: A1, para la primera; A2, para la segunda y B1, y, B2, para la tercera.

El Bureau Veritas<sup>30)</sup>, cuya finalidad inicial fue la de hacer conocer a los aseguradores las condiciones técnicas de los buques que frecuentaban los puertos belgas y holandeses, fue fundado en Amberes en 1.828 y en 1.832 trasladaron las oficinas centrales a París y a partir de esa fecha se extendió la influencia de la sociedad a otros ámbitos marítimos. Las reglas propias de ésta para la construcción de buques de madera, datan de 1.815 y de 1.867, para buques de hierro. Con posterioridad se elaboraron las reglas relativas a la construcción en Acero y para la maquinaria, Así

como para buques de construcción especial, a medida que fue surgiendo en el mercado naviero demanda de los mismos (Petroteros, Buques de torre, Dragas, etc.).

La clasificación del Bureau Veritas tiene tres clases, a la primera de las cuales se le atribuye el índice 3/3; a la segunda 5/6 y a la tercera 3/4. Estos Índices son uniformes para cascos de madera y metálicos. Una combinación de índices, 1, o, 2, indica el estado del casco y de la maquinaria. La máxima clasificación es 3/3 1.1 precedida de la cruz de Malta, que indica que el buque ha sido construido bajo la directa vigilancia de los inspectores de la sociedad. La clase segunda comprende las anotaciones 5/6 1.1 y 5/6 2.1 . y la tercera, 3/4 2.1. Los buques de casco de madera registrados en la sociedad pueden tener la clasificación siguiente; primera clase 3/3 1.1; segunda clase 5/6 1.1 y 5/6 2.1; tercera clase 3/4 2.1.

El American Bureau of Shipping, fundado en Nueva York en 1.876 por la Shipmaste's Assotiation, se ha especializado en los años posteriores a la segunda guerra mundial en la construcción de petroleros y buques para transporte de mineral, que se construyen de dimensiones cada vez mayores, sin abandonar por ello los contactos que habían logrado enraizar en todos los países marítimos del planeta. Esta sociedad tiene clasificación única para buques de casco de acero, que es A-1.A.M.S., que precedida de la cruz de Malta, indica que la construcción ha sido efectuada bajo la directa vigilancia de inspectores de la sociedad.

### **II – 3 El Comisario de averías.-**

El Comisario de Averías<sup>34</sup>, (Claim Agent; Surveyor), es la persona física o jurídica, nombrada por las compañías o personas que intervienen en el ámbito de la actividad de los transportes en todos los puertos de importancia comercial, a los cuales va destinado el tráfico de mercancías, que se encarga de reconocer y dar constancia de los siniestros, valorando las pérdidas o daños sufridos por la mercancía objeto del transporte, determinando las causas y certificando el resultado de su actuación. También pueden asesorar o representar profesionalmente a los aseguradores o a terceros en las operaciones de salvamento, liquidación y prevención de riesgos. Su regulación jurídica

la encontramos en la OM de 10 de Julio de 1.986 sobre los Peritos Tasadores de Seguros, Comisarios de Averías y liquidadores de averías, dictada en cumplimiento de la obligación que tiene el Ministerio de Hacienda de regular las actividades de los Comisarios de Averías, según el Real Decreto 1348/85 en el que se aprueba el Reglamento de Ordenación del Seguro Privado, el Real Decreto cumple la Disposición Sexta de la Ley 33/84 de Ordenación del Seguro Privado.

La Ley de 10 de Julio, antes mencionada, crea un Registro Especial de Peritos Tasadores De Seguros, en su sección primera; Comisarios de Averías en su sección segunda y Liquidadores en su sección tercera.

Para poder inscribirse en el citado Registro lo pueden hacer las personas físicas o jurídicas, con solo cumplimentar los siguientes requisitos:

Si es una persona física y de acuerdo con el art. 16 del Rgto. Deberá ser español o ciudadano de la CEE, no debe estar inhabilitado para el ejercicio de la profesión y debe estar en posesión de un título universitario de grado medio (Ingeniero técnico, Aparejador, Diplomado, etc.) o de grado superior (Licenciado, Arquitecto o Ingeniero). Además debe haber superado el período de formación en teoría general y legislación en seguros de transportes, así como en Comisario de Averías, en su defecto cinco años de prácticas con un Comisario inscrito en el R.E.. Por último debe disponer de un local abierto al público con medios materiales y humanos adecuados. Reuniendo estos requisitos el título lo expedirá el Ministerio de Economía y Hacienda.

Si es persona jurídica deberá tener una escritura de constitución con certificación de la relación nominal de socios, una relación de administradores, directores, gerentes y apoderados; justificación de inscripción en el Registro Mercantil; prueba, de que, el Director Técnico es Perito Tasador, Comisario o Liquidador y que además figura inscrito en el R.E. y por último una memoria con medios materiales y cualificación de empleados y colaboradores.

Una vez efectuado el registro la persona física o jurídica que posea el Título está capacitada para ejercer la actividad de Comisario de Averías, que es incompatible con la de armador de buques; Consignatario de buques; Agente de Aduanas y transporte o comercio marítimo, terrestre, fluvial o aéreo.

En el ejercicio de su actividad debe actuar con independencia y objetividad, evitando apreciaciones personales, es decir, dará fe del estado de los embalajes y de los daños de la mercancía, así como sus causas, si se pueden determinar. Cuando actúa no es empleado de nadie, ya que no hay una relación laboral con quien ha solicitado sus servicios, por supuesto, que deberá tener prestigio y honradez profesional y comercial por tanto no podrá representar a empresas de transportes ni de carga.

En cuanto a su responsabilidad, tenemos que distinguir dos tipos de responsabilidad, civil y penal.

La responsabilidad civil a su vez es doble: Una contractual, derivada del contrato de mandato o comisión mercantil con la persona o empresa que solicita sus servicios,<sup>23)</sup> art. 244 al 280 del Código de Comercio; y otra extracontractual,

Ya que, quien por su acción u omisión causa daños a otra persona, habiendo culpa o negligencia, deberá reparar el daño que causó, (art. 1.902 y ss. Del Código de Comercio)<sup>23)</sup>.

La responsabilidad penal es como la de cualquier ciudadano, siempre que sea autor, cómplice o encubridor de un delito o falta, en el ejercicio de sus funciones; tal como, apropiación indebida, revelación de secretos etc., (art. 12 del Código Penal)<sup>39)</sup>. También el art. 19 del C.P. establece que toda persona criminalmente responsable también lo es civilmente, subsistiendo esta última aunque esté absuelto de la penal.

Hay una tercer responsabilidad que es la administrativa, si un Comisario de Averías se encuentra en alguna de las incompatibilidades anteriores incurrirá en responsabilidad administrativa, así como al cometer una infracción en las normas estatutarias de las sociedades de Comisariado de averías, cuando perturben gravemente su funcionamiento o resulten perjudiciales.

Antes de la sanción administrativa, es necesario que el Ministerio de Hacienda inicie la instrucción de un expediente con asistencia del interesado. Las sanciones aplicables son tres: Apercibimiento y multa de hasta 100.000 pesetas, por faltas leves; Multa de 100.001 a 500.000 pesetas para faltas graves y multa de 500.001 a 2.000.000 de pesetas por faltas muy graves. La suspensión, destitución o inhabilitación se aplicarán solo en caso de reiteración en el incumplimiento de la normativa vigente.

El Comisario de Averías para tener una actuación correcta, debe conocer las características especiales o propiedades de las mercancías y saber el tratamiento para minimizar la pérdida; teniendo en cuenta que el receptor de la mercancía dañada, puede utilizar para otro cometido las mercancías dañadas, variando la depreciación de ésta.<sup>35)</sup>

Para calcular la depreciación si la mercancía es poca, se pueden separar las partes dañadas de las no afectadas y establecer con exactitud el porcentaje dañado. Si el cargamento es grande se realizará un muestreo. En el caso de no tener la certeza de las causas que provocaron la avería se enumerarán las posibles causas dentro de la lógica prudencia, ya que, es muy importante para los aseguradores u otras personas, poder decidir el grado y extensión de las responsabilidades. Por lo que, es fundamental saber si la pérdida o daño es debido a Avería ordinaria (derrame; pérdida ordinaria de peso o volumen; Uso y desgaste ordinario; Embalaje insuficiente o inadecuado (incluyendo estiba en contenedores o lift-van); vicio oculto o vicio inherente de las mercancías.

En el informe deben constatar las evidencias físicas halladas, con una memoria de los movimientos que ha tenido que soportar la carga. Cuando el encargo de inspección es realizado por una compañía de seguros, en el informe se debe incluir una descripción detallada de interés, el tipo de transporte marítimo, Nombre del buque, Fecha de entrada o de llegada al país de destino, descripción del accidente, cantidad reclamada o reserva potencial o información sugiriendo la reclamación objeto de negociación, Identificación del asegurado. Se suele requerir información adicional como una historia de la carga desde el proveedor original hasta la entrega final, procurando detallar en párrafos separados cada uno de los porteadores, por orden cronológico, fechas nombre y tipo de los porteadores. Y por último si hay posibilidad, en el informe deben constar “Juicios de hecho”, evitando valoraciones difíciles de demostrar.

Con respecto a la mercancía condenada hay que asegurarse, cuando un analista certifica que las mercancías no son aptas para el consumo o cuando recomiende su destrucción, de la apropiada autoridad del mismo y de que no se está interpretando la orden de forma que haya que destruir toda la mercancía incluyendo parte de ella que pueda estar en buen estado.

Si el daño se debe a contacto con otras mercancías, hay que determinar rápidamente el origen del daño. Si fue antes de la carga pueden consultarse los Conocimientos de

embarque, por si estuviera impresa la cláusula de **ignoro peso y contenido, calidad y estado**,<sup>36)</sup> si fue durante la estiba se puede analizar el plano de estiba o consultar con el consignatario; si ocurrió después de la descarga habrá que observar los detalles de los documentos; en el caso de producirse el daño por infección de insectos de otras mercancías o de bodegas habrá que investigar la plaga causante y conocer los hábitos; como por ejemplo migraciones de una carga a otra. Por último tendremos en cuenta el caso de daños causados por varias causas, en cuyo caso hay que intentar establecer que proporción del daño corresponde a cada causa. Alguna puede que no esté cubierta por el seguro y en ese caso el porteador puede ser responsable de una parte.

En el caso de que el daño sea debido al embalaje, tendremos en cuenta que los aseguradores no cubren el daño al embalaje, a menos que se especifique, esto nos quiere decir que cuando valoran daños o depreciaciones por embalaje defectuoso, hay que ceñirse estrictamente a la mercancía dañada, distinguiéndola de cualquier otra reclamación debida al embalaje.

A la hora de describir los daños el Comisario de Averías analiza la naturaleza del daño<sup>35)</sup>, p.e. si se produjo por agua salada o dulce, si fue por exudación, etc.

En el caso de determinadas mercancías, bien debido a su naturaleza o bien debido a que no está familiarizado con ellas, usa expertos que tienen un alto nivel de formación, sus decisiones son incuestionables, debe ser independiente no puede ser competidor comercial del solicitante y si realiza algún análisis químico, dicho análisis se unirá al informe.

En el caso de que el solicitante de la inspección quiera que se revise toda la mercancía, incluida la sana, el asegurador solo abonará por la que esté averiada y no corre con los gastos de la operación de separado, es decir se distingue entre gasto por inspeccionar todo el cargamento y entre gasto añadido por separación.

Evidentemente se excluirán los gastos por uso y desgaste ordinario; por rotura o derrame ordinario; por retraso y por vicio oculto o inherente.

El Comisario de Averías también tiene que tener en cuenta la extensión de la pérdida, es decir, la recomposición, para lo cual sigue las premisas de que: un artículo puede ser restaurado a su condición original. ; Un artículo restaurado puede alcanzar un valor superior a estando dañada; Se puede recomendar venderlo en subasta por no ser

económicamente reemplazables las partes averiadas; La parte dañada, puede ser reemplazada por otra facilitada por el fabricante, esto lo hace constar al principio del informe; cuando los destinatarios incluyen en el precio de reparación de la mercancía el del embalaje, el Comisario debe separarlos en el informe; el receptor de la mercancía suele ser el mas capacitado para realizar la recomposición o reparación.

En la avería gruesa el Comisario de Averías debe tener un conocimiento práctico de la misma, diferenciando los daños atribuibles a cada causa, en realidad las opiniones en materia de avería gruesa son competencia del liquidador de la misma y no de los Comisarios, pero deben trabajar juntos los Comisarios designados por los propietarios de la carga, los aseguradores y los armadores, al objeto de especificar los intereses de la carga en la avería gruesa.

La Regla III de York y Amberes<sup>36</sup>, de 1.974 establece que los daños en la carga por agua para extinguir el incendio serán admitidos en la avería gruesa y los ocasionados por calor o humo no. Cuando haya una mercancía dañada por las dos habrá que determinar el porcentaje de cada una.

El Comisario establece también, en el informe, los detalles del cargamento referente a marcas, números, etc. Estableciendo el número correcto de bultos, el nº de bultos dañados y los perdidos. Actúa con prontitud y así evita que se deteriore mas la mercancía o que se pierda.

Los aseguradores no deben asumir la propiedad de las mercancías dañadas, la solución a tomar debe contar con el consentimiento del asegurado. El Comisario, no debe encargarse de la venta por cuenta de los aseguradores salvo autorización al respecto y en interés de todas las partes. La venta, si existe, se realiza después de la descarga, en caso de haber demoras lo hará constar. El Comisario tiene voz y voto a la hora de nombrar al subastador y fija el precio de salida, si advierte trato o combinación entre los pujantes de la subasta, lo hace constar en su informe, para evitar problemas legales posteriores.

A continuación exponemos un resumen esquemático de los apuntes mas importantes que maneja el Comisario de Averías en el ejercicio de sus funciones:

Introducción.- Las inspecciones que realizan los Comisarios de Averías en el casco y máquinas de los buques quedan fuera del ámbito de la seguridad de los buques regulada

por convenios internacionales, entre las muchas intervenciones que puede realizar, destacará las averías en casco y bodegas; Las Averías en máquinas; los estudios de costes en reparaciones; los estudios de siniestros orientados a delimitar responsabilidades y el control en la construcción del buque.

A veces, es frecuente la intervención de los Comisarios de Averías en operaciones de salvamento en siniestros de embarrancada, abordajes o colisiones. Y en las liquidaciones de avería gruesa para los informes sobre valoraciones del cargamento y buque.

Conceptos generales.- Las características que hay que tener en cuenta, de un buque son: el nombre; el puerto de matrícula; la eslora máxima y la eslora entre perpendiculares; la manga, el puntal de trazado; el francobordo; el arqueo (medido en toneladas Morson =  $100 \text{ pies}^3 = 2,832 \text{ m}^3$ ; el tonelaje de registro bruto y neto; el desplazamiento en lastre y en carga; el arrufo y la brusca del bao.<sup>35)</sup>

Materiales empleados en la construcción de un buque.- El acero del que debe conocer sus propiedades mecánicas: resistencia; dureza y elasticidad. Así como, las propiedades químicas: oxidación y corrosión.

El aluminio cuyas aleaciones principales son: aluminio con cobre; Aluminio con magnesio y el duraluminio, aleación de aluminio, cobre y magnesio.

Plásticos, fibra de vidrio aleada con poliéster y resinas, productos todos ellos, derivados del petróleo.

Madera, de varios tipos, sobre todo madera dura. Actualmente se está generalizando el uso, para interiores de buques y para cascos de embarcaciones de recreo, de la plancha marina o construcción en sandwich, conocidos con el nombre vulgar de tableros contrachapados.

Hormigón, aunque no es frecuente su uso, experimentalmente se ha aplicado a pesqueros y embarcaciones de recreo, su resultado hasta el momento es bueno, pero habrá que esperar algunos años para poder comparar su eficacia con respecto a los demás materiales.

Mantenimiento de los buques de acero.- En la inspección se debe prestar especial atención a la oxidación (teniendo en cuenta que a mayor temperatura, mayor oxidación) y la corrosión (acción destructora que tiene lugar en las superficies metálicas a expensas

del oxígeno y en presencia de agentes electroquímicos. Los pares galvánicos, formados por dos metales de distinto potencial, pueden retardar o activar la corrosión. Para proteger a los metales de estos efectos, se recurre a la protección mecánica; autoprotección mediante metales que se pasivan; aumento del efecto protector provocando galvánicamente la película de óxido protector; Protección electrolítica dando lugar al galvanizado, cromado, niquelado, etc.; Recubrimiento químico con películas finas de fosfato.

Para poder determinar el grado de corrosión, lo hacen por medio de las reglas suecas 055900, que distinguen cuatro grados de herrumbre diferente sobre superficies de acero laminadas en caliente: A, B, C y D.

Reconocimiento de las bodegas.- En las bodegas es imprescindible que exista una total estanqueidad, para lo cual reconocerán el estado de las juntas de goma, por el sistema de chorro de agua y marcado con tiza; Las setas de ventilación o los manguerotes (según el tipo de buque) y los tubos de sonda, así como, el sistema de achique de las sentinas.

Equipos de carga y descarga.- Su control y características corresponden a la Administración o a las sociedades clasificadoras, si bien, el Comisario de Averías interviene con respecto a los desequilibrios que pueda haber en la potencia suministrada a los mismos para trabajar, así como, en comprobar que los cables usados sean los debidos y de la composición establecida.

Controles en petroleros.- El control de la cantidad de carga y descarga de crudo o derivados, debe realizarla personal especializado, para que las partes interesadas puedan considerarlo aceptable. El Comisario debe conocer la causa de la merma durante toda la manipulación, es decir: en las operaciones en la terminal de carga; en el muestreo; durante el viaje y en las operaciones en la terminal de descarga. Cuando finalice todos los controles emite la correspondiente certificación y el resumen.

Buques de nueva construcción.- Su actuación se basa en comprobar que se cumplen las especificaciones de construcción es decir el documento que especifica todas y cada una de las características del buque, es decir, la misión del Comisario es comprobar que se están cumpliendo todos los parámetros contemplados en la especificación; las regulaciones internacionales contempladas en el SOLAS74, así como, las del país de

abanderamiento y comprobará que los elementos que forman la nave se encuentran bien situados y en buenas condiciones de trabajo.

Las especificaciones comienzan por las características principales del buque. Autonomía; calado de verano; capacidades, arqueos, etc. Después los certificados que deben cumplirse, que permanezca en el buque el desglose del juego de planos del mismo y por último controlar que todos los equipos y aparatos instalados en el buque, tengan sus catálogos informativos, por triplicado.

El acero que se use en la construcción del buque debe estar aprobado por la sociedad clasificadora correspondiente.

Pruebas.- Durante la construcción se realizarán pruebas parciales: en los tanques estructurales se harán pruebas hidrostáticas, antes de aplicar cualquier tipo de pintura y las columnas de agua para estas pruebas deben ser: hasta la altura del tubo de aireación en los tanques de doble fondo y en los Deep-tank; 2,45 m sobre la cubierta principal en los Cofferdam y tanques de carga; hasta la línea de carga en los Peak, pero hasta la altura de los tubos de aireación si se van a usar para lastre o agua dulce; a la altura del cielo del tanque en la caja de cadenas; 2 kgs/cm<sup>2</sup> en otros tanques y en los mamparos estancos; 0,5 kgs/cm<sup>2</sup> en los timones de doble plancha; dos veces la presión normal de trabajo en los circuitos de tuberías; Las pruebas de estanqueidad de puertas estancas y portillos se hará con mangueras de agua a la presión especificada por la sociedad clasificadora y a 1,5 m de distancia.

Se harán también pruebas de funcionamiento con los compresores; circuitos eléctricos de emergencia; alarmas; luces y aparatos de navegación; Molinete; cabestrante y maquinillas; así como, pruebas del motor principal, arrancándolo con una botella funcionando al 100% de potencia y por último pruebas de velocidad.

Inspección de mercancías.- Al inspeccionar la mercancía el Comisario de Averías comprobará en primer lugar la cantidad, por recuento del número de bultos tanto en la carga como en la descarga y a ritmo de operación. El control de cantidad y peso sobre la unidad de cuenta (caja, pallet o saco) se realiza, generalmente, por muestreo. En segundo lugar el peso que, debe realizarse en básculas con certificado de control oficial vigente, por lo menos una vez cada 24 horas y con una tolerancia menor al 0,1%, así mismo, se deben tarar los camiones o vagones usados en la carga/descarga. Los silos

suelen hacer el control automáticamente, por último y en tercer lugar la calidad-muestreo: el muestreo será representativo y cuatro veces mayor que el que se vaya a envasar. Para la mercancía ensacada el muestreo lo calculamos hallando la raíz cuadrada del total y haciendo la media ponderada, el nº de sacos que resulte de esta operación nos señala la muestra a tomar y este número de sacos se tomará al azar.

Las normas a seguir según el grado de fiabilidad son: UNE; ASTM; BS; ISO.

Embalaje.- El embalaje es todo aquel material que se usa para envolver o proteger temporalmente un producto durante su manipulación transporte, almacenamiento y distribución para preservarlo de averías y también para que facilite el manejo en todas las operaciones que se realicen con ellas. Los embalajes mas frecuentes son los de serie; los hechos a medida y los usados como plataformas para maquinarias u otros elementos. Los materiales mas usados como embalajes son: la madera (pino, abeto, chopo, aliso, eucalipto, etc.); el cartón (compactado u ondulado) y los sacos (yute, papel kraft, fibra sintética, plástico, etc.). Las medidas interiores del embalaje se toman entre sus paredes y las exteriores incluyen patines, tacos, ganchos, etc.

Los embalajes no están incluidos en la valoración de la mercancía, por lo general y por consiguiente no suelen ser objeto de valoración.

Control de cargas a granel.- Las mercancías a granel se controlan sobre el peso, en los puertos de carga automáticamente desde los silos y en los de descarga por báscula. También podemos controlar el peso cargado por medio de los calados del buque, pero tiene el inconveniente que no se suele aceptar para determinar la cuantía de la falta o merma si la hubiera.

Los controles de calidad son una consecuencia de que en el contrato de compra-venta, se detallan las características que debe reunir un producto o mercancía. La labor del Comisario de Averías en estos casos se reduce a tomar unas muestras representativas de las mercancías, así como, una inspección visual del resto, de esto se deduce que el certificado del Comisario es una mera transcripción del resultado que determine el laboratorio.

Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (IMDG). - <sup>37)</sup> Este Código se publicó por primera vez en el año 1.965, fue refundido en el 1.981 y actualmente está

en vigor la edición de 1.986, del que es fundamental, básico y necesario conocerlos siguientes datos:

### **Mercancías peligrosas:**

Clase 1: Explosivos.

Clase 2: Gases (comprimidos, licuados o disueltos).

Clase 3: Líquidos inflamables.

Clase 4: Sólidos inflamables.

Clase 4.2: Sustancias que pueden arder espontáneamente.

Clase 4.3: Sustancias que en contacto con el agua pueden desprender gases inflamables.

Clase 5.1: Sustancias comburentes.

Clase 5.2: Peróxidos orgánicos.

Clase 6.1: Sustancias venenosas (tóxicas).

Clase 6.2: Sustancias infecciosas.

Clase 7: Materiales radiactivos.

Clase 8: Sustancias corrosivas.

Clase 9: Sustancias peligrosas varias.

### **Embalajes:**

- a) Deben resistir la manipulación y el transporte por mar.
- b) El que no se haya limpiado, está sujeto a las normas aplicables al receptáculo lleno.

### **Marcado:**

- a) Deben ir marcados de forma duradera.
- b) Deben llevar el nombre técnico.
- c) Deben llevar la etiqueta que indican las normas.

**Documentación:**

a) debe figurar el nombre técnico correcto y el lugar a bordo.

Además de la **Estiba, Segregación y transporte de mercancías peligrosas.**

Frío.- Dentro del campo del frío, el conocimiento de la conservación y del transporte de productos congelados o refrigerados, le da al Comisario de Averías una buena base con la que establecer un requerimiento causado por averías.

Todos los productos a conservar por medio del frío deben estar en buen estado de higiene, limpieza y salud y además se debe procurar que entre la recolección o captura y la congelación o refrigeración pase el menor espacio de tiempo posible.

La congelación es la operación consistente en bajar la temperatura de un producto a  $-18^{\circ}$  C, como mínimo y a gran velocidad. Existen dos tipos de congelación: el directo con nitrógeno líquido y el indirecto con aire enfriado (superficies de placas). Cuando el cambio de temperatura es de  $-40^{\circ}$  C, y a gran velocidad, el proceso recibe el nombre de ultracongelado.

El congelado requiere, por parte del Comisario, de una serie de controles que son: Temperaturas (las obtiene del personal de a bordo); presenciar la apertura de las cámaras y tomar las temperaturas en ese instante; durante la manipulación y descarga debe obtener la temperatura interior (en espina) en las primeras cajas o piezas; Nombrará un veterinario que certifique la aptitud del producto para el consumo; rechazará cualquier producto congelado cuya temperatura sea mayor de  $-12^{\circ}$  C, tomados en espina y por último, si tiene sospecha de daño o avería a causa de una temperatura deficiente, mala o debida a una mala ventilación o a vejez del producto, debe recurrir al dictamen de un veterinario y a ser posible a los servicios oficiales de sanidad,

La refrigeración es el proceso por el que, se hace descender la temperatura hasta  $0^{\circ}$  C., o muy próximo al mismo, sin llegar a mas de  $-1^{\circ}$  C. Los procesos que se usan mas frecuentemente en la actualidad son: Por corriente de aire frío; Por contacto con agua muy fría y por mezcla con hielo troceado.

Denominamos, dentro del campo de la refrigeración, atmósfera controlada a la que se usa, generalmente, con frutas y hortalizas. Se caracteriza por la pobreza de oxígeno (inyectando hidrógeno) o por la riqueza de oxígeno y pobreza en CO<sub>2</sub>. La temperatura no debe variar nunca mas de 1° C, con una humedad relativa del 90% y manteniendo el nivel de oxígeno por debajo del 3% (para evitar fermentaciones) y el del CO<sub>2</sub>, por debajo del 10% para evitar alteraciones.

Cargamentos de hierro/acero.- Esta mercancía suele tener como vicio propio la oxidación o la corrosión, la corrosión queda fuera del control de los transportistas y, solo, la existencia de factores que puedan activar la corrosión puede caer bajo la responsabilidad de los transportistas y por tanto considerada como avería.

Las normas para establecer los grados de corrosión son dos:

I) La norma de los comisarios de averías de Amberes:

J)

- a) Rusty (oxidado).
- b) Partly rusty (parcialmente oxidado).
- c) Rust stained (principio de oxidación generalizada)
- d) Partly rusty stained (Oxidación por zonas).
- e) Rust spotted (manchas o lunares de óxido ligero).
- f) Rust on metal envelopes (forro metálico oxidado).
- g) Wet before shipment (húmedo antes del embarque).
- h) Covered with snow (cubierto con nieve).

II) Norma sueca SIS 055900:

- a) Grado A (superficie de acero con la capa de laminación intacta en toda la superficie y prácticamente sin corrosión).
- b) Grado B (superficie de acero con principio de corrosión y de la que la capa de laminación empieza a despegarse).
- c) Grado C (superficie de acero donde la capa de laminación ha sido eliminada por la corrosión).

d) Grado D (corrosión que ha formado cavidades visibles).

Control de cantidad y de calidad.- En un contrato de compra-venta es muy importante el hecho de definir el producto que va a ser objeto de una tasación. La calidad la podemos definir como un conjunto de características que le dan a un producto su aptitud para ser usado de acuerdo a la finalidad que se le dio en su elaboración y por el período de tiempo que se le asigne. En los contratos de compra-venta se insertan unas cláusulas que recogen los requisitos necesarios, con respecto a la calidad, para que una mercancía determinada sea apta para el consumo, de acuerdo a unas normas que tipifican esas condiciones técnicas de calidad para ese producto.

La elaboración de las todas las normas controladoras que tipifican las diferentes calidades de todos los productos corresponde a las Sociedades de Normalización, estas, son asociaciones de los propios fabricantes en EEUU (ASTM; AWS; ANSI), y son institutos oficiales titulados, dependientes de la Administración del Estado, en el resto de los países (AFNOR; DIN; BSI; AENOR).

Estas sociedades tienen un nivel supranacional ya que a veces intervienen representantes de varios países (ISO)

Con respecto a la calidad de un producto, hay que tener en cuenta que a veces no hay posibilidad de definirla y entonces se necesita definirla por referencia de una muestra tomada como patrón (Granos, calzado, textiles, etc.) o por identificación del producto mediante un proyecto técnico.

Con este breve recorrido que hemos hecho por los avances tecnológicos, con respecto al riesgo, con la descripción de las distintas sociedades clasificadoras y su funcionamiento y con la introducción de la figura del Comisario de Averías, tenemos elementos suficientes para abordar con conocimiento de causa el tema principal y que es cuerpo de nuestra tesis, es decir el Riesgo y el seguro marítimo.

## **Capítulo 3**

### **Fundamentos**

### III – 1. - El riesgo en el seguro marítimo.-

Con carácter general podemos observar que la palabra riesgo se usa con significados diferentes<sup>55</sup>:

- a) La incertidumbre de que ocurra un acaecimiento. Determinado.
- b) Posibilidad subjetiva de obtener una pérdida en la acción de probar suerte con algo, relativo al azar, p.e., en las apuestas.
- c) El daño o peligro que puede ocasionar una pérdida, p.e., Explosión, Incendio, inundación, etc.
- d) La circunstancia que origina o aumenta la posibilidad de que ocurra una pérdida por un peligro determinado, p.e., las circunstancias meteorológicas en la circulación de vehículos.
- e) El objeto asegurado que refiere el bien expuesto a un hecho amparado por un contrato de seguro, p.e., vivienda, industria, etc.

Por tanto, en el lenguaje vulgar, existen distintas concepciones del riesgo apoyadas en situaciones o aspectos diferentes que enfatizan la preocupación del individuo por el acontecimiento de un hecho incierto. No obstante esta diferencia, en el ámbito de los distintos significados del riesgo, supone una distinción mas aparente que real. Así, la mayoría de las denominaciones empleadas en el uso de la palabra riesgo expresan comúnmente entre la posibilidad de ocurrencia de un hecho y la pérdida consecencial derivada del mismo.

En sentido general definimos el riesgo como La incertidumbre que provoca la posibilidad de que ocurra un determinado hecho de consecuencia dañosa, normalmente, susceptible de valoración económica.

En la vida corriente, el hombre está expuesto a una infinidad de riesgos, cuya ineludible presencia lleva aparejada la manifestación de determinados peligros latentes que pueden afectar a las personas y a su patrimonio. A causa de ello, la incertidumbre de pérdida en cualquier tipo de actividad ha desarrollado una preocupación permanente en el ser humano por controlar y dirigir el riesgo, con el fin de obtener una mayor autoprotección y conseguir una seguridad necesaria para enfrentarse a los efectos del riesgo<sup>55</sup>. Durante

este proceso, el hombre ha ido adquiriendo experiencia y evidenciando el uso de técnicas que le enseñan a conocer, evaluar y predecir el comportamiento del riesgo. Por supuesto, que esto implica el manejo de un sentido, en la medida del riesgo, que posibilite el tratamiento correcto del mismo. Por tanto, desde un punto de vista técnico, el riesgo se sitúa a un nivel de información y conocimiento que permite objetivar su concepto a través de una medida adecuada de la incertidumbre para su control. En tal sentido, el riesgo objetivo se considera y define como un aspecto de variación relativa, ocupándose de la variabilidad de las pérdidas económicas reales sobre el promedio de pérdidas mas probable a largo plazo en un grupo suficientemente grande que permite analizarlo con sentido estadístico. Por el contrario, en el plano individual, la actitud por combatir el riesgo se traduce en una incertidumbre, de carácter subjetivo, basada en el grado de creencia que tiene cada persona sobre la manifestación de un determinado peligro. Como consecuencia podemos hablar igualmente de un riesgo subjetivo como la incertidumbre psicológica que proviene de la actitud particular del individuo. En estas circunstancias, el tratamiento del riesgo no está sujeto a una medida precisa, ya que el proceso de decisión y valoración individual del riesgo viene mediatizado por el nivel de información y el grado de preferencia o aversión al riesgo de cada sujeto. Compaginando los dos tipos de riesgos enunciados con anterioridad, se comprende con facilidad que una persona pueda estar sujeta a un tipo de riesgo objetivo alto, y por el contrario tener la creencia de un riesgo subjetivo bajo por desconocimiento del peligro a subestimación del riesgo. Igual puede suceder a la inversa, si el individuo en cuestión sobrestima la probabilidad de pérdida o manifiesta una excesiva preocupación por el riesgo. En este caso, el individuo con un alto riesgo subjetivo, debido a la elevada probabilidad de que acontezca un determinado suceso, suele manifestar una excesiva aversión por el riesgo y su predisposición a transferirlo cuando desde el punto de vista colectivo, la casi certeza de que ocurra una pérdida y por consiguiente el escaso nivel de incertidumbre, puede considerarse como un riesgo objetivamente bajo.

Como tal riesgo es elemento esencial del contrato de seguro marítimo. La doctrina francesa fue quien introdujo el concepto de **fortune de mar**<sup>45</sup>, como expresión omnicomprendiva de tales riesgos, la cual ha sido incorrectamente traducida al castellano por fortuna de mar, tal vez sin caer en la cuenta de que la voz francesa

fortune indica, genéricamente, azar o destino. En nuestro Derecho queda bastante perfilado este concepto por el propio texto del Código de Comercio<sup>23</sup>, en su art. 755; que define los riesgos asegurados por la Póliza, a saber, varada, temporal, naufragio, abordaje fortuito, cambio de derrota, echazón fuego o explosión, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo por orden del Gobierno, retención por potencia extranjera, represalias, a los que añade la expresión **y cualesquiera otros accidentes o riesgos de mar**. Se ve claro que la citada expresión, puesta para no dar a la relación que antecede un carácter limitativo sino simplemente expositivo, ilustra en el sentido de ser tales riesgos los inherentes a las condiciones físicas de la mar y a las materiales o administrativas de la navegación. La expresión habitual en las pólizas, es, después de definir riesgos específicos asegurados, la de **... y demás accidentes o riesgos denominados fortuna de mar**<sup>45</sup> ...

Hemos definido el riesgo, como la incertidumbre de que acontezca un determinado suceso que puede ocasionar una pérdida económica. En consecuencia, un análisis breve de las distintas proposiciones contenidas en esta definición permite señalar los principales elementos que caracterizan al riesgo. En primer lugar, la manifestación del riesgo tiene que ser incierta, es decir, que no exista la certidumbre de si ocurrirá y no se conoce como ni cuando pueda producirse.

El riesgo también se caracteriza por la posibilidad de que acontezca un determinado suceso, es decir, el peligro desencadenante del riesgo ha de ser posible y debe poder suceder. Además la manifestación del riesgo ha de ser fortuita o accidental; por consiguiente, independiente de la voluntad del individuo que debería, en todo caso, tratar de evitar o reducir las pérdidas que se producirían en el supuesto de suceder. Por último, el suceso debe conllevar una pérdida, cuyo perjuicio o menoscabo es susceptible normalmente de valoración económica. Por tanto el concepto de riesgo reúne las características de incertidumbre sobre la ocurrencia de un suceso posible y fortuito que acarrea una pérdida.

Es corriente usar el concepto de riesgo y probabilidad para un mismo efecto; con respecto a esto, debemos diferenciarlos para evitar errores, la probabilidad determina la frecuencia relativa de ocurrencia a largo plazo de un determinado suceso. Mientras que

el riesgo es un criterio de variación relativa en el sentido de riesgo objetivo enunciado anteriormente.

Por tanto, la probabilidad está referida a la posibilidad de que acontezca el hecho o suceso de que se trate. El modelo probabilístico explica lo que acontece en la realidad y predice los acontecimientos futuros aproximadamente, basándose en el sustento teórico que permite establecer el comportamiento probabilista de un suceso o variable aleatoria de acuerdo a determinadas leyes y distribuciones de probabilidad teóricas. Estas distribuciones gozan de unas características definidas a través de fórmulas matemáticas, lo cual nos permite establecer predicciones bastante precisas a través de estimaciones con cierto margen de error, especialmente cuando la información empírica es escasa. Así, los teoremas básicos de la probabilidad y los modelos probabilísticos propician un instrumento de gran importancia para el tratamiento y administración del riesgo, ya que permiten concebir el mismo como una medida precisa de la incertidumbre, a partir de un suficiente número de expuestos al riesgo que facilita la predicción de las pérdidas del colectivo con cierto grado de certeza<sup>46</sup>. Por el contrario, individualmente, el riesgo subjetivo de cada persona se traduce en la incertidumbre de saber si se verá afectado o no, individualmente por una determinada pérdida. Así pues, no es la probabilidad de pérdida lo que elimina esta incertidumbre, la cual conserva el individuo ante la falta de certeza de que se encuentre entre los perjudicados por las pérdidas esperadas. Por tanto, podemos admitir un riesgo muy diferente, a nivel individual y colectivo, como ya mencionamos al hablar de las apreciaciones características del riesgo subjetivo y objetivo, de acuerdo a la ley estadística de los grandes números, la cual viene a precisar que a mayor número de observaciones, unidades expuestas al riesgo, menor será la variabilidad, riesgo, de los resultados esperados. De acuerdo a la mencionada Ley, podemos afirmar, que, a medida que aumenta el número de expuestos al riesgo, es mas seguro que las pérdidas reales se aproximen al promedio de pérdidas probables esperado. De ahí que el riesgo disminuya a medida que aumenta el número de expuestos al riesgo. Esta proposición se traduce en que:

- a) El riesgo objetivo, varía inversamente proporcional a la raíz cuadrada del número total de expuestos al riesgo.

- b) El riesgo objetivo, varía en razón inversa a la probabilidad de un número dado de expuestos al riesgo.

Como colofón a estas aplicaciones podemos decir que, a nivel colectivo o agrupación de unidades expuestas al riesgo, a medida que aumentan la probabilidad de pérdida esperada y el número de estas unidades, el riesgo objetivo tiende a disminuir al reducirse la variabilidad entre el promedio de pérdidas reales y el promedio de pérdidas probables esperadas.

Con respecto a la clasificación del riesgo, debemos tener en cuenta que, casi todos los manuales y estudios sobre el riesgo guardan cierto parecido, por tanto no existe una sola clasificación del riesgo porque proliferan los enfoques de clasificación. Por tanto la clasificación del riesgo que hemos expuesto en la tesis, pretende no ser muy extensa y compleja, sino al contrario, suficientemente explicativa de los criterios de clasificación manejados.

Hemos establecido un primer criterio atendiendo a la naturaleza de la pérdida. En este caso nos referimos, por una parte, al riesgo puro como el que produce una pérdida si ocurre un determinado peligro, y por otra, al riesgo especulativo como la incertidumbre de un suceso que pudiera producir un beneficio o una pérdida, indistintamente.

Un segundo criterio atendiendo al grado de realización o intensidad de la pérdida. En este caso nos referimos, por una parte, a riesgos monogrados, en cuyo caso la pérdida es siempre de una sola intensidad, y por otra, a riesgos heterogrados, cuyo suceso puede revestir distinta intensidad en la cuantía de la pérdida.

Un tercer criterio atendiendo al origen de los peligros desencadenantes del riesgo. En este caso nos referimos, por una parte, a riesgos físicos provenientes de las características físicas de un objeto, y por otra, a riesgos sociales derivados de la acción humana y de la colectividad.

Un cuarto criterio atendiendo al efecto y alcance del peligro, ya que, determinados sucesos pueden afectar a un conjunto de personas y bienes, cuyo origen no puede individualizarse. En este caso nos referimos, por una parte, a riesgos generales o catastróficos y por otra, a riesgos particulares, individuales en su origen o en sus consecuencias.

Y por último, un quinto criterio atendiendo a los cambios socio-económicos. Condiciones ambientales, avance tecnológico, etc. En este caso nos referimos, por una parte, a riesgos dinámicos o que varían durante el transcurso del tiempo relacionados con las incertidumbres producidas por los cambios experimentados en una sociedad, y por otra, a riesgos estáticos o que se mantienen inalterables a los que no les afectan los cambios antes citados.

De forma esquemática podemos representar la clasificación del riesgo con el siguiente cuadro:

<b>CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN</b>	<b>DENOMINACIÓN DE LOS TIPOS DE RIESGO</b>
Naturaleza de la pérdida	* Puro * Especulativo
Intensidad de la pérdida	* Monogrado * Heterogrado
Origen del peligro	* Físico * Social
Alcance del peligro	* General * Particular
Cambios socio-económicos	* Dinámico * Estático

**Cuadro 1: Elaboración propia. Fuente: Revista Gerencia de Riesgos 2º Trimestre año 1.992 ed. MAFRE**

No cabe duda que el riesgo y la empresa marítima tienen una estrecha relación, por tanto vamos a hacer unos análisis de la empresa marítima sus funciones y sus objetivos, antes de entrar a analizar la naturaleza del riesgo en la misma.

Desde un punto de vista consecuente, cualquier economía se enfrenta a una serie de problemas económicos básicos que debe resolver con la máxima eficacia, atendiendo al principio fundamental de la escasez de recursos y a la necesidad de satisfacer las necesidades individuales y colectivas demandadas. En particular, estos problemas se relacionan con aspectos relativos a la producción, distribución y crecimiento económico, que toda economía debe solventar respondiendo a unos planteamientos que exponemos a continuación con las siguientes preguntas:

- a) ¿Que cantidad de bienes y servicios se debe de producir?
- b) ¿Que métodos de producción se emplean para obtener estos bienes y servicios?
- c) ¿Cuál es la distribución de los bienes y servicios producidos entre los individuos de una sociedad?
- d) ¿Cómo se usan eficazmente los recursos empleados?
- e) ¿Que nivel de crecimiento experimenta la economía?

La primera cuestión está íntimamente relacionada con el problema del precio y de la asignación de los bienes y servicios producidos a través del mercado.

La segunda cuestión introduce la elección de métodos técnicos y aplicables a un determinado proceso productivo.

La tercera cuestión está relacionada con las cuestiones de equidad social y el reparto equilibrado de la renta generada por los bienes y servicios producidos entre los distintos factores de producción.

La cuarta cuestión está relacionada básicamente con el grado de eficacia alcanzado en la producción de bienes y servicios y con la plena utilización o desocupación ociosa de los recursos existentes.

La quinta y última cuestión está relacionada con el nivel de vida de una sociedad y la capacidad económica para generar y producir bienes y servicios permanentemente.

Sintetizando, podemos decir que las cuestiones planteadas anteriormente reflejan la básica problemática económica de: como y para quien producir determinados bienes y servicios, de acuerdo con las demandas sociales. En una economía mixta de mercado, la asignación de recursos y la distribución de los bienes y servicios producidos, en general, se apoyan en la funcionalidad del sistema de precios a través del mecanismo del mercado, en el que intervienen determinados agentes económicos productores y demandantes de bienes y servicios. Dentro de este orden económico el sistema necesita, fundamentalmente, de unos agentes organizados para aprovechar el uso limitado de los recursos con la máxima eficacia posible. Entre estos agentes aludidos, se encuentra la empresa marítima como elemento de producción de bienes finales y productos intermedios, al tiempo que retribuye a unos factores productivos otorgando a estos elementos una capacidad de pago que les convierte en consumidores y demandantes de sus propios productos. De esta forma, la empresa marítima como conjunto de factores productivos organizados para la prestación de servicios, constituye una unidad microeconómica de vital importancia, capaz de producir los servicios que la sociedad demanda y distribuir la renta generada a través del proceso de producción a los respectivos factores productivos. También la empresa marítima tiene un significado social característico al generar empleo y, de esta forma, contribuir a evitar la permanencia ociosa del factor humano desempleado.

Por tanto, sobre la empresa marítima giran determinadas funciones de índole socio-económica, que resumimos del siguiente modo:

- a) La configuración de un ente generador de servicios que se integran en la renta nacional.
- b) La creación de una capacidad de pago a través de la retribución de los factores de producción.
- c) La coordinación del proceso productivo.
- d) La dirección y control de los factores de producción que integran los elementos característicos de la empresa.

En este sentido cabe reseñar que los elementos básicos de la empresa marítima que hacen posible su desarrollo se encuentran en:

- a) El empresario o sistemas de dirección, normalmente denominados tecnoestructura, que dirigen y controlan el proceso productivo de servicios, asumiendo el riesgo inherente a esa dirección.
- b) El factor humano interno, representativo de los servicios prestados por las personas a cambio de una remuneración.
- c) El activo material, consistente en la estructura patrimonial necesaria para el desarrollo del proceso productivo de servicios.
- d) El capital patrimonial o recurso monetario, determinante de la estructura financiera necesaria para el desarrollo de las operaciones de la empresa.
- e) El ambiente en que se desenvuelve la empresa, fundamentalmente representado por el ordenamiento jurídico, el orden social, el estado de la técnica y las relaciones económicas de orden nacional e internacional.

La configuración de estos elementos imprimen, básicamente, a la empresa marítima unas características especiales, como la toma de decisiones, la adaptación a los cambios y la asunción de riesgos de diversa naturaleza. Estas características perfilan una determinada estructura y organización de la misma de cara a la consecución de unos objetivos básicamente influenciados por la estrategia empresarial y afectados por el entorno económico-social en el que se desenvuelve. De esta forma, si bien no existe una clara prioridad en los distintos objetivos principales que persigue la empresa marítima, el objetivo global consiste en la aproximación a una posición óptima que permita simultanear cada uno de ellos, es decir:

- a) Lograr el máximo beneficio a precios ajustados, como elemento impulsor e imprescindible del riesgo que comporta la actividad empresarial, ya que si no hubiera riesgo no habría beneficio.

- b) Alcanzar una estabilidad financiera que permita garantizar la supervivencia de la empresa a largo plazo y perdurar en el mercado en el que se desarrolla.
- c) Penetrar en el mercado y alcanzar una cuota o segmento significativo de clientes, que otorguen la estabilidad necesaria a su producción.
- d) Crear una imagen buena, en bien de la idea de marca y del prestigio de la empresa.
- e) Innovar, desarrollar e investigar por la vía de la mejora técnica y el avance tecnológico.
- f) Maximizar globalmente su gestión, de cara a reforzar la posición económica de la empresa y lograr los objetivos marcados.

Podemos apreciar como cada uno de estos objetivos guarda cierta relación con el juego impuesto por el mercado, cuya selección natural permite sobrevivir fundamentalmente a las empresas mas competitivas y mejor preparadas para hacer frente a los retos presentes y futuros de la actividad empresarial.

Los tipos de riesgo a que se ve afectada una empresa marítima son innumerables e inciden sobre la propia gestión empresarial y sobre el patrimonio humano, material y económico-social de la empresa.

En cuanto al primero de los casos mencionados, cabe mencionar un tipo de riesgos que afectan principalmente a las actividades peculiares de la empresa, tales como los riesgos propios del medio y los elementos en que se desenvuelve.

En el segundo caso, contrariamente, se encuentran los riesgos que giran alrededor del activo patrimonial de la empresa, fundamentalmente, en sus distintas y variadas manifestaciones de pérdidas personales, materiales y de reclamación judicial. Atendiendo a este criterio, de forma escueta, podemos enunciar los tipos de riesgo de la empresa de acuerdo con la siguiente clasificación:

- a) Riesgo de producción:
  - i) Capacidad de los buques.
  - ii) Idoneidad de los medios empleados.
  - iii) Acumulación de buques y flota excesiva.
  - iv) Dificultades con mantenedores y restricción de medios elementales
  - v) Antigüedad técnica de buques y equipos.
- b) Riesgo de fletes:

- i) Cambio en la demanda por alteración del mercado
  - ii) Mala publicidad.
  - iii) Información insuficiente sobre los buques.
  - iv) Retirada del mercado de los productos transportados.
  - v) Tránsito o transporte de mercancías y productos.
  - vi) Barreras proteccionistas y dificultades de exportación.
  - vii) Acontecimientos Nacionales o internacionales.
- c) Riesgo financiero:
- i) Inversiones deficientes.
  - ii) Nivel de deudas y exigencia a corto y largo plazo de créditos.
  - iii) Insolvencia y morosidad de clientes.
  - iv) Actitud de inversores privados e institucionales.
- d) Riesgo del medio ambiente:
- i) Ubicación del buque en zonas especialmente proclives a peligros determinados.
  - ii) Clima social y relaciones de trabajo entre los tripulantes.
  - iii) Estabilidad política.
  - iv) Economía del país.
- e) Riesgo de dirección:
- i) Fletes, costes y beneficios.
  - ii) Rutas y puertos utilizados.
  - iii) Imagen, expansión y cuota de participación en el mercado.
  - iv) Solvencia financiera y estabilidad económica.
  - v) Maximización de la gestión operativa.
- f) Riesgos personales:
- i) Accidente laboral o extra-laboral.
  - ii) Enfermedad profesional.
  - iii) Fallecimiento.
  - iv) Incapacidad permanente por lesión.
  - v) Retención de tripulantes por las Autoridades del puerto.
- g) Riesgos por daños materiales:
- i) Perdida del buque por causa de fuerza mayor.
  - ii) Fenómeno de la naturaleza, temporal, maremoto, etc.,
  - iii) Conflictos bélicos.
  - iv) Motín, huelga, sabotaje, atentado etc.
  - v) Pérdidas directas controlables y permisibles.

- vi) Fuego, explosión.
- vii) Rotura de equipos, instalaciones, motores,
- viii) Corrosión, desgaste.
- ix) Defectos de estructura, construcción e instalación.
- x) Baratería de la tripulación.
- xi) Pérdida de beneficios.
- xii) Incumplimientos de fletes.
- xiii) Demoras en los tiempos de estadías.

h) Riesgo de reclamación judicial:

- i) Embargos preventivos.
- ii) Negligencia del Capitán o tripulantes.
- iii) Empleados por accidentes laborales.
- iv) Empleados por despidos improcedentes
- v) Averías en carga y descarga.

Normalmente y atendiendo a la naturaleza de los riesgos empresariales se suele distinguir entre riesgos puros y riesgos especulativos. El riesgo puro lo definimos como la incertidumbre de que acontezca un determinado suceso que ocasiona una pérdida económica. Y el riesgo especulativo como la incertidumbre de que ocurra un determinado suceso cuya ocurrencia produciría la materialización de una expectativa de beneficio o pérdida, indistintamente. En consecuencia, en el riesgo puro solo puede derivarse un daño en caso de ocurrencia y, por tanto, una pérdida económica. Por el contrario, en el especulativo existe la incertidumbre, respecto al propio suceso, de que pudiera producirse indistintamente un beneficio o pérdida. Esta distinción es muy significativa, en general, ya que la cobertura financiera de los riesgos procurada por la Institución aseguradora generalmente atiende a los riesgos puros.

Los especulativos son asumidos habitualmente por el naviero en función de su conocimiento y quedan fuera del marco asegurador, aunque actualmente, existe cierto acercamiento del seguro a determinadas parcelas de riesgos especulativos.

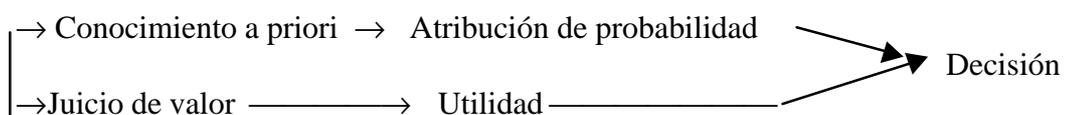
En los riesgos puros, con relación a los peligros desencadenantes de estos distinguimos tres áreas:

- a) Riesgos personales.
- b) Riesgo de daños materiales sobre el buque.
- c) Riesgo de cualquier responsabilidad civil.

En el primer caso, con terminología de seguros, la cobertura se circunscribe a determinadas áreas de riesgo y de previsión y ahorros para el activo humano de la naviera, como las coberturas de accidentes, los seguros de vida en sus distintas vertientes de riesgo y ahorro y los planes de pensiones como complemento de las prestaciones de la S.S. y como mejora adicional para los trabajadores de la empresa. Por su parte los accidentes laborales se encuentran dentro de la cobertura de accidentes de trabajo, de acuerdo con la legislación específica existente en España al respecto. Con respecto a los riesgos de pérdidas materiales, la naviera tradicionalmente se ha cubierto los riesgos a través de pólizas de daños con coberturas de incendio y averías fundamentalmente.

Con referencia a los riesgos de responsabilidad civil de la empresa, la institución aseguradora ha procurado diversas coberturas como la responsabilidad civil de explotación referida a los riesgos derivados de la propia actividad de la naviera con relación a los daños causados a cargadores, receptores o a otros buques, de accidentes laborales, de contaminaciones al medio ambiente e incluso por responsabilidades de los propios directivos o consejeros a consecuencia de errores en la gestión y administración de la naviera.

Las compañías aseguradoras no suelen proporcionar cobertura, generalmente, a los riesgos especulativos de la naviera. Estos riesgos se refieren a expectativas de fletes o de resultados de la propia gestión empresarial no encontrándose, por tanto, sujetos a medición precisa que implique un tratamiento objetivo del riesgo, desde el punto de vista asegurador. Por tanto estos riesgos son asumidos plenamente por la empresa como riesgo inherente típico de la función empresarial de la naviera. La enunciación básica de los riesgos especulativos de una naviera responde a la descripción efectuada anteriormente al mencionar los riesgos de producción, financiación, dirección, etc. En este contexto, el tratamiento de estos riesgos responde al criterio subjetivo e intuición del naviero, de acuerdo al proceso de decisión que podemos representar por el siguiente esquema<sup>56</sup>.



Fuente: Bataller Grau, Juan; El deber de declaración del riesgo en el contrato de seguro: Introducción y selección, pag. 47 ed. TECNOS. Madrid 1.997.

Desde un punto de vista racional, el riesgo debe ser limitado para hacer posible y factible el beneficio a largo plazo de la naviera, como objetivo fundamental de ésta. A este respecto, como ya se mencionara, la institución aseguradora ha venido existiendo, precisamente, para cubrir financieramente a la naviera de las posibles pérdidas económicas de la ocurrencia de los denominados riesgos puros. Ante esta situación, normalmente las navieras se han preocupado de seleccionar los tipos de seguros, reaseguros o clubes que necesitan y cual será su coste. Sin embargo, desde un análisis a la inversa, realmente los seguros de la naviera no deberían ser motivo de una preocupación inicial, ya que el problema de la empresa radica en sus riesgos y el análisis de riesgos que la acechan y sus causas y consecuencias, no solo es deseable, sino imprescindible para el mantenimiento del orden económico y social existente. Actualmente el número y potencial de estos riesgos, que inciden sobre la naviera, se han incrementado notoriamente por diversos factores que, hace mas imperiosa la necesidad de protección<sup>59</sup>. Cada vez con mas frecuencia, el tratamiento de los riesgos puros ha merecido en los últimos años un análisis particular por parte de la empresa naviera dentro del ámbito de la disciplina denominada **Gerencia de riesgos**, (Risk Management).

La Gerencia de Riesgos se desarrolló inicialmente en países económicamente avanzados y extendiéndose, paulatinamente, a todo el mundo como actividad empresarial imprescindible en el contexto económico actual en que se desenvuelve la empresa. La Gerencia de riesgos puede definirse como una función empresarial que intenta perpetuar la conservación de los activos y del poder de generar beneficios mediante la minoración a largo plazo del efecto financiero de las pérdidas accidentales, es decir, aquellas que ocurren de forma súbita, imprevista e independiente de la voluntad del empresario. Desde esta perspectiva, el objetivo principal de la Gerencia de riesgos ha sido definido como la planificación efectiva de los recursos necesarios para recuperar el equilibrio financiero y la efectividad operativa después de una pérdida accidental y, de esta forma, obtener a corto plazo una estabilidad en las pérdidas derivadas de los riesgos y a largo plazo la minoración del efecto financiero del coste de los riesgos.

Por tanto, la Gerencia de riesgos lleva consigo todas las actividades propias de cualquier gestión empresarial, y todo naviero debe ser, en efecto, un buen gerente de riesgos. Cuando una empresa naviera dedica atención preferente a esta disciplina, analiza sus riesgos como problema de fondo, antes de plantearse su necesario programa de seguros y reaseguros. El análisis, clasificación y cuantificación de los riesgos lleva a la empresa, posteriormente, a una toma racional de decisiones que incluye la posibilidad de eliminarlos, reducirlos a través de técnicas de prevención y protección, que conducen a una mejora sustancial del coste de los riesgos en la empresa a largo plazo, la posible retención de parte del riesgo o asunción del mismo y, finalmente, la cesión o transferencia del riesgo a compañías de seguros a cambio de un coste fijo.

En síntesis, las fases básicas que caracterizan la Gerencia de riesgos las expresamos esquemáticamente de la siguiente forma:

- a) Identificación y clasificación de los riesgos.
- b) Análisis y evaluación de los riesgos.
- c) Tratamiento de los riesgos:
  - I) Eliminar/Reducir.
  - II) Retención/Transferencia

Como consecuencia, el tratamiento racional de los riesgos en la empresa conduce a un método lógico que se inicia con la identificación de los riesgos, para luego efectuar su clasificación y medida. Finalmente, se adoptan decisiones que conducen a la reducción del riesgo, retención y/o transferencia a terceros. En general, por tanto, este proceso muestra lo que racionalmente el hombre hace, o debería hacer, en el planteamiento y resolución de sus problemas.

En la fase inicial la Gerencia de riesgos debe centrar sus actividades en la identificación y clasificación de los riesgos, atendiendo al criterio distintivo ya expuesto entre riesgos puros y especulativos.

En la fase segunda, de análisis y evaluación de los riesgos, una vez conocidos y tipificados éstos, el gerente debe medirlos sobre la base de la frecuencia e intensidad, mediante estudios empíricos, propios o ajenos, con la ayuda que proporcionan los métodos estadísticos. Esto nos conduce a una distinción de clase de riesgos según la importancia de las pérdidas económicas previsibles<sup>59</sup>. Así se puede distinguir entre

riesgos leves, aquellos cuya pérdida no perturba sensiblemente la economía de la naviera, suelen tener una desviación típica muy reducida y pueden ser asumidos íntegramente por ella.

Riesgos graves, son aquellos cuya pérdida implica un endeudamiento financiero importante para la empresa naviera. Presentan una desviación típica alta y pueden ser asumidos sólo bajo ciertas condiciones.

Riesgos catastróficos, son aquellos que pueden producir la quiebra de la naviera. Generalmente tienen una desviación típica muy alta y es imprescindible su transferencia a terceros.

Esta distinción en el ámbito de clases de riesgos, se basa principalmente en una medida de dispersión utilizada en estadística, que se denomina desviación típica y es sumamente útil a los efectos de medir la variabilidad del riesgo a través de las pérdidas acontecidas por un determinado peligro. Con objeto de ilustrar este concepto, observemos los siguientes ejemplos:

Contabilizados en el pasado determinados accidentes laborales ocurridos en la empresa, el gerente de riesgos desea conocer el número de accidentes de esta naturaleza que pudieran producirse en el futuro, como paso previo a la adopción de medidas correctoras.

Para esto, cuenta con la información histórica que se recoge en la siguiente tabla:

AÑO	NÚMERO ACCIDENTES ( $x_i$ )	NÚMERO EMPLEADOS ( $N_i$ )
1	8	500
2	6	500
3	9	500
4	10	500
5	7	500
<b>TOTALES</b>	<b>40</b>	<b>2.500</b>

Cuadro 2: Elaboración propia. Fuente Revista de Unespa: Estudios de siniestralidad año 1.995

De acuerdo con dichos datos, la frecuencia promedio anual de ocurrencia de accidentes (Probabilidad objetiva) vendría dada por el cociente entre el número total de accidentes ocurridos y el total de empleados durante el período observado, es decir<sup>48</sup>.

$$x = \frac{\sum x_i}{\sum n_i} = \frac{40}{2.500} = 0,016 = 1,6 \%$$

Cabe esperar por tanto un promedio de 8 accidentes al año ( $500 \times 1,6\% = 8$ ).

Es decir, existe aproximadamente un 18% de posibilidades de que difiera la frecuencia esperada de accidentes de la frecuencia real.

Otro ejemplo significativo de la aplicación de estos conceptos estadísticos vendría dado por el análisis de las pérdidas anuales producidas por un determinado riesgo, de acuerdo a la información que exponemos en el siguiente cuadro:

<b>PÉRDIDAS POR AÑO (X<sub>i</sub>) (miles u.m.)</b>	<b>PROBABILIDAD OCURRENCIA (P<sub>i</sub>)</b>	<b>i·P<sub>i</sub></b>	<b>x<sub>i</sub>-x)<sup>2</sup>·P<sub>i</sub></b>
0	0,300	0	149.531
500	0,500	250	21.218
2.000	0,170	340	284.654
3.000	0,020	60	105.249
5.000	0,008	40	147.507
8.000	0,002	16	106.405
10.000	0	0	0
<b>TOTALES</b>	<b>1</b>	<b>706</b>	<b>814.564</b>

Cuadro n° 3: Elaboración propia Fuente: Revista Gerencia de riesgos 4° trimestre año 1.985 ed. MAFRE

De igual forma, este valor se podía haber obtenido por el cociente entre el número total de accidentes y el número total de años.

Conociendo el valor promedio o número medio de accidentes por año, cabe intentar el cálculo de como puede esperarse la mayor o menor producción de accidentes por año de distinta forma a la de este promedio hallado. Esto lo podemos hacer usando el concepto de desviación típica, definido como la raíz cuadrada de la suma de las desviaciones cuadráticas de los valores de la variable (nº de accidentes) respecto de la media (promedio anual de accidentes). En el ejemplo del cuadro 3 la desviación la podemos expresar del siguiente modo:

$$\tau = \sqrt{\frac{0 + 4 + 1 + 4 + 1}{5}} = 1,4$$

Utilizando otra medida de dispersión usada en estadística como el coeficiente de variación, definido como el cociente entre la desviación típica y la media, se obtiene la variabilidad o riesgo relativo al número de accidentes por año<sup>48</sup>).

$$CV = \frac{\tau}{\bar{x}} = \frac{1,41}{8} = 0,176$$

media anual equivalente a 706 u.m., según los cálculos efectuados en la tabla anterior.

Por otra parte, al efectuar el cociente entre la desviación típica:

$$\tau = \sqrt{814.564} = 902,5 \quad \text{Y la media resulta un coeficiente de variación } 1,28:$$

$$CV = \frac{\tau}{\bar{x}} = \frac{902,5}{706} = 1,28 \quad \text{equivalente a } 128\%$$

Esto nos indica las posibilidades de que difiera la pérdida esperada de la pérdida real y, por tanto, el riesgo relativo de desviación de la pérdida probable estimada. En particular, mediante técnicas estadísticas mas complejas y que requerirían una explicación mas profunda que la que mostramos aquí esta variación de la pérdida

esperada puede estimarse con mayor precisión a través del ajuste a las denominadas distribuciones teóricas de probabilidad que permitiría una estimación con cierto nivel de confianza<sup>48</sup>.

Una vez superados los ejemplos anteriores de evaluación del riesgo, el paso siguiente será el proceso de tratamiento del riesgo. En este sentido, el gerente de riesgos dispone de las soluciones siguientes:

- a) Eliminación.
- b) Reducción a través de la prevención o la protección.
- c) Asunción y retención
- d) Transferencia a terceros, generalmente al seguro.

En general, la decisión óptima exigirá una combinación de todas estas alternativas en función de los costes, tipo de riesgo, importancia de las pérdidas estimadas y probabilidad de ocurrencia de las mismas.

La eliminación de los riesgos, no es imposible de conseguir, aunque resulte difícil. A veces, determinadas medidas o acciones de tipo cualitativo permiten eliminar ciertos riesgos. Así por ejemplo, puede transferirse la responsabilidad al comprador de los bienes transportados o limitar al alcance de la responsabilidad subsidiaria de contratistas, exigiéndoles la suscripción de un seguro elevado.

Respecto a la reducción del riesgo, es esta la primera alternativa encaminada al control de pérdidas a través de medidas de prevención y protección. Así el control de pérdidas tiene por objeto la reducción de la frecuencia e intensidad de los riesgos potenciales de la naviera. En consecuencia, este conjunto de actividades reporta a la empresa una gran utilidad a largo plazo, ya que la reducción de los riesgos beneficia a la naviera en cuanto, que permite esperar menores pérdidas, en caso de retención, así como un menor coste de seguro, si se efectúa la transferencia del riesgo. En general podemos establecer un decálogo de responsabilidades básicas del gerente de riesgos en el área de la reducción de riesgos y del control de pérdidas:

- a) Mantenimiento de una conciencia de seguridad en la alta dirección, técnicos y trabajadores.

- b) Análisis de todos los riesgos ocurridos y mantenimiento de los registros correspondientes, con clasificación del número, tipo, causa y daño total resultante.
- c) Desarrollo y mantenimiento de programas de inspección periódicos de seguridad de las plantas e instalaciones.
- d) Diseño e implantación de sistemas, métodos y equipos para prevenir la repetición de accidentes.
- e) Estudio de los programas de seguro y de las reducciones en la prima por las medidas de prevención adoptadas.
- f) Minoración de las pérdidas mediante técnicas de salvamento y recuperación, planificadas previamente.
- g) Colaboración en el diseño de nuevas construcciones para obtener la seguridad adecuada.
- h) Establecimiento de programas de formación en seguridad a distintos niveles.
- i) Organización de la seguridad en los buques.
- j) Disposición de planes de emergencia para situaciones catastróficas.

La retención del riesgo consiste en un conjunto de actividades, especialmente financieras, efectuadas por la naviera para compensar directamente las pérdidas posibles que puedan sobrevenir en la misma. La retención de riesgos puede revestir formas distintas:

- a) Retención pasiva o asunción, que puede ser consciente o inconsciente.
- b) Retención activa o autoseguro, que puede ser parcial o total.

Dentro de esta distinción, la retención consciente o inconsciente es la que obedece a un plan meditado de absorción de pérdidas de relativa frecuencia y escasa cuantía. En este tipo de riesgos existe apenas incertidumbre y su aseguramiento sería muy caro por incorporar los gastos de gestión de la compañía aseguradora. Por el contrario, la retención inconsciente o no planificada puede suponer, con frecuencia, ignorar un riesgo cuya manifestación podría hacer peligrar la estabilidad económica de la empresa, fundamentalmente en caso de riesgos graves o catastróficos. Por tal motivo, realmente la asunción inconsciente no se puede considerar como una estrategia propiamente dicha de Gerencia de Riesgos. En cuanto a la retención activa, el autoseguro implica un programa definido de la empresa para compensar total o parcialmente ciertas pérdidas que podrían causar graves problemas económicos a la empresa. En consecuencia, esto implica actuar como un asegurador con aplicación de técnicas actuariales,

diversificación del riesgo, tratamiento de reclamaciones, financiación de pérdidas, etc. En estas circunstancias el autoseguro requiere un fondo para previsión de pérdidas y persigue como objetivos, mejorar el control y la reducción de pérdidas, en bien de la retención practicada; Aumentar la calidad de los servicios de inspección y de los medios de prevención y protección: Actuar en el manejo de reclamaciones contra la empresa e intervenir directamente en los arreglos y soluciones dadas. Obviamente, un plan adecuado de retención de riesgos está mediatizado por una serie de condiciones y limitaciones que afectan al autoseguro. Así, entre los factores que favorecen este plan en la empresa destacamos:

- a) La necesidad de un número suficiente de expuestos al riesgo que favorezca estadísticamente la predicción de pérdidas.
- b) La necesaria potencia económica de la empresa para dotar el fondo oportuno de autoseguro para prevenir pérdidas retenidas.
- c) El deseo real de llevar a cabo un plan meditado de autoseguro con todos los requerimientos implícitos.

Asimismo, las limitaciones del autoseguro están en:

- a) La inexistencia de las condiciones favorables mencionadas con anterioridad.
- b) La ausencia de beneficio en el manejo del fondo de autoseguro frente a la concertación concreta de un plan de seguros.
- c) La dificultad para alcanzar determinados servicios proporcionados por el asegurador, como la investigación de las causas de la pérdida, la inspección periódica de los buques y recomendaciones de seguridad, los servicios de asesoría jurídica, etc.

Un modelo muy conocido en la teoría de Gerencia de Riesgos es el de David Houston, que se basa en el concepto económico del coste oportunidad, estableciendo la comparación de la situación financiera de la empresa que se alcanza con la transferencia y el autoseguro, respectivamente. La situación financiera de la empresa al final del año con la suscripción de un seguro se traduce en la siguiente ecuación<sup>50</sup>:

$$SF_s = VN - P + r(VN - P)$$

Donde :

VN = valor neto inicial de los recursos invertidos en la empresa.

P = importe de la prima o coste del seguro.

R = tasa de rentabilidad de los fondos aplicados en la propia empresa.

De forma similar, la situación financiera de la empresa al terminar el año, si opta por el autoseguro y no por transferir el riesgo al asegurador, será:

$$SF_a = VN - \frac{P}{2} + r \left( VN - \frac{P}{2} - F + iF \right)$$

donde:

$\frac{P}{2}$  = pérdida media esperada, asumiendo que la empresa puede sufrir una pérdida a largo plazo equivalente al 50% de la prima del seguro.

F = fondo de autoseguro para previsión de pérdidas retenidas.

I = tasa de rentabilidad de los recursos invertidos a corto plazo en el mercado financiero.

Si comparamos las dos ecuaciones, vemos que el valor económico del seguro (V) viene determinado por la siguiente expresión:

$$V = F(r - i) - \frac{P}{2}(1 + r)$$

Resultando que si  $V > 0$ , la decisión consistiría en suscribir el seguro y, por el contrario, si  $V < 0$ , sería interesante optar por el autoseguro ya que, en estas circunstancias, los recursos y la situación financiera de la empresa serían mayores que los obtenidos con la adquisición del seguro.

Otro aspecto significativo del autoseguro es la retención parcial del riesgo, en cuyo caso normalmente la empresa comparte el riesgo con un asegurador mediante mecanismos como la franquicia de pérdida o acumulada por diversas pérdidas hasta que la suma de éstas alcance una cuantía determinada y el límite de responsabilidad para el

asegurador hasta un determinado importe de la pérdida que acontezca. Para determinar la franquicia hay métodos diversos que nos proporcionan una referencia cuantitativa para la elección de una franquicia óptima.

Uno de los métodos mas sencillo está referido al criterio del valor o coste esperado mínimo que podemos ver en la siguiente expresión:

$$CE = P + N F$$

Donde:

P = prima del seguro para una franquicia determinada.

N = frecuencia anual de ocurrencia de pérdidas.

F = importe de la franquicia.

De este modo, si suponemos una frecuencia anual de pérdidas de 0,20 con la siguiente tabla de franquicias y primas de seguro:

F = 1.000 u.m.	P = 25.000 u.m.
F = 5.000 u.m.	P = 20.000 u.m.
F = 10.000 u.m.	P = 18.000 u.m.
F = 25.000 u.m.	P = 15.000 u.m.
F = 50.000 u.m.	P = 12.000 u.m.

Tabla nº 1:Elaboración propia. Fuente: Revista Mercado Previsor nº 229 30 Abril 1.996

La elección de la franquicia, que corresponde al menor coste esperado según la fórmula indicada, se sitúa en la tercera alternativa para un nivel de franquicia de 10.000 unidades monetarias.

Con independencia de estos métodos particulares, obviamente las alternativas de retención deben establecerse de forma diferente según sea la categoría del riesgo. En ese sentido, la problemática de la retención viene dada por la dinámica de pérdidas retenidas a tenor de la variabilidad o grado de dispersión que caracteriza el tamaño del riesgo<sup>49</sup>.

Desde la perspectiva del análisis del riesgo, podemos indicar las siguientes tendencias de retención de riesgos:

Una frecuencia alta de pérdidas y desviaciones relativamente bajas en el número de pérdidas y cuantía de las mismas, conduce a la cuantía acumulada de las pérdidas esperadas. En este caso, la reducida variabilidad del riesgo contribuye a una tendencia proclive a la asunción mayoritaria o retención íntegra a medida que la magnitud del riesgo sea menor o mas asequible a la capacidad financiera de la empresa.

Una frecuencia baja de pérdidas y desviaciones relativamente altas en el número de pérdidas y cuantía de las mismas conduce a fluctuaciones relativamente grandes en la cuantía acumulada de las pérdidas esperadas, inclinando la decisión hacia la transferencia del riesgo de elevada magnitud y retención parcial, acorde a la capacidad financiera y la magnitud del riesgo<sup>50</sup>.

Finalmente, el último paso de un programa de gerencia de riesgos en la empresa consiste en la transferencia del riesgo. Las etapas que desarrolla normalmente un gerente de riesgos en la transferencia a través del seguro son:

- a) Decisión sobre coberturas adecuadas a las necesidades de la naviera y estudio de su alcance, sus limitaciones y coste.
- b) Negociación de las coberturas.
- c) Comprobación de los términos y cláusulas del contrato de seguros.
- d) Análisis y selección de métodos de reducción de costes del seguro.
- e) Selección de agentes y corredores, según sus cualidades de servicio y conocimiento.
- f) Selección de aseguradores, en razón del coste de la cobertura deseada, servicio y solvencia financiera.

Cada una de estas etapas de la metodología de la Gerencia de riesgos va cobrando mas importancia en las navieras, realzando los objetivos de esta disciplina y la atención prestada por las empresas hacia esta función.

El concepto de coste del seguro comienza a sustituirse por el de coste de riesgo cuando la Gerencia de riesgos se responsabiliza del patrimonio de la naviera. , este término engloba el importe de las pérdidas retenidas, las primas de seguro, los gastos de amortización y mantenimiento de los sistemas de prevención y protección, así como, los gastos propios de administración de todo el programa que conlleva la Gerencia de

Riesgos. Esto nos pone de manifiesto la importancia que las navieras actuales conceden al mantenimiento y defensa de su patrimonio además del estudio lógico de su protección.

Una vez realizado este estudio sobre el riesgo, dedicaremos el resto del capítulo a la simbiosis existente entre riesgo y seguro, elementos íntimamente relacionados. La denominación de riesgo asegurable guarda relación con un supuesto particular del concepto de riesgo en general<sup>55</sup>.

El riesgo asegurable reúne determinadas peculiaridades, deducidas de las características propias del concepto general del riesgo, que configuran las condiciones básicas de asegurabilidad. Las características del riesgo, según vimos anteriormente, hacían referencia a la incertidumbre de que pudiera acontecer un determinado suceso de carácter accidental y de consecuencia dañosa. Teniendo en cuenta estas premisas, la incertidumbre en cuanto a la ocurrencia de un suceso permite deducir una primera condición de asegurabilidad como acontecimiento incierto, es decir que no conocemos con certeza si un determinado suceso ocurrirá. El hecho de que pueda acontecer un determinado suceso implica su posibilidad y excluye cualquier imposibilidad absoluta o relativa que tenga relación con la ocurrencia del mismo. Por tanto, otra condición de riesgo asegurable se refiere a la posibilidad de ocurrencia de un determinado hecho o peligro desencadenante del riesgo, es decir, ha de ser posible con relación a un suceso concreto y determinado. También, la existencia de un determinado peligro conduce a que su manifestación sea accidental e independiente de la voluntad humana, considerando el perjuicio de consecuencia dañosa que origina individualmente al sujeto perteneciente a un colectivo igualmente expuesto. Así, la asegurabilidad de un riesgo requiere además las condiciones de manifestación accidental, individual y de consecuencia dañosa sobre la base de una afectación colectiva. Por último, la necesidad de arbitrar un mecanismo adecuado de asegurabilidad nos exige que las pérdidas sean estimables y económicamente de acuerdo a unos criterios de cuantificación que permitan establecer los tres tipos de valoración que exponemos a continuación:

**Valoración determinada**, hace posible la estimación a priori del valor de la pérdida máxima posible, por ejemplo las pérdidas producidas en un incendio, inundación, etc.

**Valoración determinable**, hace posible la estimación a posteriori del valor de la pérdida cuando ésta suceda, por ejemplo las pérdidas provenientes de una reclamación por responsabilidad civil.

**Valoración estimada**, es la que se hace en ausencia de una estimación objetiva posible, por ejemplo pérdidas producidas por una “marea negra”.

La compaginación de cada una de las valoraciones expuestas definen el riesgo asegurable como el acontecimiento incierto de un determinado suceso accidental e independiente de la voluntad humana, cuya ocurrencia puede afectar por igual e indistintamente a los componentes de un colectivo ocasionando una pérdida estimable en términos económicos. De esta definición se pueden deducir fácilmente las características peculiares para la asegurabilidad de un riesgo.

En primer término mencionaremos la existencia del riesgo, caracterizada por un suceso posible, determinado, accidental e incierto en su ocurrencia.

En segundo término, hablaremos de la universalidad del riesgo, refiriéndola al grado de afectación general ejercido sobre una colectividad de personas o bienes igualmente expuestos, con independencia de ciertas acumulaciones de pérdidas catastróficas, las pérdidas individualmente se suceden con regularidad durante un período de tiempo determinado y con una intensidad uniforme, relativamente.

Por último, el perjuicio o lesión derivados del acontecimiento de un suceso exige, desde la perspectiva de asegurabilidad, una valoración económica de la pérdida, que se traduce en una evaluación cuantificable, mensurable y preciable. Cuantificable en términos económicos<sup>59</sup>. Mensurable a través de los adecuados mecanismos de tasación que permitan establecer el valor de la pérdida de forma objetiva. Predecible sobre la base de la experiencia habida de acontecimientos similares ocurridos con anterioridad.

Los límites existentes en la asegurabilidad de riesgos, generalmente, conducen a una tipificación diferenciada claramente en riesgos asegurables y riesgos inasegurables.

En el primer grupo existen ciertas limitaciones o restricciones que conllevan a la inasegurabilidad de riesgos, cabiendo distinguir entre las limitaciones de carácter general existentes en el mercado de seguros y aquellas otras restricciones, de carácter interno, propias de las entidades aseguradoras en cuestión.

En el segundo grupo, los riesgos típicos, generalmente, no asegurables obedecen, por un lado, a las características técnicas de inasegurabilidad concurrentes en los riesgos especulativos y, de otra parte, a una serie de restricciones legales cuyos requisitos inspirarían un aseguramiento contrario al ordenamiento jurídico, tales como sanciones, multas, delitos e infracciones en general.

Las limitaciones del mercado asegurador se plantean en función a determinados factores que afectan a la oferta y la demanda de los seguros. En el segundo caso, la limitación mas importante de la oferta reside en la capacidad de aceptación y suscripción de los riesgos, fundamentalmente influenciada por: La magnitud excesiva y particular de determinados riesgos; La insuficiencia del mercado interior y exterior para adoptar fórmulas adecuadas de repartición y diversificación del riesgo; La existencia de riesgos novedosos que comportan una peligrosidad mayor, en ausencia de una suficiente experiencia contrastada. Además, en relación con la demanda, las limitaciones mas importantes se plantean a nivel económico, habiendo multitud de estudios que expresan la correlación existente entre la demanda de seguros y ciertos indicadores económicos; La capacidad de renta de los individuos y, la renta per cápita disponible influye, principalmente, en el aseguramiento de riesgos determinados de tipo personal.

La evolución del ciclo de negocios y crecimiento económico de la producción inciden de forma considerable en el aseguramiento de los riesgos de tipo patrimonial.

Existen también, ciertas restricciones de asegurabilidad impuestas por las propias entidades aseguradoras que obedecen a criterios internos. En este aspecto, dichas restricciones fundamentalmente obedecen a criterios de suscripción, relacionados con prácticas prudentes de aseguramiento y, a criterios estratégicos de asegurabilidad apoyados en razones concretas de especialización operativa.

Con respecto a los criterios de suscripción, las restricciones de asegurabilidad se caracterizan por los límites de cobertura relativos a la presentación garantizada y a la pérdida máxima posible; por los hechos excluidos relativos a sucesos de excesiva peligrosidad o de carácter no accidental, por la calidad técnica del riesgo con relación a las medidas de prevención o protección y condiciones de seguridad; por las normas de selección implícitas en las tarifas, relativas al elevado o bajo coste del precio del seguro;

por la apreciación de moralidad o grado de intención del sujeto expuesto al riesgo en la ocurrencia del siniestro y, por la decisión subjetiva del suscriptor.

Con relación a los criterios estratégicos de asegurabilidad, la restricción mas importante obedece a la línea de suscripción de riesgos impuesta por la entidad aseguradora, en beneficio de una menor o mayor homogeneidad de su cartera de riesgos y de una reducida variabilidad de resultados respecto a las pérdidas esperadas probables. Los mencionados criterios aseguradores responden a criterios de asegurabilidad que implican las restricciones aludidas si bien, en la práctica, no se pueden considerar estrictamente como limitaciones a la asegurabilidad de riesgos, ya que varía el grado con que se aplican por parte de los aseguradores<sup>59</sup>.

Los criterios ideales de la asegurabilidad de riesgos responden a la siguiente enumeración de principios:

**1º. - Alto grado de aleatoriedad**, en la ocurrencia de pérdidas, lo que implica una cierta heterogeneidad de riesgos. Sí bien una cartera de riesgos homogéneos proporciona unos resultados estables, a medida que ésta aumenta es posible una mayor desviación de resultados respecto a las pérdidas previsibles o riesgo objetivo, debido al dinamismo eventual de un peligro determinado y al alto grado de afectación y de contagio con que pudiera manifestarse la acumulación de pérdidas en riesgos homogéneos.

**2º. - Pérdida máxima posible**, reducida y limitada sensiblemente.

**3º. - Escasa acumulación de pérdidas**, por la ocurrencia de un determinado suceso.

**4º. - Elevada frecuencia de pérdidas de cuantía reducida**, generalmente el riesgo objetivo es menor en la medida que la frecuencia de pérdidas esperadas sea elevada y muy pequeña la cuantía de las mismas.

Con respecto a los dos últimos preceptos, cabría la consideración de que ambos rozan los límites de asegurabilidad de riesgos, ya que el seguro persigue la reducción del riesgo como objetivo fundamental así como, la protección financiera de una pérdida esencialmente improbable. Así, en el caso de acumulación de pérdidas por catástrofes naturales, contaminación u otros fenómenos análogos de similar naturaleza, puede resultar extremadamente difícil la predicción de pérdidas, debido a la insuficiencia estadística e irregularidad de la frecuencia con que se producen dichas pérdidas. Esto

infiere una elevada variabilidad al riesgo suplida mediante el aseguramiento que proporcione una mayor diversificación del riesgo y el empleo de técnicas de control en materia de prevención, protección y condiciones de seguridad. Por otra parte, en el caso de pérdidas de elevada frecuencia y cuantía reducida, esto es pérdidas leves, la frecuencia con que acontece la pérdida puede reducir de tal forma la incertidumbre que, pudiera llevarnos a una altísima probabilidad de pérdida y, por tanto a un elevado precio del seguro, contrariamente al espíritu verdadero del seguro, que es proteger el acaecimiento de una pérdida relativamente improbable, en el ámbito individual la incertidumbre subjetiva también sería menor y podría ser factible la asunción plena del riesgo.

Podemos concretar y resumir todo el estudio anterior del riesgo, de acuerdo a 4 temas principales que son:

#### Concepto:

El riesgo expresa dos ideas diferentes, riesgo como objeto asegurado y riesgo como posible ocurrencia por azar de un acontecimiento que produce una necesidad económica y cuya aparición real o existencia se previene y garantiza en la póliza obligando al asegurado a efectuar la prestación, que le corresponde. Este es el criterio técnicamente correcto.

#### Caracteres esenciales:

- a) Incierto o aleatorio.
- b) Posible.
- c) Concreto.
- d) Lícito.
- e) Fortuito.
- f) Contenido económico.

#### Clases:

- a) Según su asegurabilidad:

- I) Riesgo asegurable
  - II) Riesgo inasegurable
- b) Según el objeto sobre el que recae:
- I) Riesgo patrimonial
  - II) Riesgo personal
- c) Según su regularidad estadística:
- I) Riesgo ordinario
  - II) Riesgo extraordinario
- d) Según su grado de intensidad:
- I) Riesgo Variable.
  - II) Riesgo constante.
- e) Según su proximidad física respecto a otros riesgos:
- I) Riesgo distinto.
  - II) Riesgo común.
  - III) Riesgo contiguo.
  - IV) Riesgo inmediato.
- f) Según su comportamiento por el paso del tiempo:
- I) Riesgo progresivo.
  - II) Riesgo regresivo.

#### Tratamiento del riesgo:

- a) Selección: Conjunto de medidas adoptadas por la entidad aseguradora, en virtud de las cuales la aceptación de riesgos está orientada hacia aquellos que se presume que no van a originar necesariamente resultados desequilibrados, por no ser peores que el promedio de su categoría.
- b) Análisis: Se concreta en los siguientes aspectos:

- I) Clasificación de los riesgos
- II) .Prevención de los riesgos.
- III) Control de resultados

c) Evaluación: Es el proceso por el que se establece, en un período de tiempo determinado, la posibilidad de que ocurran daños personales o pérdidas materiales, así como su cuantificación.

d) Compensación: Medidas que conducen a lograr el equilibrio adecuado de resultados, entre los riesgos que compone una cartera de pólizas.

e) Distribución: Técnicas para el reparto o dispersión de riesgos que la actividad aseguradora precisa para obtener una compensación estadística, igualando los riesgos que compone su cartera de bienes asegurados. Puede llevarse a cabo de dos modos principalmente a través del Coaseguro o del Reaseguro.

### **III-2.-- Los riesgos de guerra y su garantía.-**

Los aseguradores suelen garantizar, en los principales mercados, los riesgos de guerra de forma que: en primer lugar excluyen de la póliza estos riesgos mediante cláusulas como las que recogen las “Institute Time Clauses Hulls”, con carácter imperativo para los riesgos de guerra, los de carácter malicioso o intencionado que tengan motivaciones políticas y los relacionados con los efectos de armas bélicas basadas en reacciones atómicas o nucleares. Después, mediante otras cláusulas, como las del Instituto para los riesgos de guerra y huelgas, por ejemplo, recogen estas garantías y cubren, asimismo, las pérdidas y daños derivados de hostilidades, operaciones similares a las de guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o refriega derivada de ella, minas, torpedos, bombas u otros artefactos de guerra.

Ante las dificultades que se plantean al tratar de precisar lo que ha de entenderse por riesgos de guerra, nos parece útil anotar que de acuerdo con Chaveau<sup>108</sup>, el riesgo de guerra presupone una guerra, sin que sea necesaria la previa declaración y que, en esencia, ésta consiste en una lucha entre dos gobiernos que, en principio, pueden ser

legales o regulares o, simplemente, de hecho, y que la jurisprudencia, en algunos casos, ha asimilado las insurrecciones, los motines y las sublevaciones a los hechos de guerra en una dirección parecida a la que venían siguiendo las propias pólizas concertadas en el ramo marítimo. Sin embargo, se distinguen expresamente los casos de terrorismo, sabotaje y huelgas aunque se lleven a cabo por bandas armadas y queden cubiertos de modo habitual junto con los riesgos de guerra en la mayoría de los mercados por los mismos aseguradores que garantizan estos últimos.

Los riesgos de guerra dan lugar a veces a problemas delicados respecto de la averiguación de la causa del siniestro, si están garantizados por separado de los de navegación, debido a que resulta necesario determinar si la reclamación habrá de presentarse a quienes suscriben los riesgos de navegación o los de guerra. Las tesis que atienden fundamentalmente al acontecimiento cronológicamente anterior al siniestro y deciden que la calificación de hecho de guerra depende de que la realización del mismo haya tenido como causa próxima e inmediata un hecho de guerra se basan en la Marine Insurance Act<sup>1</sup>, y son propugnados por la doctrina y la jurisprudencia inglesa, mientras que otras posturas insisten en la teoría de la causa predominante o decisiva. Según Uría<sup>97</sup>, que trata este tema dentro del marco del O.J. español y a la vista de las soluciones de otros sistemas, podría resultar mas firme la opinión de la doctrina que, siguiendo a Ripert<sup>105</sup>, entiende que la existencia del hecho de guerra hace asumir a su asegurador la responsabilidad del siniestro aunque también hayan cooperado otras causas distintas que pudieran plantear la entrada en juego de las pólizas de riesgos ordinarios, pero, en cualquier caso, nos parece que se puede afirmar que la respuesta no es fácil y que cada situación concreta habrá de ser considerada por separado y con todo detenimiento.

### **III-3.- Los riesgos de puerto y sus peculiaridades.-**

Con este nombre se conocen los contratos establecidos para garantizar un buque mientras permanece en puerto y la característica peculiar de los mismos es, precisamente, que se refieren, única y exclusivamente, a los que llevan implícitos la

estancia de un buque en puerto, en tanto en cuanto se distinguan de los riesgos a los que esté expuesto un buque durante un viaje en que navegue sometido a los riesgos de navegación inherentes al viaje de que se trate, como declaró el Juez Hamilton en el caso Mersey Mutual Underwritring Asn.. La misma decisión judicial puso de manifiesto que si al levantar amarras se pretendiera salir a la mar habrían llegado a su fin las garantías previstas si el buque se probara que estaba pertrechado y equipado para ir a la mar y que llevaba a bordo la tripulación y los permisos y autorizaciones necesarios para ello. Por lo general las tasas de prima son menos elevadas que las previstas en los contratos suscritos respecto de riesgos de navegación a efectos de paralización del buque y las garantías se adaptan perfectamente a las circunstancias en que se encuentra el buque cuando permanece en puerto o en una zona de fondeo.

Para dar una idea de su contenido, nos vamos a referir a continuación, a las principales cláusulas de las del Instituto para riesgos de puerto:

- A) Cláusula de abordaje, (Running down clause),** Garantiza, por lo general, los 4/4 de recursos de terceros por abordaje y no recoge todas las excepciones a que se hace referencia su homónima de las de riesgos de navegación.
- B) Cláusula de buques hermanos, (Sistership clause),** Considera los buques de un mismo armador, a efectos de reclamaciones derivadas de abordajes, colisiones o salvamentos, como si pertenecieran a personas distintas.
- C) Cláusula de protección e indemnización, (Protection and indemnity clause),** Recoge, según los casos, algunas de las garantías comúnmente concertadas con los clubes de protección e indemnización.
- D) Cláusula de tráfico, (Docking clause),** Autoriza los movimientos del buque dentro del puerto o zona de fondeo para entrar y salir en diques secos, muelles, canales, basadas y pontones.
- E) Cláusula de venta del buque, (Sale of vessel clause),** En razón de lo limitado de los movimientos previstos en el contrato, éste queda automáticamente cancelado, en caso de venta del buque, desde el momento en que produce la transferencia a los nuevos propietarios o gerentes.

---

<sup>1</sup> Artículo nº 55.

- F) Cláusula de negligencia y defectos latentes, ( Inchmaree clause),** Garantiza los riesgos que hemos mencionado anteriormente en el apartado H(a) de su homónima, redactada a efectos de cubrir la navegación del buque salvo el de negligencia de reparadores.
- G) Cláusula de avería gruesa, (Foreign General Average Clause),** Reconoce las liquidaciones de avería gruesa efectuadas de acuerdo con el ordenamiento y la práctica del lugar de destino del buque y asimismo las que de acuerdo con lo previsto en el contrato de fletamento se practiquen según las reglas de York y Amberes.
- H) Cláusula de participación en los gastos de conservación, (Sue and labour clause),** Esta cláusula prevé el modo de liquidar los gastos en caso de infraseguro del buque.

#### **III-4.- Riesgos inherentes a la construcción de un buque.-**

La construcción de un buque comienza en las zonas de prefabricación desde las que enormes bloques, van siendo ensamblados paulatina y ordenadamente, dando forma al buque en construcción sobre la grada<sup>2</sup> y mediante el uso de potentes grúas, en la grada se ultiman los trabajos necesarios para la puesta a flote de la unidad y se bota al buque dejándole deslizarse sobre el plano inclinado de la misma, hasta que queda flotando. Esta operación que parece tan simple y sencilla, conlleva enormes riesgos debido a los esfuerzos que ha de soportar la grada, no sólo al iniciarse el movimiento del buque desliziéndose con su cuna sobre las imadas<sup>3</sup>, sino también, desde que comienzan a entrar en el agua quedando apoyado solo de proa o de popa primero, y después flotando todo él. Por es la construcción de la grada, las características del buque y el viento se tendrán en cuenta a la hora de fijar las tasas de prima en cada caso concreto.

Una vez salido de la grada, el buque se traslada al muelle de armamento, donde los diversos talleres de maquinaria y monturas, armamento, tubos y ventilación,

---

<sup>2</sup> Plano inclinado a orilla del mar o de un río donde se construyen y ponen a flote por deslizamiento los buques.

<sup>3</sup> Grandes bloques de madera, formando un plano inclinado a cada banda del buque y paralelas a la quilla central, por la que se deslizará el buque al botarlo al mar.

electricidad, y carpintería le ponen en condiciones de efectuar sus pruebas de mar, no sin que antes se haya sometido a una limpieza y pintado de carena<sup>4</sup> que permita efectuarlas en las mejores condiciones.

Pese a los años de experiencia de la industria naval española y a las características propias de este riesgo, los empresarios de seguros marítimos en España generalmente lo suscriben a través de contratos cuyas condiciones generales son las mismas que las de las pólizas de cascos. Esto es censurable, puesto que los riesgos de construcción y de navegación sólo coinciden durante las pruebas, y si es cierto que, entonces, interesa que los riesgos asegurados sean semejantes a los que va a cubrir inmediatamente después la póliza de navegación para que haya solución de continuidad entre ambas, no es menos cierto que en las demás fases de la construcción no hay unas condiciones generales que sirvan de elemento interpretativo que dé homogeneidad al contrato de seguro suscrito.

Para poder completar el estudio del riesgo, el asegurador ha de tener presente el contrato de construcción del buque al que el O.J. español concede una doble acepción en cuanto puede calificarse de compraventa, si los materiales son suministrados por el constructor, o de arrendamiento de obra cuando los proporciona el naviero comitente.

Las características mas sobresalientes del contrato de construcción naval son:

En cuanto al constructor:

- a) Obligación de entregar el buque encargado, lo que implica en los buques de nueva construcción un buque tipo, igual o similar a los que el astillero haya vendido ya terminados, o la ejecución de un encargo según las características requeridas en cada caso concreto.

Lo mismo si se trata de un buque tipo como de un encargo, el astillero ha de soportar, hasta el día de la entrega, los riesgos de construcción botadura y pruebas, por lo que suele concertar un seguro marítimo que le cubra no sólo del riesgo de incendio o accidentes en el astillero, sino también del crecimiento progresivo de valores y riesgos tanto en tierra como en la mar dentro de un radio de doscientas cincuenta millas.

---

<sup>4</sup> Parte sumergida del casco de un buque.

Las exigencias derivadas de la financiación de la construcción de buques por entidades oficiales y privadas han impulsado la suscripción de seguros marítimos respecto de estos riesgos como, por ejemplo, en España cuyo O.J.<sup>5</sup> exige para los buques en construcción que el prestatario presente al Banco de Crédito una póliza de seguro contra los riesgos de la construcción, armamento, botadura y pruebas, además, requiere que las garantías se concierten a las condiciones de las “Institute Clauses for Builder’s Risks”, por considerarlos mas adecuados que los de incendios y accidentes.

- b) Para que el buque se pueda hacer a la mar tiene que estar en perfectas condiciones de estanqueidad, flotabilidad y con todos sus aparatos de gobierno en perfecto orden, de acuerdo con las exigencias de una Sociedad Clasificadora que, normalmente, habrá supervisado la construcción desde los primeros momentos.

La inspección de este tipo de entidades constituye una presunción de hecho respecto a la calidad de los materiales, pero el comitente puede rebatirla mediante prueba en contrario.

A veces, la presencia de un inspector del armador implica una vigilancia del cumplimiento del contrato en lo que a la buena técnica naval se refiere y si bien no modifica lo pactado incide en la actuación del astillero en cuanto respecta a la calidad de construcción.

- c) El momento de la tradición o entrega y la forma de ésta, se determinan en cada contrato.

Con respecto al plazo de entrega se nos plantea la cuestión de los retrasos que compromete la responsabilidad del astillero fijada de antemano mediante cláusulas de penalización que prevén el cálculo de los daños y perjuicios según los días de retraso y frente a las que sólo cabe exoneración en caso de fuerza mayor.

- d) Cuando el astillero dé por finalizada la construcción del buque, éste habrá de cumplir las condiciones previstas en el contrato y el constructor

---

<sup>5</sup> O.M. de 27 de Abril de 1.965.

responderá de los vicios ocultos, además el contrato recoge cláusulas que aumentan o prolongan la obligación de responder de los vicios ocultos a cargo del astillero.

En cuanto al naviero comitente:

- a) Su obligación principal es abonar el precio convenido, cuyo total suele hacerse efectivo en varios pagos a cuenta escalonados de acuerdo con las etapas de la obra que, comenzando con el pago de aproximadamente un cinco por ciento del total al firmar el contrato, siguen las fases de la construcción.
- b) Del precio total, el naviero retiene una cantidad hasta que finalice el período de garantía exigido al astillero.
- c) Reseñar que en algunos ordenamientos, como el nuestro, por ejemplo, el comprador adquiere la propiedad del buque mediante la tradición o entrega, y que sólo se entiende entregado el buque cuando se pone en poder y posesión del adquirente que lo recibe terminado y aceptado.

Vamos a examinar los aspectos mas importantes de los clausulados que garantizan la construcción, botadura y pruebas de un buque<sup>(109)</sup>:

**A) Cláusula de valoración, (Valuation clause)**, sobre la base del valor provisional declarado por el astillero o por el naviero comitente, se fijan los límites y variaciones cuantitativas del valor asegurado hasta un ciento veinticinco por ciento del valor provisional mencionado respecto de cualquier accidente o accidentes en serie derivados de un mismo acaecimiento.

Respecto a las variaciones, la Cláusula prevé asimismo, la inmediata aceptación de los aseguradores y las liquidaciones pertinentes por aumentos o extornos de primas según los casos.

**B) Cláusula sobre tránsitos, (Transit clause)**, autoriza los tránsitos no previstos en el contrato mediante el pago, como contraprestación, de una sobreprima a convenir.

- C) Cláusula de entrega, (Delivery clause),** prolonga hasta treinta días después de las pruebas las garantías establecidas en póliza, mediante el devengo de una sobreprima a convenir, si la entrega ha de efectuarse mas tarde de lo previsto.
- D) Cláusula de desviaciones o cambios de viajes, (Deviation on change of voyage clause),** Esta cláusula mantiene las garantías previstas en caso de desviación o cambio de viaje siempre y cuando:
- I) Se pase la debida notificación a los aseguradores.
  - II) Se acepten las modificaciones del texto que resulten precisas.
  - III) Se abone la sobreprima pertinente.
- E) Cláusula de todo riesgo, (All risks clause),** Refiriéndose a las garantías de las cláusulas en general, estipula que se garantizan todos los riesgos de pérdidas o daño del objeto asegurado, incluido el coste de la reparación de cualquier parte defectuosa que haya de condenarse únicamente en razón de que se haya descubierto un defecto latente en ella durante la vigencia del seguro y, asimismo, prevé que, en caso de que se produzca un fallo en la botadura, todos los gastos derivados de llevarla a buen fin sean objeto de indemnización con cargo al contrato. Por último, establece que las averías se liquiden sin deducción de nuevo a viejo, como ocurre en otras cláusulas del Instituto
- F) Cláusula sobre diseño defectuoso, (Faulty design clause),** Sobre el diseño defectuoso precisa que se cubren las pérdidas o daños que se produzcan a consecuencia del defecto de diseño; pero, al mismo tiempo, se excluyen de la garantía los costes o gastos que se produzcan para remediar el error o defecto de diseño, propiamente dicho, mediante reparaciones, modificaciones, reposiciones o renovaciones de la parte o pieza cuyo diseño se pretenda alterar o mejorar:
- G) Cláusula sobre desplazamientos, ( Navigation range clause),** Permite los movimientos dentro del puerto o lugar de construcción y las pruebas o desplazamientos relacionados con la entrega dentro de una distancia de doscientas cincuenta millas náuticas a contar desde dicho puerto o lugar de construcción.

- H) Cláusula sobre cesiones y cambios de propiedad, (Assignment clause),** esta cláusula, con referencia a las transmisiones de derechos o intereses sobre el buque, estipula que no es vinculante para los aseguradores ni tiene que reconocerse por ellos ninguna cesión de esta póliza ni ningún interés respecto de la misma, a menos que se endose en la póliza un aviso fechado de tal decisión o interés, firmado por el asegurado o por el cedente, en caso de cesión subsiguiente, y que la póliza endosada se presente con anterioridad al pago de cualquier reclamación o extorno en virtud de la misma. De esta manera, quedan olvidadas las dificultades que puedan derivarse de la propiedad o posesión del buque construido, en línea con lo previsto respecto a la transmisión en el contrato de construcción.
- I) Cláusula de abordaje, (Running down clause),** con esta cláusula se garantizan los recursos de terceros por abordaje y excluye los supuestos en que el asegurado quede obligado al pago de cualquier cantidad por remoción o disposición de obstáculos, por propiedades o bienes muebles o inmuebles, por contaminación, por daños a la carga y por muerte o lesiones personales. Con respecto a los recursos de terceros por abordajes, las garantías se suscriben por la totalidad o por los 4/4, como se suele decir en este ramo.
- J) . Cláusula de buques hermanos, ( Sistership clause),** Esta cláusula equipara en caso de abordaje o salvamento los buques de un mismo armador a los que pertenezcan a personas o entidades distintas.
- K) Cláusula de protección e indemnización, ( Protection and indemnity clause),** Según esta cláusula los aseguradores se comprometen a indemnizar:
- I) Las pérdidas o daños causados por el buque asegurado a otros buques, bienes o intereses a bordo de dichos buques.
  - II) Las pérdidas o daños a cualesquiera bienes o intereses, siempre y cuando ni sean propiedad de los constructores o reparadores ni estén bajo su responsabilidad y tanto si se encuentran a bordo del buque asegurado como si no se hallan a bordo del mismo.

- III) Las pérdidas o daños a puertos, muelles, diques, gradas, etc., ó, a otros objetos fijos o móviles.
- IV) El levantamiento, remoción o destrucción de los restos del buque Asegurado o de su carga.
- V) Los casos de muerte o lesiones personales.

Asimismo los aseguradores se comprometen al pago de costas en los procedimientos iniciados para establecer la responsabilidad del Asegurado, siempre que se entablaran con consentimiento previo de los aseguradores.

**L) Cláusula de remoción de restos, (Removal of the wreck clause),** Esta cláusula garantiza el pago de los gastos derivados de la remoción de restos que no den lugar a indemnización en cualquier lugar que sea propiedad del asegurado o que éste ocupe o tenga arrendado.

## **Capítulo 4**

### **El seguro marítimo**

#### **IV – 1. - El Seguro: Generalidades.-**

La existencia del riesgo genera en el ámbito individual las sensaciones de incertidumbre e inseguridad. Muchas personas no desean correr esta inseguridad y prefieren acabar con la incertidumbre a cambio de una prestación o coste fijo que les compense, en caso de ocurrencia de un determinado suceso, de las pérdidas económicas que pudieran acontecer. Surgen así, los elementos característicos de la asegurabilidad de riesgos<sup>61</sup>, existencia y exposición al riesgo así como, traslación del riesgo a un tercero. Como consecuencia de esto, un concepto básico de seguro es la traslación o transferencia por la que el asegurador asume la incertidumbre del riesgo a cambio de una compensación económica o prima de seguro.

En segundo lugar el análisis y tratamiento del riesgo conlleva el concepto de agrupación que permite estimar objetivamente el riesgo al asegurador. Por último, la ausencia de las consecuencias económicas derivadas del riesgo introduce un tercer concepto de reparto de cargas entre el colectivo, por el que las pérdidas de algunos son soportadas con la contribución de todos, es decir, que las primas pagadas por la colectividad de asegurados sirven para indemnizar las pérdidas acontecidas en el conjunto asegurado. Si unimos estos tres conceptos, podemos definir el seguro como la operación por la cual mediante la transferencia, agrupación y reparto se cubren las pérdidas económicas derivadas de un acontecimiento incierto y accidental<sup>62</sup>. Simultaneando la faceta económica del seguro con el aspecto legal concreto de seguro, podemos obtener otra definición del seguro definiéndolo como una institución económica que reduce el riesgo combinando un grupo de expuestos al riesgo, de tal manera que las pérdidas accidentales acumuladas, a que el grupo está expuesto se vuelven predecibles dentro de unos límites reducidos<sup>65</sup>. El seguro se lleva a efecto mediante ciertos contratos legales por lo que el asegurador, a cambio del pago de una prima, se compromete a reembolsar al asegurado de las pérdidas accidentales que se describen en el contrato y que han de ocurrir durante su vigencia<sup>51</sup>. Podemos afirmar, en

general, que el seguro contribuye a reducir la incertidumbre psicológica del individuo, eliminando las restricciones económicas del consumo con relación al ahorro personal, necesario para cubrir las pérdidas económicas derivadas de los riesgos, potenciando de esta forma una mayor confianza en el modo de actuar de las personas y empresas en general.

El seguro contribuye, principalmente, a reducir la carga económica a nivel individual para afrontar las consecuencias financieras de los riesgos asegurables, permitiendo el sostenimiento del nivel de vida individual y del bienestar económico-social alcanzado a nivel colectivo. De otro modo, el mecanismo asegurador de agrupación y reparto de cargas entre la colectividad asegurada permite una reducción objetiva del riesgo, dotando al seguro de una funcionalidad económica de gran importancia social en virtud de los siguientes aspectos:

Reducción de los fondos de reservas para financiar pérdidas, Las cuotas o primas de seguro se destinan a la financiación de las pérdidas probables esperadas en el colectivo asegurado. En términos globales, la recaudación de las mencionadas primas es sensiblemente inferior a la cuantía del patrimonio asegurado, lo que implica, por lo tanto, una absorción limitada con relación al valor patrimonial a proteger. Así, se destinan a la financiación de pérdidas los fondos estrictamente necesarios, evitando la inmovilización de recursos monetarios improductivos<sup>68</sup>.

Captación de ahorro destinado a la inversión, el seguro se constituye en un importante inversor institucional, ya que parte de las primas que recauda se destinan a la inversión. Esto obedece a determinados requisitos legales y a razones técnicas en el sentido de rentabilizar los ingresos que anteceden a los gastos.

Impulso en la prevención de pérdidas y en la seguridad, Existe en general el interés mutuo por parte del asegurado y del asegurador en que se produzcan pérdidas en los bienes asegurados. Desde la perspectiva aseguradora, el seguro contribuye a la prevención de pérdidas mediante los descuentos tarifados por

medidas de protección y a través de las recomendaciones de seguridad emanadas de las inspecciones periódicas realizadas a las instalaciones aseguradas, dicha contribución, tendrá que avanzar en el futuro hacia un mayor análisis de los aspectos técnicos en la selección de riesgos y hacia un mejor ajuste de la tarificación de los contratos de seguro a los factores de seguridad<sup>63</sup>. Esta inter-relación entre seguro y seguridad debe permitir al sector asegurador profundizar en la materia con actuaciones como:

- a) La creación y promoción de centros de investigación, que permitan obtener un mayor conocimiento científico de los riesgos y, por tanto, avanzar en materia de seguridad.
- b) La elaboración de instrucciones o reglas técnicas en materia de seguridad para orientación de los asegurados.
- c) La formación de centros de formación educativos en el campo de la seguridad.
- d) La colaboración institucional con la Administración Pública, en orden a la elaboración de normas legales en materia de seguridad, recogiendo la experiencia de pérdidas aseguradas a nivel del conjunto del sector asegurador.

Desde una perspectiva global, podemos afirmar que la funcionalidad de la institución aseguradora reside fundamentalmente en las ventajas de reducir objetivamente el riesgo, lo que permite considerar al seguro como un factor importante respecto al desarrollo económico y al bienestar social, a nivel individual y colectivo.

La institución aseguradora puede definirse como la manifestación técnica y organizada de las iniciativas socio-económicas de compensación de riesgos. Es un elemento indispensable en la asegurabilidad de riesgos que cumple la función principal de asumir el riesgo transferido por parte de terceros. Mediante la transferencia del riesgo efectuada al asegurador, el individuo puede limitar la carga económica que supondría afrontar las consecuencias del riesgo sobre su patrimonio a cambio de un precio fijo o coste de seguro sensiblemente inferior debido a la posibilidad del asegurador de repetir las consecuencias financieras del riesgo entre el colectivo asegurado<sup>67</sup>. De esta forma, el origen de las entidades de seguros parte de la necesidad de liberar al individuo de la carga del riesgo, lo que permite a su vez, reducir la incertidumbre del riesgo a nivel colectivo mediante la funcionalidad de la institución aseguradora. El asegurador a través del contrato de seguro se compromete ante el

asegurado a indemnizar las pérdidas o daños derivados del acontecimiento de un hecho incierto. Para cumplir este servicio, el seguro se configura en una organización empresarial, que reviste personalidad jurídica, cuyas características principales por razón de su actividad son las siguientes:

- a) Garantía de una cobertura financiera ante el acaecimiento de un determinado suceso incierto, a cambio de una remuneración cierta. El asegurador realiza una promesa futura de pago para el caso de que acontezca la pérdida garantizada en el contrato de seguro.
- b) Prestación económica de una indemnización por los daños resultantes derivados de la ocurrencia de un hecho cubierto por el seguro. Este principio indemnizatorio es consustancial a la propia esencia del seguro, aunque, en determinados casos la indemnización monetaria pueda substituirse por la reparación o reposición de los bienes dañados, previo consentimiento del asegurado.

Como consecuencia de estas características, la entidad aseguradora debe alcanzar una administración eficaz de los recursos monetarios, en orden a garantizar la cobertura otorgada a los asegurados, afrontar los compromisos de pago y mejorar paulatinamente la calidad del servicio prestado. Esto conduce a la consecución de una serie de objetivos por parte del seguro, basados principalmente en las peculiares características de la actividad financiera que desarrollan los seguros y que son<sup>66</sup>.

- a) Alcanzar un beneficio, con el fin de aumentar su capacidad de autofinanciación.
- b) Lograr una estabilidad financiera, para reforzar la posición económica del seguro y alcanzar una supervivencia solvente y estable a largo plazo.
- c) Maximizar la gestión, en orden a reducir los costes operacionales, el precio de la cobertura y el servicio otorgado.
- d) Promover la prevención de pérdidas y la seguridad, en bien del interés general de la colectividad social expuesta al riesgo y, en particular, del interés propio de la actividad aseguradora.

Las características peculiares de seguridad y solvencia financiera que deben ofrecer las entidades de seguros han llevado a establecer en el ordenamiento jurídico de cada país una regulación, mas o menos exhaustiva, de la actividad aseguradora. En este sentido, una nota característica mas de los seguros la encontramos en la regulación de su

actividad. En España se centra fundamentalmente en las disposiciones legislativas siguientes:

- a) **Ley de contrato de seguro de 8 de Octubre de 1.980.**
- b) **Ley de ordenación del seguro privado de 2 de Agosto de 1.984<sup>74)</sup>.**
- c) **Rgto. de Ordenación del seguro privado de 1 Agosto de 1.985.**
- d) **Texto refundido de la Ley reguladora de la producción de seguros Privados de 1 de Agosto de 1.985.**
- e) **Norma reguladora de la actividad de peritos tasadores de seguros y comisarios de averías de 10 de Julio de 1.986.**
- f) **Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados del 8/11, BOE nº 268 del 30/11 de 1.995.**

Al tratar de establecer una distinción al nivel de tipos o clases de entidades aseguradoras suele apelarse a criterios distintos de clasificación. En este sentido, los criterios usuales atienden a la naturaleza jurídica de la entidad, a los ramos de seguro en que opera y al ámbito geográfico de actuación.

Según la naturaleza jurídica de la entidad y atendiendo al O.J. español se pueden establecer las siguientes clases de entidades:

**Sociedades Anónimas:** Las SA constituyen la clase más generalizada y extendida entre las entidades aseguradoras<sup>76</sup>. Estas sociedades están controladas por los accionistas representados en el consejo de administración y son una fórmula de captación de capital a través de nuevos accionistas, lo que confiere a estas entidades mayor poder de autofinanciación y posibles ventajas financieras respecto de las mutualidades<sup>158</sup>. Según el Rgto. De ordenación del seguro privado, el capital social suscrito exigido a las SA depende de los ramos en que operen, estableciéndose las cuantías mínimas siguientes:

- a) 1.500 millones de pesetas en el ramo de vida.
- b) 35° millones de pesetas en los ramos de caución, crédito y responsabilidad civil.
- c) 120 millones de pesetas en los ramos de accidentes, enfermedad, asistencia en viaje y aquellos otros en los que cubran daños a las cosas.
- d) 60 millones de pesetas en los ramos de prestación de servicios.

Por otra parte, para la actividad exclusivamente reaseguradora se establece un capital social mínimo suscrito de 650 millones de pesetas. En general, los capitales suscritos

mencionados deben estar desembolsados como mínimo en un 50% para poder ejercer la actividad aseguradora o reaseguradora correspondiente.

Existen otros supuestos que explícitamente se mencionan en el reglamento mencionado (art. 21, RO SP).

Sociedades **mutuas y cooperativas de seguro**: En contra de lo que ocurría en el pasado, actualmente el número de mutualidades existentes va declinando paulatinamente. Originariamente, las mutualidades se proyectaban hacia un mercado local, utilizando preferentemente una distribución de seguro basada en la venta directa. Por otra parte, el fomento de estas entidades se debía, en cierto modo, a la exigencia de un fondo mutual sensiblemente inferior al capital social de las sociedades anónimas. En la actualidad, si bien coexisten estas diferencias de capitales propios, la intensificación de la competencia, la utilización de otros medios de distribución y la proyección mas amplia hacia un mercado nacional ha influido poderosamente en la transformación de estas sociedades mutuas, algunas de las cuales ha llegado a alcanzar un gran peso específico y otras han desaparecido. Según el Reglamento de ordenación del seguro privado, comparativamente al capital social exigido a las sociedades anónimas según los distintos grupos de ramos de seguro directo, las sociedades mutuas deben disponer de un fondo mutual equivalente al 50% para las sociedades mutuas a prima fija y un millón de pesetas para las de prima variable.

Este fondo se constituye a partir de las aportaciones de los socios o con cargo a excedentes de ejercicios sociales, reservas voluntarias, cuentas de regulación y cualquier otro recurso mencionado expresamente en los estatutos de la sociedad respectiva. Por lo que respecta a las cooperativas de seguros, de escasa relevancia en el mercado asegurador español, el citado Rgto. Exige las mismas cuantías de capital social suscrito establecidas para las sociedades anónimas.

La diferencia entre mutualidades a prima fija y a prima variable, ésta estriba fundamentalmente en la responsabilidad que se deriva de la condición de socio o mutualista<sup>79</sup>. Las mutuas a prima fija son sociedades que tienen por objeto la cobertura a sus mutualistas, personas físicas o jurídicas, de los riesgos asegurados mediante una prima fija pagadera al comienzo del periodo del riesgo, no siendo la operación de seguro objeto de industria o lucro para éstas entidades (art. 24, RO SP).

Las mutuas a prima variable son sociedades de personas físicas o jurídicas fundadas sobre el principio de ayuda recíproca, que tienen por objeto la cobertura por cuenta común de los riesgos asegurados a sus mutualistas<sup>211</sup>, mediante el cobro de derramas con posterioridad a los siniestros, siendo la responsabilidad de los mismos mancomunada, proporcional al importe de los respectivos capitales asegurados en la propia entidad y limitada a dicho importe, no constituyendo la operación de seguro objeto de industria o lucro para estas entidades (art. 37, RO SP). Básicamente las diferencias entre ambos tipos de entidades residen en que la prima o coste del seguro es fijo y determinable a priori en el caso de las mutuas a prima fija, mientras que, en el segundo caso, las derramas suponen un coste de seguro variable determinando a posteriori en función de la cuantía de los siniestros ocurridos repartida proporcionalmente al importe de las respectivas sumas aseguradas. Por otra parte, las diferencias más apreciables entre las SA y las mutualidades, fundamentalmente de prima variable, se encuentran en el hecho de que no se produce una transferencia cierta y real del riesgo en el sentido estricto y a un coste fijo, debido a la condición inseparable de mutualistas y asegurados al mismo tiempo<sup>98</sup>. Otra característica diferenciadora importante se encuentra en el capital social y en la necesidad de remunerar dicho capital por parte de las sociedades anónimas<sup>215</sup>. En las mutualidades esta necesidad no existe y, por tanto, es posible reducir el coste del seguro en ausencia de esa componente de beneficio destinada a los dividendos de los accionistas.

**Montepíos o mutualidades de previsión social<sup>211</sup>:** Estas sociedades operan sin ánimo de lucro bajo la fórmula de prima fija o de prima variable fuera del marco de los sistemas de previsión que constituyen la Seguridad Social obligatoria, ejerciendo una modalidad aseguradora, de carácter voluntario, encaminada a proteger a sus miembros o, a sus bienes contra circunstancias accidentales mediante aportaciones directas de sus asociados o de otras entidades o personas protectoras. La cobertura de los riesgos suscritos se limita a las siguientes facetas:

- a) Riesgos personales.
- b) Riesgos sobre las cosas.

Por lo que respecta al fondo mutual exigido a estas entidades para el ejercicio de sus operaciones, éste oscila entre 100.000 pesetas y un millón de pesetas, dependiendo del volumen anual de cuotas recaudadas.

**Delegaciones de entidades extranjeras:** Este tipo de entidades deben cumplir con una serie de requisitos, para poder operar en España, según se establece en el art.9 del RO SP. Dependiendo de los ramos de seguro en que pretendan operar, estas delegaciones deben disponer de un fondo permanente mínimo igual al capital social desembolsado o al fondo mutual exigido a las SA y mutualidades respectivamente.

Por último, dentro de esta distinción al nivel de la naturaleza jurídica de las entidades, en orden al tipo de organización<sup>218</sup>, cabe mencionar a los grupos aseguradores que abarcan diversas entidades y pueden alcanzar una dimensión suficiente para mejorar sus procesos operativos, así como a las entidades pertenecientes al sector público que, en forma de mutualidades o sociedades anónimas, se dedican al aseguramiento de los riesgos de los organismos autónomos y empresas públicas<sup>73</sup>. Cabe citar también a las asociaciones de suscriptores, destacando al Lloyd's de Londres como la asociación mas importante de este tipo en el ámbito mundial. Las funciones mas importantes de Lloyd's se encuentra en la aceptación de riesgos infrecuentes o de difícil valoración. Además de estos riesgos y de los puramente tradicionales, las aceptaciones de reaseguro representan un volumen de primas importante en dicha asociación<sup>231</sup>.

**Entidades de seguros generales<sup>215</sup>:** Normalmente, estas entidades operan en la totalidad de ramos de seguro o en la mayoría de ellos, de acuerdo a sus posibilidades de organización, distribución y estrategia empresarial<sup>19</sup>.

**Entidades especializadas:** Responden generalmente al elevado nivel de desarrollo potencial de determinados ramos, lo que permite aprovechar ciertas ventajas derivadas de la tecnificación y especialización. Estas entidades, por lo general, se dan con mayor profusión en ramos como asistencia sanitaria, decesos, crédito, caución y automóviles.

De modo general, la tipificación de los distintos ramos del seguro se contempla en las disposiciones de 29 de Julio y de 12 de Noviembre de 1.982, por las que se establece en seguros la siguiente clasificación:

- a) Accidentes personales.

- b) Enfermedad.
- c) Vehículos terrestres de motor y no automotores.
- d) Vehículos ferroviarios.
- e) Aeronaves.
- f) Cascos de buques o embarcaciones marítimas y fluviales.
- g) Mercancías transportadas.
- h) Incendios y eventos de la naturaleza.
- i) Otros daños a los bienes.
- j) Responsabilidad civil de vehículos terrestres automotores.
- k) Responsabilidad civil de aeronaves.
- l) Responsabilidad civil de buques y embarcaciones.
- m) Responsabilidad civil general.
- n) Crédito.
- o) Caución.
- p) Pérdidas pecuniarias diversas.
- q) Defensa jurídica.
- r) Asistencia en viaje.
- s) Decesos.
- t) Otras prestaciones de servicios previstos en los ramos q, á, s.

**Entidades locales:** Su ámbito de actuación se restringe a una localidad o provincia.

**Entidades regionales:** Su área de actuación abarca diversas provincias que conforman una región o comunidad autónoma.

**Entidades nacionales:** Cuya implantación territorial y operativa se expanden a todo el territorio nacional de un país.

**Entidades internacionales:** Cuyas operaciones se circunscriben a diversos países a través del establecimiento de las delegaciones en cada uno de los respectivos ámbitos nacionales.

En general, las funciones básicas del asegurador pueden agruparse en cuatro áreas, a saber: Comerciales, financieras, administrativas y técnicas. Cada una de estas funciones reúne diferentes facetas de propio significado especial, que se conectan a su vez, dentro del conjunto de actuaciones características llevadas a cabo por las entidades aseguradoras<sup>72</sup>.

En términos generales, la ejecución de estas funciones, varía de unas entidades a otras, dependiendo del tipo de organización y nivel de especialización. Los principales factores que condicionan la forma y el grado de realización de estas funciones son:

- a) Línea de suscripción o tipo de seguros concertados.
- b) Recursos financieros disponibles.
- c) Dimensión de la cartera de seguros suscrita o volumen de ésta.
- d) Tipo de organización: centralizada o descentralizada.

Las principales facetas de las funciones técnicas se refieren a las actividades de tipo actuarial, de suscripción y de siniestros. Todas ellas guardan una cierta relación mutua y su adecuada coordinación permite lograr una gestión técnica eficaz en las compañías de seguros.

Las funciones actuariales están fundamentadas en el análisis de los riesgos y de las condiciones de asegurabilidad, a través de técnicas estadísticas y matemáticas que permiten cuantificar la información y establecer un cálculo de primas o coste de los riesgos. Este aspecto nos lleva implícitamente a una serie de actuaciones y decisiones trascendentes para la operativa de la compañía de seguros.

Básicamente los servicios actuariales se reducen a elaborar las tarifas de las primas, es decir, identificar las distintas clases de riesgo, a través de una información estadística fidedigna, que permitan establecer primas diferenciadas y un precio equitativo en función de la estimación de las pérdidas esperadas, de acuerdo a las características de los peligros, los factores agravantes, las condiciones de seguridad y, en definitiva, aquellas otras circunstancias que influyan en la peligrosidad del riesgo. La tarificación nos conduce a unas normas de selección a priori, establecidas de acuerdo a la clasificación de los riesgos y las tasas de primas asignadas a cada uno de ellos, que permiten fijar las pautas iniciales de contratación en orden a la línea de suscripción a seguir en un determinado seguro<sup>66</sup>. La función de tarificación, fundamentalmente, exige un control estadístico permanente, con el fin de interpretar las desviaciones significativas de pérdidas y acumular la suficiente información para poder actualizar y modificar las tarifas.

La formulación de una tarifa de primas se recoge en un documento que se llama: “bases técnicas”, en el que se especifican la información estadística básica manejada en el cálculo de primas, las distintas categorías del riesgo, los niveles de tasas de prima y los aspectos de tarificación que afectan a la determinación de ellas, además de otras cuestiones que intervienen en la administración y gestión del seguro correspondiente.

Los servicios actuariales, con respecto a lo antes dicho, desarrollan un papel principal en la consecución de los productos nuevos, en concordancia con los estudios de mercado, las tendencias observadas en la oferta y la demanda de seguros y la experiencia de suscripción acumulada. El peligro más importante de los productos nuevos consiste en innovar coberturas contrastadas insuficientemente desde el punto de vista empírico, este peligro puede llevarnos a un riesgo importante de desviación de pérdidas.

Las compañías de seguros tienen la obligación de calcular las siguientes provisiones técnicas, de acuerdo con las normas del Rgto. (ROSP): Matemáticas; riesgos en curso; Siniestros pendientes de declaración, de liquidación o de pago; desviación de siniestralidad y primas pendientes de cobro. De acuerdo con el citado Rgto., la responsabilidad del sistema de cálculo de las provisiones técnicas recae sobre el actuario de la compañía de seguros, de lo que se deduce la función decisoria que desempeñan los servicios actuariales en una entidad de seguros. La significación más importante de la función de los servicios actuariales se centra en la valoración o exactitud de estas provisiones, ya que de esto dependen varias cuestiones puntuales que afectan a la estabilidad financiera del asegurador. Una deficiencia de cálculo de estas provisiones técnicas significativas puede producir los efectos que comentamos a continuación.

La provisión para riesgos en curso tiene por objeto la periodificación de las primas devengadas, consistente en la reserva de una parte de estas primas que se destinará a cumplir las obligaciones futuras no extinguidas al cierre del ejercicio en curso. Esta provisión supone dotar un gasto que reduce las primas devengadas y el beneficio contable del período, para afrontar los compromisos de pago de siniestros que ocurrirán en el ejercicio siguiente como consecuencia del período de cobertura otorgado por el seguro, siempre que exceda de la fecha de cierre del ejercicio anual contable correspondiente. Razonando en términos de siniestros, una infravaloración de estas provisiones supone una carencia financiera en la entidad para asumir los compromisos de siniestros, que habrá de suplirse inoportunamente con recursos adicionales. Es frecuente, aplicar un método global, que no se ajusta a las características reales de la

cartera de seguros suscrita por la compañía, esto puede inducir a una insuficiencia en la determinación de la cuantía de estas provisiones.

La provisión para riesgos en curso debe sostener la capacidad de financiación frente a los compromisos de pagos futuros de la entidad aseguradora, prescindiendo de otras connotaciones adicionales como pudiera ser una insuficiencia latente de primas.

La provisión para siniestros pendientes, en sus distintas facetas, consiste en reservar el importe de las indemnizaciones y de los gastos que se deben abonar en un futuro al término de la tramitación y liquidación definitiva de los siniestros ocurridos, de la apreciación exacta de la valoración de cada siniestro depende la suficiencia o insuficiencia de esta provisión, generalmente, la estimación incorrecta de la cuantía de los siniestros ocurridos en el ejercicio, pendientes de comunicación o declaración a la entidad constituye uno de los elementos principales de desviación en la cuantía global de estas provisiones. Un exceso en esta cuantía global de la provisión para siniestros pendientes, nos lleva a un margen de seguridad para absorber posibles subidas de valoración al término de la liquidación de los siniestros; dicho exceso supone unos beneficios explícitos menores en el ejercicio contable anual y, por tanto, un excedente empresarial menor que incide en la capacidad de autofinanciación explícita de la entidad.

Un defecto en la cuantía global de la provisión para siniestros pendientes puede producir los efectos contrarios, siendo especialmente relevante la descapitalización que se produce en el caso de que los pagos definitivos por siniestros excedan de la cuantía establecida por esta previsión.

Por último, la provisión para desviación de siniestralidad tiene un significado claro a partir de su denominación, esta provisión debe constituirse por obligación, para los ramos de seguros que oportunamente determine el Ministerio de Hacienda. La concepción de esta provisión persigue reservar la parte de las primas destinadas a cubrir las fluctuaciones posibles de siniestralidad, evitando una descapitalización de la entidad en el caso de que estas desviaciones se produzcan.

La ausencia de esta provisión supone un aumento en el beneficio de ese período, induciendo a una menor estabilidad financiera a corto plazo. El principal aspecto de la insuficiencia de esta provisión reside en una deficiente relación entre primas y

siniestros. Como consecuencia de lo expuesto, los servicios actuariales participan en la elaboración de tarifas, en la creación de nuevos productos y en la determinación del sistema de cálculo de las provisiones técnicas. Cada una de estas facetas implica una serie de connotaciones que afectan directamente a los resultados operativos de la compañía de seguros. Por tanto, la actuación de los servicios actuariales se relaciona íntimamente con la estabilidad y solvencia financiera que caracterizan a la actividad aseguradora. Una reflexión general en torno a este cometido constata la amplitud y diversidad de la función actuarial, de forma que cualquier aspecto asegurador afecta a la actuación de los servicios actuariales, en mayor o menor escala.

La diversidad de características, que incide normalmente en el análisis del riesgo de los seguros conduce a reducir la validez del promedio estadístico en bien de la equidad necesaria de las tasas de prima correspondientes, esto conduce a un mayor refinamiento en la aplicación de las técnicas más apropiadas y a un procedimiento más complejo al elaborar las tarifas. En este sentido, las limitaciones más importantes en la actuación actuarial se encuentran en la carencia de información, que satisfaga adecuadamente un análisis estadístico por falta de datos globales al nivel del mercado, en el análisis de los factores cualitativos de selección de riesgos, ya que la información no es suficiente para apreciar totalmente la calidad de los riesgos, y en los criterios de fiabilidad y credibilidad que facilitan la identidad y representatividad de la información respecto al análisis de riesgo efectuado.

La función de la suscripción es fundamental para poder alcanzar unos resultados equilibrados en la contratación de seguros. En ella se concentran una serie de parcelas de actuación que aportan su granito de arena en la mejora de los seguros suscritos, así como, en el saneo y depuración del conjunto de la cartera de pólizas en vigor.

La suscripción se concentra en varias facetas: Inspección de riesgos; selección de riesgos; Tarifación y control de la emisión. La faceta de la inspección nos procura un análisis minucioso del objeto del seguro a fin de calibrar las condiciones de asegurabilidad y la oportunidad o no de contratarlo. Los resultados y experiencias obtenidas en estas inspecciones nos sirven de base para ajustar la estructura de tarifas a una adecuada clasificación de los riesgos en orden a factores técnicos como los aspectos

de diseño y construcción, la peligrosidad de los procesos, las medidas de prevención y protección de pérdidas, así como, las condiciones globales de seguridad.

Con respecto a la selección de riesgos, los criterios que generalmente se establecen en las tarifas se refieren al mayor o menor coste de la cobertura otorgada, el cual se perfecciona continuamente con la experiencia de suscripción. Junto a los niveles de primas, aquellas condiciones que afectan a la asegurabilidad exigen de unas normas permanentes de selección de riesgos, en virtud del retraso con que se efectúa esta acomodación de la experiencia al proceso de tarifación. Las normas de selección suelen contemplar una serie de limitaciones a la asegurabilidad de riesgos, al margen de las tarifas, en orden a una mayor calidad en la suscripción. Estas limitaciones, por lo general, se refieren a las cuantías máximas de capital asegurado que se podrán suscribir, a los tipos de actividades o riesgos excluidos de la contratación, a las coberturas asimismo excluidas y aquellas otras condicionadas en virtud de las condiciones objetivas del riesgo y de la apreciación subjetiva del suscriptor.

En la faceta de la tarifación, debe velarse por la estricta aplicación de las tarifas, garantizando la equidad y suficiencia de las primas aplicadas a las condiciones de los seguros concertados, de acuerdo con las normas establecidas en las bases técnicas.

La supervisión y control de la emisión, son imprescindibles para depurar las imperfecciones de contratación, localizadas, casi siempre, en contraindicaciones de las normas de selección y criterios de aceptación de riesgos impuestos por la compañía de seguros. Esta función también se extiende a las operaciones de coaseguro y reaseguro, que facilitan la dispersión y distribución del riesgo asumido por la entidad aseguradora.

La tramitación de siniestros es una faceta clave en el fin primordial de la entidad aseguradora<sup>63</sup>. Los aspectos más relevantes de esta función ofrecen las perspectivas siguientes: Técnica; jurídica y estadística.

Desde el punto de vista técnico, toda la actuación se concentra en la verificación de los daños declarados, de acuerdo a las estipulaciones del contrato de seguro, que permitan indemnizar las pérdidas acontecidas por la ocurrencia de un siniestro amparado por la entidad aseguradora. En cualquier siniestro, la medición del tasador se encamina a establecer una valoración objetiva de las pérdidas ocurridas y una propuesta de indemnización, en orden a los requerimientos y mecanismos establecidos en la

la póliza de seguro. Dicha actuación pericial se reduce a investigar las causas del siniestro, comprobar las pérdidas, estimar la cuantía de los daños e interpretar y aplicar los términos de la póliza y de las tarifas para la determinación del importe a indemnizar. La tramitación de siniestros conlleva la posibilidad de adoptar una serie de medidas correctoras, que afectan a la modificación del contrato de seguro, tras la ocurrencia y liquidación de un siniestro, hay que tener en cuenta que la comunicación y colaboración entre el asegurado, perito tasador y entidad aseguradora resultan fundamentales para restablecer el equilibrio entre la transferencia y asunción del riesgo propiciadas por el contrato de seguro.

La faceta jurídica de un siniestro es la interpretación de las cláusulas y la plena eficacia de la cobertura otorgada por el seguro, a la presentación de las mismas, a causa de modificaciones surgidas en los contratos y a la conservación de las operaciones de seguro relacionadas con la anulación y con la renovación al término del período de cobertura otorgado en la póliza.

En la función comercial los principales elementos son los agentes y los corredores de seguros que históricamente han desempeñado un papel importante en el campo asegurador, contribuyendo a la prestación de un servicio especializado de asesoramiento.

En España la actividad de producción de seguros privados está regulada por un Texto refundido de 1 de Agosto de 1.985, en él se define a los seguros privados como la actividad mercantil de promoción, mediación y asesoramiento preparatoria de la formalización de contratos de seguros y reaseguros privados entre personas físicas o jurídicas y compañías de seguros legalmente autorizadas. También está comprendida en esta actividad la posterior asistencia al tomador del seguro y al asegurado o al beneficiario<sup>57</sup>. En la normativa se distingue y clasifica a los mediadores de seguros en agentes afectos representantes, cuya vinculación a una entidad aseguradora se efectúa a través de un contrato de agencia con facultades de representación, agentes afectos no representantes, quienes no ostentan dichas facultades representativas, corredores de seguros, cuya actividad profesional se ejercita libremente sin vinculación de ningún tipo con las compañías de seguros y corredores de reaseguros, cuya actividad se

circunscribe a la mediación entre entidades reaseguradoras. Las mencionadas actividades son incompatibles entre sí.

La disposición aludida, establece para los mediadores de seguros las siguientes obligaciones: Informar a la parte que trate de concertar el seguro sobre condiciones del contrato, velando por la concurrencia de requisitos que debe reunir la póliza para su eficacia y plenitud de efectos; facilitar al tomador, asegurado o beneficiario del seguro, la información que tenga sobre el contenido de la póliza y en caso de siniestro, prestar su asistencia y asesoramiento; asesoramiento jurídico al asegurado ante posibles acciones judiciales, asesorar al asegurado sobre su derecho a la subrogación, si existen terceros responsables que posibiliten la acción de resarcirse de los daños indemnizados y por último, el ejercicio del derecho de defensa frente a las reclamaciones de los propios asegurados, ante eventuales rehusos de siniestros o discrepancias en la cuantía de la indemnización propuesta por el asegurador. Este tipo de actuaciones surge del conjunto de obligaciones y derechos que establece la relación entre las partes vinculadas por un contrato de seguro.

La estadística, también es imprescindible para el proceso de tarificación, ya que, nos permite aprovechar la experiencia en siniestralidad. La función técnica de siniestros debe contemplar el registro y clasificación de la información, adecuada a los elementos de análisis, para inferir conclusiones válidas de suscripción a raíz de la experiencia contrastada<sup>46</sup>.

La función comercial está íntimamente relacionada con la labor de producción y captación de operaciones de seguros<sup>77</sup>. Los objetivos fundamentales de la comercialización de seguros son:

- a) Ejercer un control sobre la producción que permita garantizar un ritmo creciente en la suscripción de operaciones de seguro.
- b) Investigar el mercado, procurando aprovechar al máximo la potencialidad del mismo y aumentar la cuota de penetración.
- c) Profundizar en las técnicas de venta y formar el equipo humano dedicado a la comercialización. Establecer un sistema de venta eficaz, lo que implica seleccionar y manejar adecuadamente los distintos canales de distribución del seguro. Las características peculiares del contrato de seguro, obligan a una gestión comercial continuada durante la vigencia

- del mismo. La función comercial no se restringe solo a la adquisición de pólizas nuevas, sino que también se extiende al mantenimiento.
- d) Sujetarse estrictamente a las normas y tarifas de primas establecidas legalmente.
  - e) Responsabilizarse, ante la compañía de seguros, de las deficiencias o imperfecciones que reduzcan o anulen los efectos de la póliza concertada con su intervención, que le sean imputables.
  - f) Considerarse depositario de las cantidades que haya percibido por cuenta de la entidad aseguradora.

Independientemente de las funciones desempeñadas por el mediador de seguros, la compañía de seguros dispone de otros medios para la distribución del seguro, apoyándose en campañas de publicidad y de imagen, que sirvan para acrecentar el volumen producción o captación de seguros. Así, la compañía de seguros utiliza los medios y sistemas de distribución a su alcance, procurando obtener las mayores ventajas. Las compañías de seguros con un alto nivel de descentralización, tienen una extensa red de oficinas directas en el ámbito territorial, que les permite arbitrar un importante sistema de distribución del seguro. Además, la red de oficinas directas permite organizar localmente los canales de comercialización y ejercer un mayor control y tensión comercial sobre los objetivos prefijados.

Desde un punto de vista técnico, es posible realizar, fácilmente, un adecuado tratamiento de la cartera de seguros en materia de anulaciones, aumento de primas, franquicias, etc., además de cumplir con fidelidad las normas de selección impuestas por la compañía de seguros.

La función administrativa, en general, afecta a casi todas las áreas operativas de la entidad de seguros, siendo los aspectos mas importantes de esta función los servicios de personal y los servicios de administración en sus distintas facetas de contabilidad, sistemas operativos, controles de gestión y auditorias.

El departamento de personal se constituye en un centro de recursos humanos, factor mas importante que tiene la empresa y cuyos principales objetivos son:

- a) Formación del personal, para bien de la capacitación de las personas y de la eficacia en el desempeño de sus tareas.
- b) Administración de personal, con respecto al cumplimiento de las leyes y disposiciones vigentes en materia laboral.

De acuerdo con dichos objetivos las funciones básicas de los servicios de personal estarán caracterizadas por las siguientes cuestiones:

- a) Selección de personal.
- b) Elaboración de los programas para la ejecución de planes de capacitación y seguimiento.
- c) Mejorar las condiciones de seguridad e higiene en el trabajo.
- d) Establecer unos criterios de retribución equitativos.
- e) Negociar los convenios colectivos con objeto de obtener acuerdos globales de retribución y mejoras sociales.
- f) Ejecutar el pago de las nóminas, atenciones familiares, préstamos, vacaciones, permisos, etc.
- g) Procesar informáticamente, las estadísticas de coste y productividad, estructura del personal por categorías, sexo y edad, por niveles de masa salarial así como, distribución del personal de acuerdo a centros operativos, etc.

La función de la contabilidad, básicamente, consiste en registrar y clasificar las operaciones efectuadas, al objeto de reflejar estructuralmente la situación económica y financiera de la entidad y poder interpretar financieramente la información contenida en los estados contables<sup>78</sup>.

En el Plan General Contable, adaptado a las entidades de seguros y reaseguros, se recogen los principios de contabilidad y responden a las siguientes normas:

- a) Recoger la totalidad de hechos y operaciones de relevancia económica y financiera para la entidad acaecidos o conocidos durante el ejercicio de que se trate.
- b) Justificar, mediante documentos, todas las anotaciones contables.
- c) Aplicar los principios básicos del precio de adquisición, continuidad, devengo y gestión continuada.
- d) Permitir el control de la contabilidad y veracidad de las cuentas.
- e) Realizar las cuentas anuales del ejercicio económico del año.

Con respecto a las obligaciones contables, las compañías de seguros y reaseguros tienen la obligación de llevar los libros de contabilidad que exige la Ley, así como las listas y documentos acreditativos de los siguientes aspectos:

- a) Estado de movimiento de las cuentas.

- b) Lista de pólizas y suplementos emitidos, en razón de una numeración correlativa.
- c) Lista de siniestros declarados correlativamente, así como información trimestral resumida para cada modalidad de seguros y por años de ocurrencia de los siniestros.
- d) Inventario de inversiones financieras y materiales realizadas por la compañía.
- e) Cuadernos de cálculo de provisiones técnicas.

Las compañías de seguros están obligadas a remitir a la D.G. de Seguros, antes del 30 de Junio de cada año, toda la información relativa a la documentación estadístico-contable que se establece a tal efecto<sup>72</sup>. Esta documentación recoge, fundamentalmente, los estados contables anuales, es decir: Balance de situación y Cuenta de Pérdidas y ganancias, así como el detalle de las cuentas mas destacadas de estos estados, además de una serie de información, complementaria, adicional<sup>52</sup>.

Las compañías de seguros recogen en sus memorias, además de los estados contables mencionados:

- a) Toda la información del resultado técnico-financiero por ramos.
- b) Un resumen del resultado del ejercicio conteniendo los conceptos fundamentales sin descender al exhaustivo detalle de cuentas.
- c) La información de valores mobiliarios e inmuebles.
- d) Detalle de provisiones técnicas.
- e) Cobertura en bienes de inversión.

La estructura que se debe presentar respecto a balances de situación y cuenta de pérdidas y ganancias la podemos observar en el cuadro que se representa a continuación<sup>51</sup>, (en las páginas siguientes). No obstante, hemos decidido no describir en esta Tesis cada una de las partidas de estos estados contables, ya que sobrepasaría en mucho, los objetivos descriptivos que pretendemos establecer en este apartado.

El cuadro resumen que mostramos a continuación es una Cuenta de Balances y una Cuenta de Pérdidas y Ganancias basada en el Plan General Contable, pero adecuándolo a los principios generales contables de una supuesta compañía de seguros, limitándonos a transcribir las distintas cuentas y sin ponerles contenido alguno, por creerlo ajeno a nuestra antes mencionada intención meramente descriptiva<sup>163</sup>.

## Balance de situación

ACTIVO	EJERCICIO ACTUAL		EJERCICIO ANTERIOR	
<p><b>I. ACCIONISTAS POR LOS DESEMBOLSOS NO EXIGIDOS</b></p> <p><b>II. INMOVILIZADO:</b> .....</p> <p style="padding-left: 20px;">GASTOS DE ESTABLECIMIENTO Y OTROS AMORTIZABLES:</p> <p style="padding-left: 40px;">INMATERIAL:</p> <p style="padding-left: 40px;">MATERIAL:</p> <p><b>III. INVERSIONES:</b> .....</p> <p style="padding-left: 20px;">MATERIALES:</p> <p style="padding-left: 20px;">FINANCIERAS:</p> <p style="padding-left: 40px;">INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO. ASOCIADAS Y PARTICIPADAS Y ACCIONES PROPIAS</p> <p><b>IV. PROVISIONES TÉCNICAS DEL REASEGURO CEDIDO Y RETROCEDIDO:</b> .....</p> <p style="padding-left: 20px;">- Provisiones técnicas para riesgos en curso .....</p> <p style="padding-left: 20px;">- Provisiones matemáticas (vida) .....</p> <p style="padding-left: 20px;">- Provisiones técnicas para prestaciones .....</p> <p><b>v. CRÉDITOS:</b> .....</p> <p style="padding-left: 20px;">ENTIDADES Y POOLS DE SEGUROS Y REASEGUROS:</p> <p style="padding-left: 40px;">- Reaseguradoras .....</p> <p style="padding-left: 40px;">- Cedentes: .....</p> <p style="padding-left: 40px;">- Coaseguradoras: .....</p> <p style="padding-left: 20px;">CRÉDITOS CONTRA AGENTES: .....</p> <p style="padding-left: 20px;">PROVISIONES (a deducir): .....</p> <p style="padding-left: 20px;">CRÉDITOS CONTRA ASEGURADOS: .....</p> <p style="padding-left: 20px;">CRÉDITOS FISCALES, SOCIALES Y OTROS: .....</p> <p style="padding-left: 20px;">DIVIDENDOS ACTIVOS A CUENTA: .....</p> <p><b>VI. CUENTAS DE AJUSTE POR PERIODIFICACIÓN:</b> .....</p> <p><b>VII. EFECTIVOS EN BANCOS Y OTROS ESTABLECIMIENTOS DE CRÉDITO, EN CAJA Y EN CHEQUES:</b> .....</p> <p style="padding-left: 20px;">TOTAL ACTIVO (I + II + III + IV + V + VI + VII): .....</p> <p><b>VIII. CUENTAS DE ORDEN:</b> .....</p>				
<b>TOTAL GENERAL:</b> .....				

**Balance de situación**

PASIVO	EJERCICIO ACTUAL		EJERCICIO ANTERIOR	
<b>I. CAPITALES PROPIOS:</b> .....				
CAPITAL SUSCRITO: .....				
DIFERENCIAS POR ACTUALIZACIONES DEL ACTIVO: .....				
RESERVAS:				
- Reservas legales: .....				
- Otras reservas: .....				
RESULTADO DE EJERCICIOS ANTERIORES PENDIENTES DE APLICACIÓN: .....				
RESULTADO DEL EJERCICIO DESPUES DEL IMPUESTO				
<b>II. PROVISIONES TÉCNICAS:</b> .....				
PROVISIONES TÉCNICAS PARA RIESGOS EN CURSO:				
- Seguro directo: .....				
- Reaseguro aceptado: .....				
PROVISIONES MATEMÁTICAS (VIDA):				
PROVISIONES TÉCNICAS PARA PRESTACIONES:				
- Seguro directo: .....				
- Reaseguro aceptado: .....				
OTRAS PROVISIONES TÉCNICAS:				
<b>III. PROVISIONES PARA RESPONSABILIDADES Y GASTOS</b>				
<b>IV. DEPÓSITOS RECIBIDOS POR REASEGURO CEDIDO Y   RETROCEDIDO:</b> .....				
<b>V. DEUDAS:</b> .....				
<b>VI. CUENTAS DE AJUSTE POR PERIODIFICACIÓN:</b> .....				
TOTAL PASIVO (i + II + III + IV + V + VI): .....				
<b>VII. CUENTAS DE ORDEN:</b> .....				
<b>TOTAL GENERAL:</b> .....				

Fuente: Nuevo Plan General Contabilidad; SP Editores (Nueva biblioteca de software) Madrid 1.990

**Cuenta de pérdidas y ganancias**

<b>DEBE</b>	<b>Seguro directo</b>	<b>Reaseguro aceptado</b>	<b>Reaseguro cedido y retrocedido</b>	<b>Negocio neto</b>	<b>Neto ejercicio anterior</b>
<p>2. OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN</p> <p>2.1. Sueldos y salarios: .....</p> <p>2.2. Cargas sociales: .....</p> <p>2.3. Dotaciones del ejercicio para amortizaciones: .....</p> <p>2.4. Dotaciones a las provisiones: .....</p> <p>2.5 Gastos de explotación varios: .....</p> <p>3. COMISIONES Y PARTICIPACIONES DEL REASEGURO</p> <p>No vida: .....</p> <p>Vida: .....</p> <p>TOTAL COMISIONES Y OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN: .....</p> <p><b>III. GASTOS FINANCIEROS</b></p> <p>1. GASTOS DE INVERSIONES MATERIALES (incluidas amortizaciones): .....</p> <p>2. GASTOS INVERSIONES FINANCIERAS: .....</p> <p>3. GASTOS INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO, ASOCIADAS Y PARTICIPADAS: .....</p> <p>4. GASTOS FINANCIEROS VARIOS: .....</p> <p>5. DOTACIÓN DEL EJERCICIO PARA PROVISIONES. ....</p> <p>6. PÉRDIDAS POR DIFERENCIAS DE CAMBIO DE DIVISAS: .....</p> <p>7. PÉRDIDAS EN REALIZACIÓN DE INVERSIONES MATERIALES: .....</p> <p>8. PÉRDIDAS EN REALIZACIÓN DE INVERSIONES FINANCIERAS: .....</p> <p>TOTAL GASTOS FINANCIEROS: .....</p> <p><b>IV. PÉRDIDAS EXCEPCIONALES:</b> .....</p> <p>TOTAL (i + II + III + IV): .....</p> <p><b>V. IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES:</b> .....</p> <p><b>VI. BENEFICIO DEL EJERCICIO DESPUES DEL IMPUESTO:</b> .....</p>					
<b>TOTAL GENERAL: .....</b>					

**Cuenta de Pérdidas y ganancias**

DEBE	Seguro directo	Reaseguro aceptado	Reaseguro cedido y retrocedido	Negocio neto	Neto ejercicio anterior
<p style="text-align: center;"><b>I. PRIMAS Y RECARGOS</b></p> <p><b>1. PRIMAS ADQUIRIDAS NOVIDA</b></p> <p>1.1. Primas y recargos netos de anulaciones no vida: .....</p> <p>1.2. Provisiones técnicas para riesgos en curso no vida: + al comienzo del ejercicio: .....</p> <p style="padding-left: 20px;">- <b>al cierre</b> del ejercicio: .....</p> <p>1.3. Provisiones para primas pendientes no vida: + al comienzo del ejercicio: .....</p> <p style="padding-left: 20px;">- al cierre del ejercicio: .....</p> <p>2. PRIMAS ADQUIRIDAS VIDA: .....</p> <p style="padding-left: 20px;">TOTAL PRIMAS ADQUIRIDAS VIDA Y NO VIDA: .....</p> <p><b>II. OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b></p> <p>1. INGRESOS ACCESORIOS A LA EXPLOTACIÓN: .....</p> <p>2. PROVISIONES APLICADAS A SU FINALIDAD: .....</p> <p style="padding-left: 20px;">TOTAL OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN: .....</p> <p><b>III. INGRESOS FINANCIEROS:</b></p> <p><b>1. INGRESOS DE INVERSIONES MATERIALES:</b> .....</p> <p>2. INGRESOS INVERSIONES FINANCIERAS: .....</p> <p>3. INGRESOS INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO, ASOCIADAS Y PARTICIPADAS: .....</p> <p>4. INGRESOS FINANCIEROS VARIOS: .....</p> <p>5. PROVISIONES APLICADAS A SU FINALIDAD: .....</p> <p>6. BENEFICIOS POR DIFERENCIAS DE CAMBIO DE DIVISAS: .....</p> <p>7. BENEFICIOS EN REALIZACIÓN DE INVERSIONES MATERIALES: .....</p> <p>8. BENEFICIOS EN REALIZACIÓN DE INVERSIONES FINANCIERAS: .....</p> <p style="padding-left: 20px;">TOTAL INGRESOS FINANCIEROS: .....</p> <p><b>IV. BENEFICIOS EXCEPCIONALES:</b> .....</p> <p style="padding-left: 20px;">TOTAL (I + II + III + IV): .....</p>					
<b>TOTAL GENERAL:</b> .....					

El tratamiento mecanizado de las operaciones y el procesamiento de datos de las compañías de seguros, influyen de forma destacada en la eficacia de la gestión administrativa, podemos decir que en términos generales, el grado de mecanización depende de:

- a) La dimensión de la empresa.
- b) Volumen de operaciones.
- c) Tipo de organización estructural.
- d) Nivel de descentralización operativa.

Los principales motivos que obligan, en cierto modo, al empleo de sistemas operativos mecanizados tenemos:

- a) La necesidad de adaptación a la tecnología para obtener una mejora de la calidad del servicio.
- b) La agilidad operativa necesaria en los procesos de emisión y de siniestros.
- c) La seguridad, veracidad, rapidez y eficacia necesarias para las funciones administrativas.
- d) La posibilidad de establecer un control superior sobre los resultados de gestión.

La finalidad de establecer unos controles de gestión, no es otra que la de conocer los resultados de la gestión aseguradora de forma periódica, con objeto de adoptar con rapidez las medidas correctoras que se precisen en cualquier momento. El diseño de un control de gestión<sup>128</sup>, tropieza frecuentemente con varias dificultades, generalmente referidas a la selección del tipo de datos a considerar, la forma de obtención de dichos datos, la periodicidad de la información, la comparación temporal al establecer el nivel de información a consideración de los destinatarios, etc. por tanto, es difícil encontrar un modelo de control de gestión perfecto y absolutamente cerrado<sup>70</sup>. Con el tiempo estos modelos se van perfeccionando progresivamente, adaptando sus características a la funcionalidad que se desea, esto es, poder inferir consecuencias de la problemática de gestión.

Los modelos de control de gestión deben reunir las siguientes peculiaridades<sup>135</sup>:

- a) Sencillez conceptual.
- b) Facilidad de comprensión.
- c) Capacidad de síntesis en las magnitudes e indicadores básicos de la gestión.
- d) Flexibilidad en la disposición de datos, referente a desagregar la información detallada que se necesite.
- e) Singularidad de la información a nivel de las diferentes áreas operativas, centros de gestión y órganos de control.
- f) Fiabilidad de la información, en el sentido de recoger datos reales y evitar estimaciones en la medida de lo posible.
- g) Disponibilidad operativa, en razón a la rapidez necesaria de información para la eficacia de las decisiones a adoptar.

En general la importancia de estas características y de otras, reside en la mayor o menor efectividad del modelo, de cara a procurar una información básica y adecuada al control interno de la propia gestión aseguradora.

Otro de los elementos de control al alcance de las compañías de seguros es el sistema de auditorías. La auditoría externa la realiza una entidad especializada absolutamente independiente del asegurador<sup>127</sup>, normalmente consiste en un análisis y verificación de los estados contables de la entidad de seguros. Esta labor puede subsanar las posibles incorrecciones contables observadas en la entidad de forma puntual y globalmente, así como detectar las situaciones de desequilibrio financiero que pudieran existir a juicio de los auditores<sup>67</sup>. La auditoría externa, sirve para los propósitos de transparencia informativa y para garantía real de los asegurados, clientes y terceros en general, ya que los estados contables de la entidad representan, razonablemente, la posición y situación económica-financiera de la empresa aseguradora, según el criterio y la opinión cualificada de la firma de auditoría<sup>131</sup>. De todas maneras es corriente que las compañías de seguros vayan desarrollando algún proceso interno de auditoría mediante departamentos especializados.

La auditoría interna es de carácter funcional, y centra sus objetivos en los aspectos de la técnica operativa y de la tramitación contable-administrativa<sup>130</sup>. En este aspecto, la eficacia de los sistemas mecanizados, el cumplimiento de las normas de emisión y la tramitación adecuada de los siniestros, entre otras cuestiones, son algunos de los

aspectos que conforman la función de auditoría interna al objeto de velar por una adecuada actuación aseguradora.

En el aspecto inversor, las características propias de las operaciones de seguro obligan a las entidades aseguradoras a realizar una importante función financiera. Las entidades aseguradoras precisan por una parte, disponer de fluidez económica suficiente para afrontar sus compromisos de pago, que exige racionalizar la gestión y rentabilizar sus recursos económicos y monetarios, manteniendo permanentemente un equilibrio razonable entre pagos y cobros. Por otra parte, la compañía de seguros tiene que disponer de solvencia económica proporcionada al riesgo derivado de su actividad<sup>129</sup>, en orden a limitar la posibilidad de ruina y encarar su actuación presente y futura con la necesaria estabilidad económica<sup>69</sup>.

De esta forma resulta imprescindible la actividad financiera en las compañías de seguros, consideradas institucionalmente como un sector inversor de gran importancia, por razón de su propia operativa y de las normas legales existentes para garantizar la solvencia de los aseguradores y el cumplimiento de las obligaciones contraídas con los respectivos asegurados. Esta función, de gran relevancia, ha llevado a las compañías de seguros a una especialización inversora, al objeto de elevar la rentabilidad y eficacia de sus inversiones. Casi todas las compañías tienen un equipo de profesionales y de equipos de apoyo, encargados de la gestión inversora en las siguientes facetas:

- a) Tesorería, Cuyo principal objetivo es optimizar el flujo de recursos monetarios, simultaneando la liquidez necesaria para afrontar los pagos corrientes con la inmovilización de recursos en inversiones a plazo fijo<sup>166</sup>. En esta área se gestionan las operaciones de colocación en activos monetarios a corto plazo. De la mayor o menor eficacia en la gestión de esta área dependen determinados costes de oportunidad que inciden en el nivel de rentabilidad alcanzado<sup>81</sup>.
- b) Área mobiliaria, Encargada con especial dedicación a la inversión en valores mobiliarios. En esta área se concentra la función principal para definir la línea de inversión, tanto en lo que se refiere a la composición de la cartera de valores, como a la duración o plazo de la misma. Verdaderamente, seleccionar el tipo de valor y el período de tiempo de la inversión constituyen dos de los retos fundamentales de este tipo de gestión, influenciada por

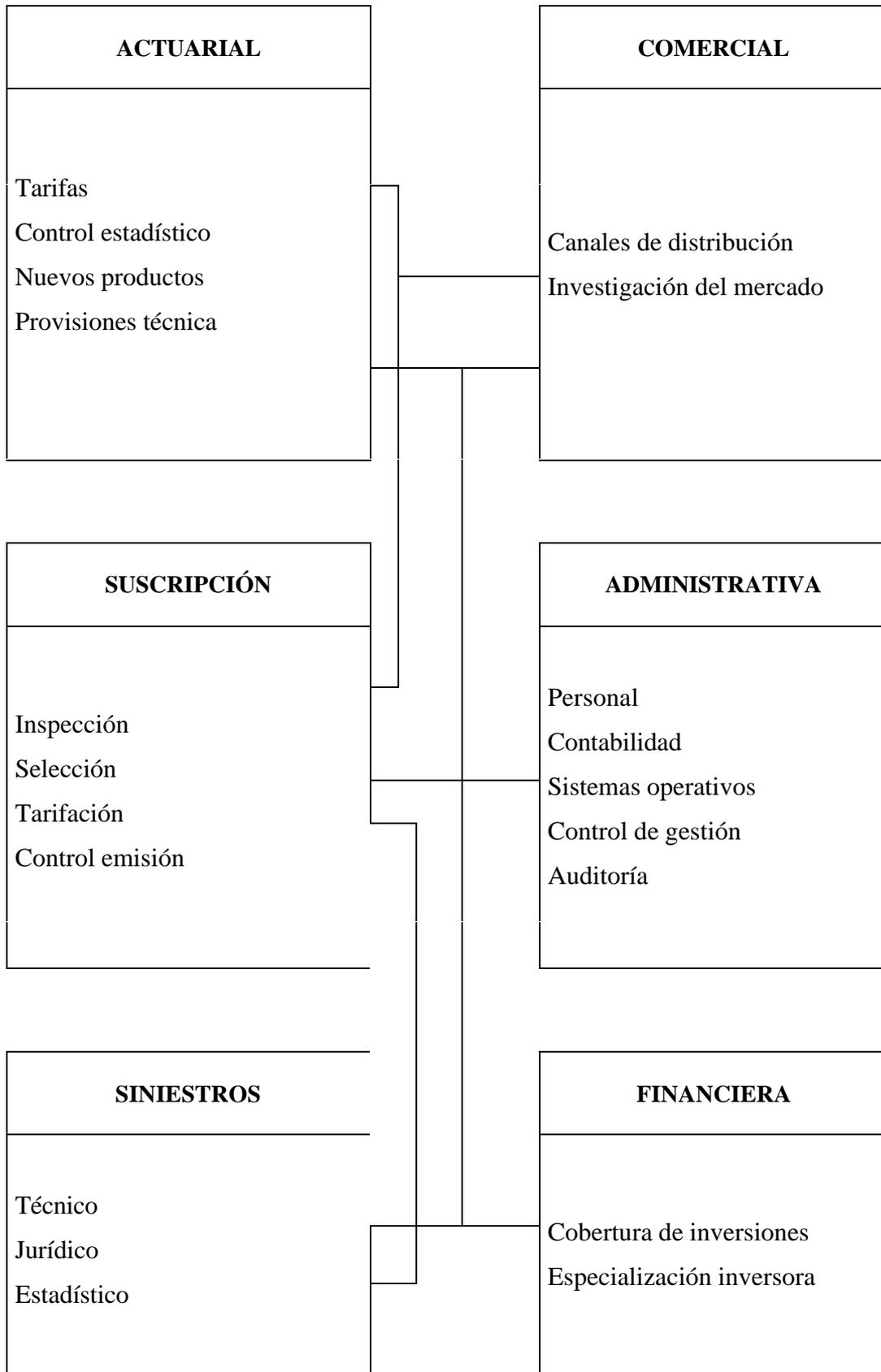
multitud de factores, cuya eficacia depende de un nivel adecuado de seguridad y de rentabilidad que permita óptimamente alcanzar unos beneficios estables a corto, medio y largo plazo. A través de ella se canaliza la inversión inmobiliaria consistente en adquirir y explotar inmuebles. Este tipo de inversión requiere importantes cantidades de dinero, pero la revalorización de estos activos y la regularidad de sus rendimientos, vía alquileres, permiten alcanzar una rentabilidad estable con relación a la erosión monetaria propiciada por la inflación.

La dinámica de los mercados monetarios y financieros, exige en la actualidad esta atención por parte de las compañías de seguros que van estableciendo progresivamente nuevas líneas de especialización inversora, no en vano, los rendimientos de esta actividad influyen en el resultado global de su gestión, contribuyendo a una importante función capitalizadora, a veces, dificultada con resultados técnicos de signo negativo que pudieran producirse en la suscripción. Esta especialización se justifica aún mas por el hecho de mantener un volumen permanente de inversión, de acuerdo a los compromisos contraídos por la compañía de seguros<sup>167</sup>. Legalmente esto se traduce en la obligación para el asegurador de cubrir con bienes de inversión el volumen de provisiones técnicas establecidas en cada ejercicio y representadas por las provisiones matemáticas, provisiones para riesgos en curso, para siniestros pendientes de declaración, liquidación o pago y para desviación de siniestralidad<sup>165</sup>. La cobertura de estas provisiones, establecida reglamentariamente en los arts. 62 a 75 del R.O.S.P. permite evidenciar en cierto modo la viabilidad de la gestión aseguradora al disponer de un patrimonio económico realizable para atender a sus obligaciones. En particular, estas obligaciones vienen representadas por las provisiones técnicas indicadas en las que se resumen las expectativas de futuros compromisos adquiridos por el asegurador<sup>80</sup>.

En materia de cobertura de provisiones técnicas, la actual disposición reglamentaria supone una liberación ostensible de la capacidad de invertir por parte de los aseguradores respecto de anteriores legislaciones, las cuales imponían determinadas cuotas fundamentalmente de inversión en valores de renta fija y renta variable<sup>136</sup>. Actualmente no existen limitaciones generales de importancia, excepto algunas restricciones particulares, como en el caso de mantener invertidas en tesorería la totalidad de las provisiones para siniestros pendientes de pago mas el 25% de las pendientes de liquidación netas de reaseguro. La diferencia entre los dos casos está en

que en los siniestros pendientes de pago se conoce exactamente el importe de la indemnización definitiva, que será abonada en breve plazo, mientras en los siniestros pendientes de liquidación se está en el proceso de valoración y determinación del correspondiente importe indemnizable, todavía desconocido en cuanto a exactitud<sup>132</sup>.

Cabe indicar, a modo de conclusión a la descripción que hemos efectuado, la importancia que tiene la coordinación de todas estas funciones para alcanzar los objetivos planteados con la mayor eficacia. La entidad aseguradora, como cualquier otra organización empresarial, debe actuar con un tratamiento unitario, sistemático y operativo, que permita la conexión y dependencia funcional entre cada una de las áreas de actuación, cuyas peculiaridades, esquemáticamente, resumimos en el siguiente cuadro<sup>85</sup>:



En cuanto a la solvencia y la estabilidad debemos hacer el siguiente análisis: En cualquier empresa del sector industrial y en especial en las empresas de seguros, aparece invertido el proceso de producción. Así, por ejemplo, los ingresos preceden a los gastos, ya que los cobros por primas se reciben antes de que se efectúen los pagos por siniestros. Por tanto el seguro otorga una cobertura financiera, que se traduce en una promesa de pago en caso de siniestro, a cambio de una contraprestación cierta, que se concreta en el pago anticipado de una prima de seguro. Esto lleva a que el asegurado mantenga un nivel de solvencia y una estabilidad económica suficiente para afrontar, en cualquier momento, sus compromisos de pago. De aquí que podamos tomar como concepto de solvencia a la capacidad del asegurador para cumplir sus obligaciones<sup>134</sup>, lo que implica un poder de generación de beneficios y una capacidad de autofinanciación que permitan mantener la seguridad de una probabilidad de ruina realmente mínima.

Dado que el nivel de solvencia depende de las obligaciones contraídas simultáneamente en el tiempo por el asegurador, éste es un concepto absolutamente dinámico que entraña la necesidad de disponer de los recursos necesarios para afrontar la actividad actual y futura de la entidad, garantizando económicamente un crecimiento estable y continuo.

La solvencia está supeditada a la funcionalidad y operatividad del ente asegurador, interviniendo en su evaluación diversos factores que comentaremos posteriormente. Sin embargo, a los efectos de calibrar la posición económica y financiera de la compañía aseguradora, hay determinados indicadores que nos permiten apreciar la solvencia estática del asegurador en un determinado momento<sup>146</sup>, desde este punto de vista, el análisis de la solvencia estática solo permite contrastar la posición financiera del asegurador actualmente, sin tener en cuenta la proyección futura de la compañía, por eso uno de los principales aspectos de la solvencia estática la encontramos en el análisis de las inversiones con objeto de apreciar la estructura de la inversión efectuada a largo plazo, la suficiencia del volumen de inversión con respecto a la cobertura de provisiones técnicas y la rentabilidad de las inversiones con respecto al promedio del sector del seguro; junto a estas apreciaciones, complementariamente determinados indicadores o ratios permiten enjuiciar la operatividad del asegurador a partir de los datos que reflejan

sus estados contables de Pérdidas y Ganancias y del Balance de Situación. Fundamentalmente, estos ratios son:

- Suscripción (seguro directo)

$$R_1 = \frac{\textit{Gastos técnicos}}{\textit{Primas adquiridas}}$$

Los gastos técnicos se refieren a las prestaciones pagadas por siniestros en el ejercicio y al incremento de provisiones técnicas para prestaciones de siniestros pendientes, considerando el signo que corresponde a las constituidas al cierre y al comienzo del ejercicio respectivamente. Por otra parte, las primas adquiridas engloban los mismos conceptos que influyen para su determinación en la cuenta de Perdidas y Ganancias<sup>86</sup>. Este cociente mide la calidad de la suscripción y representa el coeficiente de siniestralidad, si este indicador es igual o mayor a la unidad nos indicaría problemas graves de suscripción ya que los siniestros ocurridos excederían a las primas adquiridas.

Gestión externa (seguro directo)

$$R_2 = \frac{\textit{Comisiones y gastos de producción}}{\textit{Primas adquiridas}}$$

El cociente indicado representaría el nivel de gastos de gestión externa o coste de producción y comercialización de los seguros<sup>95</sup>. Comparando varios ejercicios económicos podría verse la evolución del gasto en la captación de operaciones seguida por la entidad. Esta magnitud incide directamente sobre el precio del seguro, afectando al nivel de competitividad de la compañía.

### Gestión interna (seguro directo)

$$R_3 = \frac{\text{Otros gastos de explotación netos (gastos - ingresos)}}{\text{Primas adquiridas}}$$

En este ratio podemos observar la eficacia alcanzada en la gestión administrativa del volumen de negocio, al considerar los costes de personal y de explotación, las amortizaciones y provisiones varias<sup>95</sup>. Y de la misma forma que en el caso anterior, los gastos de gestión interna son un componente de la prima comercial o precio del seguro que incide directamente en el coste de la cobertura otorgada por el asegurador.

### Resultado del reaseguro cedido

$$R_4 = \frac{\text{Coste neto del reaseguro cedido (gastos - ingresos)}}{\text{Primas adquiridas}}$$

Con esta comparación establecemos el nivel de gasto que implica la protección del riesgo del asegurador directo a través del reaseguro. Este ratio suele ser por lo general, mayor o menor que cero, representando un coste o un beneficio para la respectiva compañía de seguros.

### Resultado técnico

Esta magnitud vendría dada por la siguiente expresión:

$$1 - (R_1 + R_2 + R_3 + R_4)$$

De esta ecuación deducimos que si la diferencia es menor de cero existirá una pérdida técnica, ya que los ratios indicados entre paréntesis miden el nivel total de gastos incurridos en el ejercicio; naturalmente, si el resultado de la expresión fuera mayor de cero, esto nos indicaría el nivel de ganancia o resultado técnico positivo alcanzado en el ejercicio.

Como consecuencia, este ratio nos da la rentabilidad del negocio permitiéndonos apreciar la evolución de este resultado a través de la comparación entre los distintos ejercicios anteriores.

**Resultado**  
**financiero**

$$R_5 = \frac{\text{Ingresos financieros netos (ingresos - gastos)}}{\text{Primas adquiridas}}$$

Este ratio nos indica la eficacia financiera de la compañía, y significa el rendimiento financiero o interés promedio obtenido por el volumen total de inversión. ; Con el resultado financiero puede la compañía de seguros aumentar su poder de capitalización a través del beneficio alcanzado en el ejercicio, siempre que el resultado técnico sea positivo. No obstante, en ocasiones, el resultado financiero sirve para compensar o aminorar la pérdida técnica que resulte.

**Beneficio del**  
**ejercicio**

$$R_6 = \frac{\text{Beneficio del ejercicio después de impuestos}}{\text{Primas adquiridas}}$$

A través de esta comparación podemos observar el poder de autofinanciación de la compañía aseguradora, imprescindible para mantener permanentemente un nivel de solvencia adecuado<sup>161</sup>.

**financiera**

**Estabilidad**

$$R_7 = \frac{\text{Reservas patrimoniales (Legales y otras reservas)}}{\text{Primas adquiridas}}$$

Con este ratio podemos contrarrestar el nivel de potencialidad o seguridad financiera, con referencia a reforzar la estabilidad y solvencia futura de la entidad.

**financiera**

**Autonomía**

$$R_8 = \frac{\text{Capitales propios}}{\text{Pasivo total}}$$

Esta comparación la usamos para medir la independencia financiera, en el sentido de que un elevado nivel de este indicador proporcionará una mayor autonomía financiera a la compañía. Los indicadores que hemos mencionado nos permiten visualizar la situación económica-financiera de la compañía de seguros, observando, indirectamente, la evolución respecto a los ejercicios anteriores comparando la situación actual con los indicadores promedio en el ámbito de mercado. Pero, como ya hemos señalado, la solvencia es un concepto esencialmente dinámico referido a la situación actual y principalmente futura de la posición financiera de la entidad aseguradora<sup>147</sup>.

La solvencia del asegurador radica en la adecuación y determinación de unas magnitudes de estabilidad determinadas, de acuerdo a procurar unos resultados estables de gestión y un nivel adecuado de solvencia. Por tanto, vemos que la dinámica de la solvencia viene dada por el cumplimiento de las expectativas de beneficio y la estabilidad del mismo, influyendo en ello magnitudes determinadas.

Antes de comentar estas variables debemos señalar determinados aspectos operativos que nos permiten evaluar la gestión aseguradora y relacionar la disposición y solvencia del asegurador en términos de funcionalidad<sup>156</sup>. A este respecto, de estos aspectos los mas significativos son:

- a) Tipo de organización, (descentralizada, capacidad de decisión, etc.).
- b) Calidad de servicio, (asesoramiento técnico, características de los seguros, aproximación al cliente, implantación territorial, eficacia administrativa).
- c) Atención en siniestros, (Pago rápido, velocidad de liquidación, actuación razonable).
- d) Capacidad de suscripción, (límites de asegurabilidad, selección de riesgos, capitales asegurados, coaseguro, reaseguro).
- e) Precio del seguro, (coste de la cobertura financiera otorgada, flexibilidad en la tarificación y en las circunstancias concretas del aseguramiento).
- f) Innovación, (creación de nuevos productos y coberturas).

Todos estos aspectos nos dan la operatividad y funcionalidad de la gestión del asegurador, evidenciando un claro indicador cualitativo del nivel de solvencias de las compañías de seguros.

Las principales vías de mantener un adecuado nivel de solvencia son:

- a) La captación de capital, para obtener una estabilidad en el nivel de beneficios.
- b) La capacidad de autofinanciación, esto es la transferencia de beneficios para conseguir la dotación de reservas de estabilización.

En los dos casos, la existencia del beneficio es consubstancial, por lo que, el significado dinámico de la solvencia se fundamenta en la estabilización del beneficio a largo plazo y en el ajuste de las magnitudes y factores que influyen en esta estabilidad<sup>161</sup>; las principales magnitudes a que nos referimos son:

- a) La variabilidad del riesgo, es decir las desviaciones de siniestralidad esperada; influyen en este aspecto, fundamentalmente: la tarificación y el nivel de recargo de seguridad incorporado en las primas, las normas de selección, los criterios que definen la línea de suscripción y la composición de la cartera de seguros.
- b) El reaseguro, cuya técnica permite reducir la posibilidad del riesgo asumido por el asegurador directo. La mayor o menor efectividad de esta magnitud depende del nivel de retención y de la modalidad de reaseguro con relación al tipo de riesgo suscrito.
- c) Las reservas de estabilización, relacionadas con los resultados de suscripción y sobre los que influyen las dos magnitudes anteriores.

En consecuencia, vemos que a medida que la variabilidad del riesgo sea mayor y la protección del reaseguro menos efectiva, las reservas de estabilización serán mayores, aumentando éstas a medida que el volumen de primas suscrito sea mayor.

La mayoría de países ha establecido en sus Ordenamientos Jurídicos, en materia de seguros, determinados mecanismos que garanticen la solvencia de las compañías de seguros. En España, la Ley y el Reglamento de ordenación del seguro privado<sup>74</sup>, recogen una norma específica sobre margen de solvencia que se ajusta a la normativa concreta existente al respecto en los países de la CEE<sup>71</sup>.

Dicha norma se establece en los artículos 76 al 81 del citado ROSP<sup>6</sup> (posteriormente derogada por la Ley 8/11 de 30 de Noviembre de 1.995), de Seguros, con respecto al margen de solvencia las compañías de seguros deben disponer en cada ejercicio económico de un patrimonio propio no comprometido (capital desembolsado, reservas patrimoniales y diferencias por actualización de activos, principalmente) superior una cuantía mínima de margen de solvencia, la cual se calcula en los ramos no vida en función del importe de las primas o en función de la siniestralidad, eligiéndose a efectos de su determinación la cifra que resulte superior tras aplicar los dos procedimientos que hemos mencionado.

El cálculo de la cuantía mínima de margen de solvencia se determina en función del volumen de primas y recargos externos emitidos en el ejercicio por seguro directo y por reaseguro aceptado, sin deducción alguna en ambos por reaseguro cedido y retrocedido,

---

<sup>6</sup> Reglamento de Ordenación del Seguro Privado. R.D. 1.348/85 del 1 de Agosto.

aplicando a dicho volumen un porcentaje preestablecido y una corrección por el coeficiente que represente en el ejercicio el cociente entre el importe bruto global de estos mismos siniestros sin considerar la parte a cargo del reaseguro; este coeficiente no bajar del 50%. En estas circunstancias, la cuantía mínima de margen de solvencia es una función dependiente del volumen de primas y del nivel de propia retención en siniestros de la entidad aseguradora, oscilando dicha cuantía del 8% al 16% de las primas y recargos emitidos durante el ejercicio por los mencionados conceptos según que el nivel de propia retención en siniestros varíe del 50 por ciento al 100% respectivamente<sup>80</sup>. Este método de cálculo nos conduce a una proporcionalidad entre el volumen de negocio y la cuantía mínima de margen de solvencia, y establece un equilibrio y dinamismo entre el nivel de patrimonio propio y el volumen de primas suscritas anualmente por la entidad; esta significación es apropiada desde la perspectiva de solvencia, porque la compañía debe disponer de mayores reservas de estabilización y de un mayor potencial de capitales propios para garantizar su estabilidad financiera a medida que aumenta su volumen de negocio. Pero la determinación de la cuantía mínima de margen de solvencia establecida en este método nos supone una simplificación, puesto que no se consideran aspectos como las provisiones técnicas para riesgos en curso, las inversiones y el tipo de reaseguro que ofrece distintos niveles de estabilidad, según la concreta modalidad que se aplique o combinaciones de éstas llevadas a cabo por la entidad aseguradora<sup>83</sup>.

Respecto al reaseguro podemos concretar que desde un punto de vista técnico, el reaseguro reduce el riesgo estadístico del asegurador que se deriva de posibles desviaciones de siniestralidad no esperadas<sup>93</sup>. Desde una perspectiva funcional, el reaseguro es un mecanismo por el que el asegurador directo transfiere parte del riesgo asumido a una entidad denominada reasegurador. Así, el reaseguro contribuye a una distribución y dispersión del riesgo, que permiten aumentar la potencialidad de la función económica del seguro.

Las funciones características de la institución reaseguradora son:

- a) Procurar una estabilidad financiera al asegurador directo, limitando la cuantía de las pérdidas potenciales de los siniestros y evitar a la compañía de seguros las desviaciones y fluctuaciones excesivas de

siniestralidad. Así, el asegurador directo puede reducir el tamaño o intensidad de las pérdidas a través de la ayuda financiera proporcionada por el reasegurador, garantizando una estabilidad en la gestión operativa, mediante unos resultados financieramente equilibrados.

- b) Aumentar la capacidad financiera del asegurador, permitiendo elevar a través de la dispersión y la distribución del riesgo los límites impuestos por la capacidad financiera del asegurador para aceptar y suscribir riesgo. Así, la institución del reaseguro contribuye a potenciar la capacidad y funcionalidad del sector asegurador.

Fundamentalmente, la colaboración entre el asegurador y el reasegurador se inspiran en los principios de:

- a) Buena fe, actuando con la debida diligencia y transparencia que permita establecer una relación basada en la confianza mutua.
- b) Convergencia de intereses y comunidad de suertes, ya que el asegurador asumirá la parte alícuota de la responsabilidad que incumbe al asegurador, como si fuera, propiamente, parte interesada en el contrato de seguro.
- c) Obligación exclusiva frente al asegurador, porque el compromiso adquirido por el reasegurador se establece únicamente con la compañía de seguros, al margen de las obligaciones que vinculan al asegurador con el asegurado a través de contrato de seguro. Así, el pago de siniestros al asegurado compete exclusivamente al asegurador directo, con independencia de la parte que pueda corresponder al reasegurador en virtud de los contratos establecidos por éste y la compañía de seguros.
- d) Modalidad de reaseguro, Atendiendo, fundamentalmente, a las peculiaridades formales y técnicas de las diferentes modalidades del reaseguro, podemos establecer una clasificación que se basa en la relación asegurador-reasegurador (aspecto formal) así como, en el nivel de participación entre asegurador y reasegurador (aspecto técnico).

Teniendo en cuenta estos criterios podemos agrupar las distintas modalidades de reaseguro del siguiente modo:

- a) por la relación asegurador – reasegurador:
  - I) Facultativo, que consiste en la libertad que caracteriza la decisión de ceder y aceptar una parte de la responsabilidad

(suma asegurada en un contrato de seguro) por parte del asegurador y reasegurador, respectivamente.

- II) Obligatorio, que se caracteriza por la obligación de ceder y aceptar por ambas partes los términos y condiciones previamente establecidos.
- III) Facultativo–obligatorio, el significado de esta modalidad responde a la facultad opcional de ceder por parte de la compañía de seguros y a la obligación de aceptar inexcusablemente por parte del reasegurador, con de acuerdo a los términos pactados. Es decir, se establece una cobertura abierta de reaseguro que permite al asegurador ceder determinados seguros, generalmente en la parte de suma asegurada que sobrepasa los límites de capacidad establecidos por otros contratos de reaseguro.

b) Por la participación establecida entre asegurador y reasegurador:

- I) Proporcional, cuota- parte y excedente.
- II) No proporcional, exceso de pérdida y exceso de siniestralidad

Los contratos proporcionales establecen una participación alícuota del reasegurador en todas las primas de un determinado ramo o ramos suscritos por el asegurador, determinando en la misma proporción la participación del reasegurador en todos los siniestros que puedan acontecer en dicho seguro. Esto plantea una serie de problemas que debemos tener en cuenta en este tipo de contratos. Éstos deben contener una definición clara y precisa de los términos de aplicación, fundamentalmente en lo que a la imputación de siniestros se refiere.

Por su importancia el asegurador debe conocer al detalle si los reaseguradores asumirán las pérdidas derivadas de todas las pólizas que comiencen durante la vigencia del contrato de reaseguro (fecha de suscripción de pólizas) o, si por el contrario los reaseguradores asumirán aquellas pérdidas que ocurran durante la vigencia de dicho contrato, con independencia de la fecha de efecto de las pólizas a las que resulten aplicables dichas pérdidas (fecha de ocurrencia de siniestros).

Estos dos procedimientos, en la práctica, han planteado mas de un problema al asegurador directo, sobre todo en seguros de responsabilidad civil donde la reclamación se puede producir, por efecto de la manifestación de los daños, meses e incluso años mas tarde de la fecha de producirse el hecho causante de tales daños<sup>149</sup>.

Por otra parte, los contratos no proporcionales establecen una participación del reasegurador en el exceso de una determinada cantidad por la ocurrencia de un siniestro o por un conjunto de siniestros acaecidos en un determinado ramo o ramos suscritos por la entidad aseguradora. Por tanto, la participación del reasegurador se establece directamente sobre la base de los siniestros ocurridos, participando tan solo en aquellos siniestros que individualmente o de forma conjunta superen los límites establecidos. A diferencia de los contratos proporcionales<sup>150</sup> en los que el reasegurador recibía una parte alícuota de las primas suscritas por el asegurador y asumía en esta misma proporción fija los siniestros ocurridos, en este tipo de contratos el reasegurador asume una parte variable de los siniestros a través de un precio o prima de reaseguro específicamente calculada para la cobertura de reaseguro establecida. Del mismo modo, la imputación de los siniestros en este tipo de contratos debe efectuarse de acuerdo con alguno de los procedimientos que mencionamos anteriormente<sup>93</sup>.

El reaseguro facultativo, de acuerdo con sus características conceptuales, permite a la compañía aseguradora aumentar los límites de las sumas aseguradas concertadas en los contratos de seguro y flexibilizar su línea de suscripción. Las funciones que le caracterizan son:

- a) Absorber los excesos de capacidad, (suma asegurada) fijados en los contratos obligatorios de reaseguro concertados por la entidad.
- b) Reducir la retención neta, de la compañía aseguradora y de los reaseguradores partícipes en los contratos obligatorios, ante eventuales riesgos suscritos de una mayor peligrosidad.

Por otra parte, los inconvenientes mas acusados del reaseguro facultativo se encuentran en el excesivo coste administrativo para la compañía cedente, ya que supone realizar una cesión por cada caso particular, ya que supone realizar una cesión por cada caso particular. Por el lado de la aceptante, esta modalidad proporciona al reasegurado un negocio inestable y peligroso, puesto que participa en gran parte en los riesgos

suscritos por la compañía cedente mas peligrosos o mas elevados en cuanto a concentración de capital asegurado.

El reaseguro Cuota-Parte, es un contrato en el que el reasegurador asume proporcionalmente una parte fija de todas las operaciones suscritas por la compañía cedente, referidas, en esta misma proporción, a un determinado seguro y a todos los siniestros correspondientes a dicha cartera. En este tipo de participación el reasegurador abona por estas cesiones una comisión de reaseguro que permite a la compañía cedente recuperar la parte de los gastos de gestión interna y externa correspondiente a la cesión. A veces, puesto que el resultado de este contrato depende de la calidad de la cartera suscrita por el asegurador cedente, también se suele pactar una participación de beneficios que se traduce en un coeficiente sobre los resultados del contrato o en una comisión escalonada en función del índice de siniestralidad, siendo mayor la comisión a medida que la siniestralidad es inferior.

Desde el punto de vista administrativo, este tipo de contratos se liquida por cuentas, normalmente trimestrales, abonando los saldos devengados en cada período de acuerdo con los conceptos y términos que se establecen en el contrato.

Las ventajas mas sobresalientes, de este tipo de contrato, sobre el contrato facultativo las encontramos en:

- a) Cobertura automática, que nos conduce a una agilidad operativa mayor.
- b) Menor coste administrativo, ya que no precisa un trámite específico por cada cesión.
- c) Mas rentabilidad para el reasegurador, porque participa de la totalidad de la cartera y de la misma selección de riesgos que el asegurador.

Por último y con respecto a la funcionalidad del reaseguro cuota-parte, el asegurador directo no puede considerar este tipo de contrato como una forma de transferencia de riesgos, en un sentido estricto, porque la compañía aseguradora no conseguirá estabilizar en un cierto nivel la cuantía de las pérdidas derivadas de los siniestros ocurridos, debido a la proporcionalidad fija de la participación establecida por el reasegurador.

El tipo de reaseguro excedente consiste en la cesión proporcional de todas las operaciones suscritas por el asegurador en un determinado seguro que excedan de un

importe preestablecido (pleno de retención de la compañía cedente). Al igual que en el caso anterior, por su carácter de proporcionalidad el contrato de excedente goza de las mismas posibilidades de financiación, vía comisiones y características administrativas referidas en el contrato cuota-parte.

Los plenos de retención fijados con relación a la suma asegurada de los seguros concertados, se establecen a escala variable en función de la peligrosidad de los riesgos, considerando como indicador de esta peligrosidad la tasa de prima que correspondería aplicar a cada contrato de seguro, acorde con las tarifas correspondientes.

Al objeto de evitar una desproporción entre las retenciones y aceptaciones, los plenos de cesión suelen guardar una proporción equivalente a los plenos de retención (5 ó 10 veces). Así, los contratos de excedente nos definen los límites de capacidad relativos a la retención del asegurador y aceptación del reasegurador conforme a una tabla de plenos, cuya estructura podemos ver en el siguiente ejemplo:

MILES DE UNIDADES MONETARIAS			
Tipo de riesgo (%)	Tasa de prima (%)	Pleno de retención asegurador	Pleno de cesión (al asegurador)
	- 0,50	10.000	50.000
+ 0,50	- 2,00	7.000	35.000
+ 2,00	- 4,00	5.000	25.000
+ 4,00	- 6,00	3.000	15.000
+ 6,00	- 8,00	2.000	10.000
+ 8,00		1.000	5.000

Fuente: "mercado previsor" revista de seguros, prevención y seguridad. 30 de Abril de 1.996 n° 229, pag. 83

Respecto al contrato de cuota-parte, el reaseguro de excedente ofrece las siguientes peculiaridades:

- a) Ajuste de la retención de la compañía aseguradora cedente, de acuerdo a la bondad y peligrosidad en los riesgos de los seguros suscritos.
- b) Mayor coste administrativo, porque requiere una anotación específica en cada póliza, con vista al control de la retención y cesión practicada.

En general, desde un punto de vista técnico, el reaseguro de excedente ofrece mayores ventajas que el de cuota-parte, ya que permite al asegurador homogeneizar la cuantía de las pérdidas retenidas en riesgos peligrosos, fundamentalmente, por el contrario los reaseguradores opinan que este tipo de contrato proporciona una cierta antiselección para la reaseguradora aceptante, debido a que la retención o responsabilidad del asegurador en riesgos peligrosos es comparativamente mas reducida que en otros riesgos menos graves<sup>91</sup>.

En la modalidad de reaseguro exceso de pérdida el reasegurador asume hasta un cierto límite una cantidad en exceso de un importe fijo (prioridad que retiene el asegurador) en los siniestros ocurridos correspondientes a un determinado ramo de seguro. La base de participación del reasegurador se establece en función de la cuantía de los siniestros

ocurridos. Particularmente, por tanto, los aspectos mas característicos están en determinar lo que se entiende por cuantía de los siniestros, la especificación de los métodos ya señalados para la imputación de los siniestros y la fijación de una prima de reaseguro específica por la cobertura otorgada por el reasegurador. Partiendo de la distribución de las cuantías de las pérdidas de los siniestros ocurridos, se establecen en función de la prioridad de la compañía cedente, en cada siniestro los excesos garantizados por el asegurador a través de la cobertura de exceso de pérdida. Este método, conocido con el nombre de “burning cost”, permite estimar, previsiblemente, la pérdida promedio anual que soportaría el reasegurador en un futuro según podemos ver en el supuesto siguiente:

Año	Primas suscritas	Prioridad a cargo cedente	MILES DE UNIDADES MONETARIAS		
			Siniestros superiores a la prioridad	Exceso a cargo de reasegurador	
			Nº	Importe	total
1	15.000	1.000	2	3.000	1.000
2	18.000	1.000	1	4.000	3.000
3	22.000	1.000	1	3.000	2.000
4	25.000	1.000	2	4.000	2.000
5	30.000	1.000	1	5.000	4.000
<b>TOTAL:</b>	<b>110.000</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>19.000</b>	<b>12.000</b>

Fuente: “mercado previsor” revista de seguros, prevención y seguridad. 30 de Abril de 1.996 nº 229, pag. 83

De acuerdo a las cifras del cuadro, la carga siniestral del reasegurador (12 millones de u.m.) supondría el 11% aproximadamente, del volumen de primas suscritas por la compañía aseguradora durante los últimos cinco años, dicho coeficiente representa la tasa de riesgo correspondiente a la cobertura de reaseguro establecida; esta tasa incrementada con un recargo de seguridad, en previsión de posibles fluctuaciones de la siniestralidad, mas los recargos correspondientes a los

gastos de gestión y beneficio del reasegurador determinan la tasa definitiva de prima.

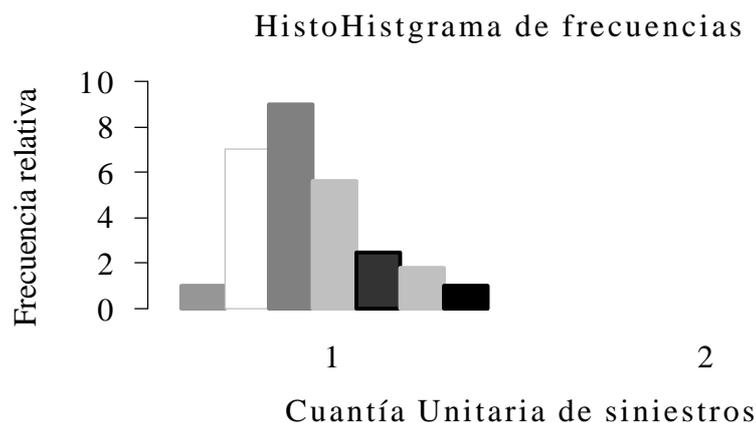
A veces, esta tasa de prima puede tener el carácter de variable dentro de unos márgenes de tasa mínima (9%, por ejemplo, según los datos manejados en la tabla anterior) y de tasa máxima (p.ej. 13%) aplicables sobre el volumen de primas. En la práctica, la fijación de una prima de reaseguro de exceso de pérdida por el método expuesto supone una mera aproximación, debido a la sencillez de la metodología utilizada. En general, el tema mas importante para el reasegurador, bajo este tipo de contrato, es llegar a determinar los excesos de los siniestros punta que se producirán<sup>90</sup>. En el siguiente cuadro, podemos ver según la distribución de pérdidas que el asegurador puede no haber experimentado un siniestro cuya cuantía exceda de 4 millones de u.m., aunque su perfil de cartera contemple determinadas pólizas con sumas aseguradas superiores a dicho importe. En estas circunstancias, el reasegurador debe ser consciente de que el siniestro puede ocurrir y, en su caso, debe conocer el importe que asumiría.

<b>IMPORTE UNITARIO DE LOS SINIESTROS (MILES DE U.M.)</b>	<b>NÚMERO DE SINIESTROS</b>
<b>0 – 500</b>	<b>2</b>
<b>+ 500 - 1.000</b>	<b>11</b>
<b>+ 1.000 – 1.500</b>	<b>13</b>
<b>+ 1.500 – 2.000</b>	<b>7</b>
<b>+ 2.000 – 2.500</b>	<b>3</b>
<b>+ 2.500 – 3.000</b>	<b>2</b>
<b>+ 3.000 – 3.500</b>	<b>1</b>
<b>+ 3.500 – 4.000</b>	<b>1</b>
<b>+ 4.000 -</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL:</b>	<b>40</b>

Fuente: “mercado previsor” revista de seguros, prevención y seguridad. 30 de Abril de 1.996 nº 229, pag. 83

Esto nos obliga con frecuencia ajustar a una distribución de probabilidad el importe de las pérdidas registradas, a fin de determinar con un cierto grado de fiabilidad la cuantía de los siniestros de gran importe que asumirá el reasegurador. En el cuadro del ejemplo, la simple representación del histograma de frecuencias indica una distribución logarítmica-normal, cuyo ajuste permitiría calcular las probabilidades teóricas correspondientes a cada uno de los intervalos

del importe unitario de los siniestros y, en consecuencia, estimar la cuantía de las pérdidas esperadas por siniestros superiores a 4 millones de u.m.



Elaboración propia; Fuente: Romagosa Mora, Miguel. Contabilidad de seguros, ed Escuela de Seguros Barcelona 1.985

Existe una última modalidad de reaseguro, nos referimos al reaseguro de traspaso de cartera, en ésta, la compañía aseguradora traspasa al reasegurador el conjunto de reservas de siniestros pertenecientes a un determinado seguro. Así, la compañía cedente elimina la futura responsabilidad del pago de estos siniestros, a cambio de una prima equivalente al valor de las reservas menos los ingresos financieros derivados de la inversión de las mismas<sup>59</sup>. El problema para el reasegurador que usa esta modalidad está en el hecho de que las reservas evolucionen negativamente, es decir, que los pagos superen el valor de la reserva prevista, así como en la posibilidad de que la rentabilidad derivada de la inversión de reservas resulte inadecuada, debido a una alteración no prevista en la cadencia de pagos.

Junto al aspecto puramente técnico, el reasegurador debe reconocer una serie de factores que influyen con fuerza a la hora de calcular la prima de reaseguro de exceso de pérdida. Estos factores son principalmente:

- a) Tipo de seguro, en la medida que la cartera de los seguros suscritos sea mas homogénea y exista un número suficiente de expuestos al riesgo, cabe esperar que las desviaciones de pérdidas estimadas sean inferiores.
- b) Experiencia histórica de sin), porque existirían menos posibilidades de desviación de pérdidas por efectos inflacionarios, al considerar sumas aseguradas mas actuales así como indemnizaciones mas ajustadas al presente. Siniestralidad reciente, (unos 5 años aproximadamente
- c) Límites de selección y suscripción de riesgos impuestos por el asegurador, conocer la línea de suscripción de la compañía cedente, permite al reasegurador calibrar la representatividad de la experiencia de siniestralidad y, en definitiva, disponer de una mayor fiabilidad en el cálculo de la prima. En realidad el reaseguro de exceso de pérdida procura a la compañía cedente una estabilidad adecuada de siniestralidad, ya que permite limitar la cuantía unitaria de las pérdidas acontecidas en cada siniestro y finalizar a través del reaseguro las pérdidas graves que exceden de su retención. A pesar de esta limitación, la compañía aseguradora puede incurrir en una asunción de pérdidas elevadas debido a un alto nivel de retención y a una elevada probabilidad de ocurrencia de los siniestros. La mayor o menor funcionalidad de este tipo de reaseguro residirá en un adecuado nivel de retención, conforme a las características de los seguros suscritos y al potencial económico de la entidad aseguradora.
- d) Exceso de siniestralidad, también llamado “stop loss”, tiene por objeto financiar a la compañía aseguradora de las pérdidas netas retenidas que excedan globalmente y durante un período determinado de un índice de siniestralidad establecido. Este índice se refiere al coeficiente de siniestralidad a primas, aquí la protección del reasegurador no se establece en función de la cuantía de cada siniestro (exceso de pérdida), sino para el conjunto de la siniestralidad alcanzada en un ramo de seguro concreto.

Para determinar el índice de siniestralidad, a partir del cual actuará la protección reaseguradora, se atiende normalmente al máximo coeficiente de siniestralidad que permita obtener un resultado equilibrado, o lo que es lo mismo, aquel coeficiente que añadido al índice de gastos de gestión de la entidad equilibre o supere el volumen de primas ligeramente. Para interesar mas a la compañía cedente, puesto que la retención no debe suponer un beneficio para el asegurador, la compañía reaseguradora, en ocasiones, puede llegar a cubrir solo un porcentaje determinado (Por ejemplo un 80%) del exceso de siniestralidad establecido.

Para determinar la prima de reaseguro se utilizan métodos similares a los que vimos emplear en el contrato de exceso de pérdida, con la peculiaridad de analizar la variación

del índice de siniestralidad y la incidencia de los cambios llevados a cabo en las normas de suscripción de la compañía aseguradora que puedan afectar al nivel de fluctuación de la siniestralidad. Una vez que hemos descrito las más importantes peculiaridades de las modalidades de reaseguro y como conclusión, deberíamos reseñar que la compañía aseguradora debe buscar la máxima funcionalidad del reaseguro, procurando alcanzar aquél nivel de retención que dé una mayor estabilidad al menor coste de reaseguro, conforme con las características técnicas y financieras propias de la compañía:

- a) Suficiencia de primas.
- b) Línea de suscripción.
- c) Liquidez e inversión.
- d) Capacidad de autofinanciación (reservas de estabilización).
- e) Estabilidad de beneficios.

Por lo general, los reaseguros no proporcionales procuran una mayor estabilidad financiera a la compañía aseguradora, podemos decir que las distintas modalidades de reaseguro estarían indicadas en las siguientes circunstancias:

- a) Exceso de siniestralidad, si existen amplias fluctuaciones de pérdidas y la posibilidad de sufrir pérdidas catastróficas. Es adecuado también en los seguros de siniestralidad cíclica y en aquellos casos en que es preciso proteger la retención de una posible e importante acumulación de pérdidas, Este tipo de reaseguro proporciona una mayor estabilidad financiera a la compañía aseguradora.
- b) Exceso de pérdida, produce un aceptable nivel de estabilidad porque limita la cuantía de las pérdidas por siniestro y homogeneiza el nivel de retención. Esta modalidad puede aplicarse a los casos de carteras de seguros muy homogéneas con reducidas sumas aseguradas y pequeñas desviaciones de siniestralidad.
- c) Excedente, Se puede aplicar en carteras de seguros heterogéneas con grandes variaciones en sumas aseguradas y fluctuaciones o desviaciones de pérdidas altas. Nos proporciona una estabilidad menor que cualquiera de las dos modalidades que hemos comentado con anterioridad, aunque nos permita limitar, de alguna manera, el nivel de retención.
- d) Cuota-parte, Esta modalidad de contrato permite una importante financiación a la compañía aseguradora desde un punto de vista

operativo, pero no proporciona ninguna estabilidad sobre la siniestralidad de la compañía cedente. Por tanto, esta modalidad nos parece más indicada para compañías aseguradoras de poca dimensión o en el comienzo de sus actividades, sujetas a un ritmo elevado de expansión y crecimiento.

No podemos dejar de mencionar otra modalidad de cobertura usada por las compañías aseguradoras y que es el coaseguro, o concurrencia de dos o más compañías aseguradoras (coaseguradores) en la cobertura del mismo riesgo. Este sistema es uno de los empleados por los aseguradores para homogeneizar cuantitativamente la composición de su cartera, puesto que a través de él sólo participan respecto a determinados riesgos en proporciones técnicamente aconsejables.

Jurídicamente, la ventaja del coaseguro frente al reaseguro, que técnicamente reporta la misma utilidad (dispersión o distribución de riesgos), estriba en que, en el coaseguro cada compañía coaseguradora sólo responde por la participación correspondiente de sus reaseguradores.

Administrativamente, el coaseguro puede ser de póliza única, en cuyo caso en la misma póliza firmarán todos los coaseguradores, fijándose en ellas el tanto por ciento de participación de cada uno sobre el total del riesgo, o de pólizas separadas si cada coasegurador emite su propia póliza, garantizando con ella su participación individual en el riesgo.

Comercialmente, es normal que la compañía abridora, es decir, la que consiguió la operación, abona al gestor de la misma totalidad de la comisión, obteniendo, así mismo, otras comisiones de los respectivos coaseguradores a los que ofrece la participación en el riesgo, para compensar los gastos de producción. Es frecuente que esta compañía se encargue de cobrar todas las primas y liquidar la totalidad de los siniestros abonando o cargando, respectivamente, las cantidades que corresponden a los demás coaseguradores.

Es importante y necesario que destaquemos aquí el importante papel de supervisión que ejerce la Administración Pública en la actividad aseguradora, apoyado en el O.J. existente y en las facultades que dicha legislación confiere a los órganos de control (D.G. de Seguros) dependientes del Ministerio de Economía y Hacienda. Esta supervisión se basa en los principios de control e intervención que nos garantizan la

solvencia de las compañías de seguros, como característica mas importante de su actividad<sup>84</sup>.

La actuación de la Administración en orden a estos principios está basada en los artículos 86 y siguientes del Rgto. De Ordenación del seguro Privado<sup>54</sup>, donde se especifican las causas de revocación, disolución, liquidación e intervención administrativa, los aspectos de la protección administrativa como garantía de los asegurados, así como las competencias y acciones administrativas en materia de fomento del seguro, medidas cautelares, sanciones e inspecciones a compañías aseguradoras.

Debido a la importancia trascendental socioeconómica de la actividad aseguradora, actúan en ella muchos organismos, públicos y privados, tanto de carácter nacional como internacional entre los que destacamos:

- a) Ministerio de Economía y Hacienda, a través de la D.G. de Seguros controla esta actividad con una vigilancia oficial que tiende, básicamente, a la ordenación del mercado de seguros en general y a controlar las compañías de seguros en concreto, así como, aquellas personas, físicas o jurídicas con actividades relacionadas directamente con el seguro, con una encomiable dedicación a la protección de los derechos del asegurado.
- b) La Junta Consultiva de Seguros, ubicada en el Ministerio de E. Y H. Actúa como organismo asesor, no vinculante, del Ministerio.
- c) Consortio de Compensación de Seguros, También incluido en el M.E.H., asume la cobertura de los riesgos extraordinarios, regulado por la Ley de 16 de Diciembre de 1.956 y Reglamento del 29 de Agosto de 1.986.
- d) Asociación Española de Liquidadores de Averías, que no está representada en la Junta consultiva de Seguros.

También hay Instituciones Asociativas Privadas, que han contribuido de forma definitiva al desarrollo de la Institución del seguro. En España tenemos la Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras, como asociación profesional,

constituida de acuerdo a la Ley de 1 de Abril de 1.977, que tiende a la promoción del seguro, la mejora de sus técnicas o instrumentos y la defensa de sus intereses colectivos.

Entre las Asociaciones profesionales de personas, tanto físicas como jurídicas, con actividades directamente relacionadas con el seguro destacan:

- a) Asociación de peritos tasadores de seguros.
- b) Colegio nacional de >Agentes de Seguros.
- c) Instituto de Actuarios Españoles.
- d) Sección Española de la Asociación Internacional de Derecho de Seguros.

También inciden en el ámbito del seguro, aunque indirectamente:

- a) Dirección General de la Marina Mercante, adscrita al Ministerio de Fomento, especialmente a través de la Inspección General de Buques.
- b) Tribunal Marítimo Central, Cuya competencia se limita hoy en día a los Auxilios y Salvamentos y a los Remolques pedidos por un buque en la mar.
- c) Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Que es la sucesora de la antigua OFICEMA, (Oficina Central Marítima), que reúne a los armadores para el fomento de un mejor desarrollo y crecimiento de la Marina Mercante.
- d) Asociación Española de Derecho Marítimo, Es la rama española del Comité Marítimo Internacional (CIM). De ámbito nacional, tiene comités de Derecho Marítimo en las principales zonas marítimas españolas, está dedicada al estudio e investigación de las cuestiones de Derecho Marítimo y a procurar la mejora de la legislación marítima en España, colaborando en la unificación de estas normas con reformas adecuadas<sup>71</sup>.
- e) Cámaras de Comercio Industria y Navegación, existen en el ámbito internacional este tipo de Asociaciones de aseguradores, Agentes, Técnicos y Juristas que se ocupan del estudio de los problemas que afectan al seguro. En primer lugar citaremos por su relevante importancia y tradición el Instituto de Aseguradores de Londres, fundado en 1.884 que asumió la necesidad de estandarizar la cantidad de cláusulas existentes. Son de todos muy conocidas las llamadas “Cláusulas del Instituto”, que gozan de aceptación internacional<sup>35</sup>, tanto para cascos como para mercancías. Casi todas las compañías españolas

de seguros las incluyen en sus pólizas como condicionado particular de la póliza y hasta hace poco tiempo, era frecuente simplemente citarlas, sin acompañarlas. Ahora se unen a la póliza, pero en su versión inglesa con traducción al castellano anexa.

- f) Comité Europeo de Seguros (CEA).
- g) Federación Interamericana de empresas de Seguros (FIDES).
- h) Asociación Internacional de Derecho De Seguros (AIDA).
- i) Oficina Internacional de Productores de Seguros y Reaseguros (BIPAR). (A la que están asociados los Agentes de Seguros).
- j) (COPAPROSRE): Consejo Panamericano de Productores de Seguros. (También están asociados a él los Agentes de Seguros).
- k) Unión Internacional de Seguro Marítimo (IUMI).
- l) Cámara Internacional de Comercio (ICC).
- m) Comité Marítimo Internacional (CMI).
- n) Organización Marítima Internacional (OMI), esta última como Agencia especial de la ONU, es conocida por su dedicación al transporte de mercancías peligrosas.

Esta enumeración que acabamos de mostrar, por supuesto que no tiene carácter exhaustivo, sino solamente enunciativo.

#### **IV – 2. - El Contrato de Seguro Marítimo.-**

El contrato de seguro marítimo es un contrato sinalagmático perfecto, (por cuanto las obligaciones son bilaterales), aleatorio, ya que depende de un riesgo, y de buena fe, en virtud del cual una de las partes llamada asegurador toma a su cargo riesgos de mar determinados<sup>13</sup>, a los cuales puede verse expuesta la cosa asegurada, mediante el pago de una prima que le abona la otra parte, llamada asegurado.

El Código de Comercio no nos lo define ni en los artículos 737 a 805, relativos al seguro marítimo<sup>23</sup>, ni en la sección que dedica en su libro III al contrato de seguro general. La definición que comentamos en el inicio del epígrafe, con el enunciado de su naturaleza jurídica, según criterio de Sanz Castaño, coincide con la de la doctrina, que mas abreviadamente lo enuncia como “uberrimae fidei constructus”, conviniendo en que es la buena fe la característica mas relevante del mismo. En España la materia vigente al respecto la encontramos en los artículos antes mencionados del Libro III del Código de Comercio y en el Libro II en la parte dedicada al seguro como institución genérica,

supletoria de la específica dedicada al seguro marítimo; nuestro Código sigue un criterio formal, al establecer que para ser válido ha de figurar por escrito en póliza firmada por los contratantes y por duplicado, se pueden convenir libremente estipulaciones entre los interesados, además de las que concreta el Código, cuya omisión no afecta de todos modos a la validez del contrato. Tales estipulaciones son: fecha y hora del convenio; identificación de ambas partes; personalidad del asegurado; nombre, puerto, pabellón y matrícula del buque asegurado o del que conduzca los efectos asegurados; nombre y apellido y domicilio del Capitán, dato que hoy carece de interés, y que se consignaba antaño como garantía contra la baratería; lugar de embarque de las mercancías, puntos de escala y lugar de descarga de aquellas, descripción de los objetos asegurados, número y marca de los bultos, época en que empieza y termina el riesgo, cantidad asegurada, precio del seguro e indicador del lugar, tiempo y forma de pago, parte del premio correspondiente a cada travesía si se contrata el seguro por viaje redondo, obligación del asegurador de pagar el daño a los efectos asegurados y lugar, época y forma de pago.

Los elementos esenciales del seguro marítimo son:

- a) Existencia de la cosa asegurada.
- b) Pago de la prima en la forma convenida.
- c) Existencia del riesgo.

Es asegurable el casco del buque, cargado o en lastre, en puerto o en viaje, el aparejo, la máquina, los pertrechos, los víveres y el combustible y, en general todo cuanto integre el concepto buque apto para la navegación, en un sentido amplio, con criterio de accesoriadad, lo son las mercancías y en general los efectos comerciales sujetos al riesgo de la navegación, cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada, con exclusión de los metales amonedados o en lingotes, las piedras preciosas y las municiones de guerra, salvo pacto expreso y siempre con identificación clara de los efectos asegurados<sup>89</sup>. Es asegurable el flete, y también los beneficios probables, con el requisito de la previa determinación de dicho beneficio al rendir viaje el buque en el puerto de destino, y del compromiso a reducir el seguro si dicho beneficio resulta menor que el valuado en el contrato, una vez terminado el viaje, y descontados gastos y fletes.

Por último, es asegurable todo préstamo a la gruesa, por depender de un riesgo o evento incierto.

La prima es invariable e indivisible y su cálculo se basa en los datos suministrados por las sociedades clasificadoras cuando se trata del seguro de buques, toda vez que éstas se hallan en condiciones de dar una opinión que sea reflejo exacto de las condiciones del buque asegurado. En caso de seguro de mercancías, influyen otros pormenores como son los métodos de carga, de estiba y de embalaje.

Es indispensable para la validez del seguro que exista un riesgo al cual haya que quedar sometida la cosa asegurada (Riesgo de mar). En la póliza se detalla con la máxima claridad cual es los riesgos cubiertos y los excluidos si bien siempre se recurre a una expresión final que excluya de la enunciación de los riesgos cubiertos todo criterio limitativo, ante la imposibilidad material de detallar exactamente la multiplicidad de eventos que pueden ocurrir en la mar. El Código de Comercio<sup>23</sup> relaciona dichos riesgos, a saber: Varada, temporal, naufragio, abordaje fortuito, cambio de derrota, echazón, fuego o explosión, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo por las autoridades, retención por orden de potencia extranjera y represalias. La expresión “Riesgos de mar” conque se designan habitualmente no es del todo feliz, ya que algunos de ellos no son propiamente de mar, sino azares derivados de la navegación o actividad a la que fundamentalmente está destinado el buque. Las partes tienen libertad “ex lege” para pactar las exclusiones que crean convenientes; El Código señala las siguientes:

- a) Cambio voluntario de derrota.
- b) Separación espontánea de convoy.
- c) Prolongación de viaje.
- d) Arbitrariedad de las partes del contrato de transporte en su cumplimiento.
- e) Baratería del Capitán.
- f) Mermas en la mercancía e incumplimiento por el Capitán de los preceptos administrativos vigentes.

Las obligaciones de las partes son: por parte del asegurado; hay dos fundamentalmente, Una es la declaración exacta de las cosas aseguradas y de su valor. La otra es el pago de la prima en la cantidad y condiciones instituidas en la póliza. El

asegurado tiene la obligación, impuesta por el Código (art. 765), de comunicar al asegurador por el primer correo siguiente al que él las recibiera, y por telégrafo si lo hubiere, las noticias referentes a la navegación del buque asegurado, y los daños o pérdidas que sufrieran las cosas aseguradas, respondiendo de los daños y perjuicios que por su omisión se causaren. La obligación fundamental del asegurador es el pago de los daños sufridos por la cosa asegurada a consecuencia de su exposición al riesgo precisado en el contrato.

Si analizamos el Código de Comercio<sup>23</sup>, podemos considerar dos procedimientos que se presentan al asegurado para hacerse indemnizar los daños sufridos, a saber: la acción de avería y el abandono de éste, típica institución del derecho marítimo. El Código se refiere a la acción de avería por vía de exclusión al hablar del abandono, estableciendo que los casos que no sean expresamente los de abandono detallados en su texto, constituirán daños reputados de averías y serán soportados por quien corresponda según las condiciones del seguro; para ello evaluamos la cuantía del daño, distinguiendo dos casos de acuerdo a que el seguro cubra o no por entero el máximo valor del total asegurado. Si se trata de pérdida del buque, el daño del buque se mide por su valor declarado en la póliza; si se trata de averías-daños, el importe del daño es igual al de las reparaciones que haya de sufrir el buque, pero si el valor de éste aumenta en más de una tercera parte, el asegurador ha de pagar sólo los dos tercios del importe de la reparación, descontando la plusvalía que ésta haya dado al buque; si se trata de averías-gastos, el asegurador ha de abonar dichos gastos. Cuando se trate de seguro de carga y ésta se pierda totalmente, se indemnizará por su valor, deducido de facturas o de la póliza; Si solo experimenta deterioros, habrá que abonar el demérito experimentado por ella, previa tasación pericial.

El abandono regulado en nuestro código, y de abolengo en nuestra patria, consiste en la cesión que de todos sus derechos sobre las cosas aseguradas hace el asegurado al asegurador y que una vez aceptado por éste, le obliga al pago inmediato de la indemnización convenida. En sí esta institución no consiste en una imposición al asegurador, sino en una opción que da la ley al asegurado, susceptible de aceptación por el asegurador. La Ley limita su aplicación a los casos de naufragio; de falta de noticias; de inhabilitación del buque para navegar, por varada, rotura o cualquier accidente de

mar y de apresamiento, embargo o detención por orden de gobierno, nacional o extranjero y de pérdida total. Por su parte las compañías de seguros suelen admitirlo en caso de desaparición total y definitiva del buque por cualquiera de los riesgos denominados de fortuna de mar; por falta de noticias; por daños de reparación imposible en el puerto de arribada y por inhabilitación para navegar.

En caso de naufragio y de apresamiento, el asegurado está obligado a proceder diligentemente al intento de salvamento de las cosas aseguradas, sin perjuicio del ejercicio de la acción de abandono y con derecho al resarcimiento de los gastos causados; si se trata de inhabilitación, habrá que estar a lo convenido en la póliza, y en su defecto a lo preceptuado en el Código, que considera únicamente el caso de la inhabilitación absoluta; por último, en cuanto a la pérdida total, el Código dispone que se considere como tal la que disminuya el valor del buque en los tres cuartos.

En cuanto al valor del buque al efecto del abandono por pérdida total, nuestro Código se refiere al valor asegurado prescindiendo de cual sea el real del buque, y de los desembolsos que haya tenido que efectuar el asegurado; tampoco se tendrá en cuenta si el asegurado resulta o no beneficiado con las reparaciones en su caso, ya que el abandono es absoluto y no condicional. También reconoce el Código el derecho al abandono después de transcurrir un año en los viajes ordinarios y dos en los largos, sin recibir noticias del buque. El texto de ésta disposición es bastante oscuro ya que resulta difícil interpretar el concepto de viaje ordinario en relación con un viaje largo, ya que en la actualidad son casi todos los buques los que efectúan su navegación ordinaria en forma de viajes largos, de travesía oceánica. El propio Código considera cortos, los viajes a la costa de Europa y a las de Asia y Africa por el Mediterráneo, así como los efectuados a la costa americana entre los ríos de la Plata y San Lorenzo y a las islas intermedias entre las costas de España y los puntos antes mencionados.

Debemos tener en cuenta que en la actualidad han cambiado las condiciones de la navegación y de los buques y que además en el transcurso de la navegación “tram”, puede ocurrir, y de hecho ocurre, que muchos buques navegan entre zonas no comprendidas en esos puntos mencionados y sin embargo la distancia es menor que cualquiera de las citadas. La solución adoptada por las pólizas es barriopinta: Reputarlo perdido cuando el Lloyd’s lo anuncie “missing”; cuando falten noticias en espacios de

tiempo determinados de acuerdo a la travesía, con una interpretación mas completa y adaptada a las circunstancias que la del Código, y finalmente, en las condiciones estudiadas por el Código, pero reduciendo los períodos de tiempo a la tercera parte.

El abandono es nulo cuando las pérdidas hubieran ocurrido antes de empezar el viaje; cuando sea parcial o condicional, y cuando no haya sido avisado a los aseguradores dentro de los cuatro meses a partir de la fecha en que recibió el asegurado la noticia de la pérdida y si no se formaliza dentro de diez meses en los siniestros ocurridos en los que llamó antes el Código viajes ordinarios o cortos y de dieciocho en los largos.

En España al seguro de viajeros quedan afectados las personas que viajan por vía marítima en buques mercantes españoles, legalmente autorizados para el transporte de viajeros, siempre y cuando éstos vayan provistos de su correspondiente título acreditativo, con inclusión de los menores exentos del pago de billete y de los funcionarios públicos. Los requisitos de hecho para poder percibir la indemnización correspondiente, son la muerte o la incapacidad causadas por accidente que sea consecuencia directa o indirecta del viaje y que no medie imprudencia por parte del pasajero, con prueba a cargo del asegurado.

#### **IV – 3. - El Seguro de cascos.-**

En el concepto de buque se abarca el casco y los materiales, armamento y pertrechos, almacenes y provisiones de la oficialidad y tripulación, en las embarcaciones sujetas a servicios especiales, los accesorios habitualmente precisos para el tráfico que realizan. En los buques de turbinas se consideran, así mismo, parte integrante del buque a las máquinas, calderas y pañoles.

Sin embargo, en las pólizas suscritas respecto de casco y máquinas, la noción de casco no comprende los pañoles de máquinas, almacenes provisiones ni los gastos de puerto y otros cuya garantía se refleja en las cláusulas de seguro de desembolsos y otros intereses del armador, a las que alude el Código de comercio español<sup>23</sup> al referirse a: "cuanto esté adscrito al buque"<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Ver artículos 743, 744 y 745 de dicho Código

Prescindiendo del cúmulo de polémicas que suscita la noción jurídica de buque y otras afines, como las de patrimonio marítimo o fortuna de mar, es preciso distinguir entre buques de pasaje exclusivamente, como son los transbordadores; buques mixtos de carga y pasaje, como son la mayoría de los que actualmente se dedican al tráfico de pasajeros; buques de carga, como los Mineraleros, Graneleros, Petroleros, Fruteros, Frigoríficos, Gaseros, Ganaderos, etc., buques pesqueros, que comprenden desde las modernas unidades destinadas a la pesca de altura hasta las pequeñas embarcaciones de madera que no se alejan de buques especiales, cabe citar aquí también a los rompehielos y los cableros.

En razón de los servicios que llevan a cabo, cabe destacar entre buques de cabotaje, dedicados al tráfico entre puertos del país en que están abanderados; de línea regular, que realizan trayectos según itinerarios previstos y establecidos de antemano, Buques trams que navegan entre los puertos en que hay posibilidades de obtener flete<sup>8</sup>

Buques de carga seca:

- a) Lash (Lighters abroad ship), Buque capaz de transportar barcasas o gabarras, a bordo de las que viajan las mercancías.
- b) General cargo ship, Buque destinado a transportar mercancías de todo tipo.
- c) Cellular container ship, Buque para el transporte de mercancías en contenedores.
- d) Refrigerated cargo ship, Buques frigoríficos, para transporte de fruta, carne, etc.
- e) Buques Ro-Ro, Roll-on/Roll-off, Buques preparados para admitir a bordo mercancía transportada sobre elementos o vehículos con ruedas, que entran y salen de la bodega rodando.
- f) Ore carrier- Bulk carrier, Buques preparados para el transporte de sólidos pesados o graneles.

Buques de carga líquida:

- a) Oil tanker, Buque destinado al transporte de petróleo crudo.
- b) Products tanker, Buque destinado al transporte de productos refinados del petróleo.
- c) LPG (Liquified petrol gas carrier), Buque preparado para el transporte de gases licuados del petróleo.
- d) LNG (Liquified natural gas tanker), Buque preparado para el transporte de gas natural licuado.

---

<sup>8</sup> Carga del buque y también precio pagado por el viaje.

- e) Chemical tanker, Buque destinado al transporte de productos químicos.
- f) O/O, Ore-Oil carrier, Buque destinado al transporte alternativo de minerales crudo o grano.
- g) OBO, Ore-Bulk-Oil carrier, Son buques que pueden transportar indistinta y alternativamente, mineral, grano y petróleo crudo.
- h) OSO, Ore-slurry<sup>9</sup>-Oil carrier, Son buques que indistintamente pueden transportar mineral, slurry o petróleo crudo.

Como consecuencia del abanderamiento o matrícula, los buques quedan sometidos a las leyes del país en que se construyan, adquieran o abanderen. En España la Patente de Navegación<sup>10</sup> refleja la legitimación necesaria para enarbolar el pabellón nacional y asimismo, recoge los cambios de dominio y designación del buque.

En la inscripción de un buque hay que distinguir entre:

- a) Las que se reflejan en las Listas Oficiales de Buques de los distintos distritos marítimos, de los diferentes países, con detalle de cada unidad anotada.
- b) Las de los registros en que se pretende dar fe de las circunstancias de propiedad, posesión, cargas o hipotecas de los buques.
- c) Las de las Sociedades Clasificadoras que, como agencias de información, dan la descripción del buque con carácter oficioso desde un punto de vista estricto, pero con validez casi absoluta para constructores, armadores y aseguradores.

Respecto a las dos primeras debemos referirnos al ordenamiento vigente en cada caso concreto y en cuanto a las terceras vamos a insistir en algunos puntos de interés.

Las sociedades clasificadoras más conocidas son el Lloyd's register y el Bureau Veritas. La cláusula de clasificación, de las del Instituto de Aseguradores de Londres, se refiere asimismo a las siguientes:

- a) British corporation.
- b) American bureau of shipping.
- c) Germanischer Lloyd.
- d) Nippon kaiji kyokay.
- e) Norske veritas.
- f) Registro Italiano

---

<sup>9</sup> Mezcla pastosa como la melaza, por ejemplo.

<sup>101010</sup> Documento que acredita la nacionalidad del buque

Y a sus respectivas clasificaciones, e impone una revisión de prima para las garantías relacionadas con buques que no gocen de las cotas preferentes de las citadas sociedades.

Estas sociedades inspeccionan la construcción de buques; verifican los materiales empleados; vigilan las reparaciones y obligan a los buques inscritos a pasar las denominadas visitas de clasificación a efectos de garantizar la validez de la cota anotada en sus registros. Al mismo tiempo estos controles permiten a dichas sociedades emitir, si es preciso, su opinión sobre el valor de los buques inscritos desde el punto de vista náutico y comercial.

Por esto los armadores procuran mantener sus buques en las primeras cotas de estas Sociedades, a las que los propios organismos oficiales aceptan y reconocen validez a efectos de la inspección de Buques de sus Marinas Mercantes; los aseguradores marítimos, por su parte, conceden a la clasificación del buque un valor considerable a la hora de fijar las tasas de primas de cascos y mercancías y, en cierto modo, pueden vanagloriarse de haber fomentado un instrumento impar en pro del desarrollo del comercio marítimo puesto que la mas conocida de estas entidades, El Lloyd's Register of Shipping, está íntimamente ligada, todavía en la actualidad, al Lloyd's y a todas las empresas aseguradoras del ramo que operan en el mundo.

La responsabilidad contractual de las sociedades Clasificadoras plantea problemas delicados y complicados. Frente a los armadores o aseguradores, vinculados concretamente con la entidad, serán las condiciones estipuladas las que nos servirán de referencia; y frente a terceros; Las sociedades, si bien pueden incurrir en responsabilidad, también suelen hacer valer las cláusulas de exoneración para los supuestos de error u omisión, previstos en casi todos sus registros y actas.

Las condiciones consignadas en las pólizas de cascos<sup>99</sup> son fieles reflejo del principio de autonomía de libertad que informa estos contratos y se plasma en:

- a) Condiciones generales.
- b) Condiciones particulares.
- c) Condiciones especiales.

Las condiciones generales están impresas comúnmente, y la jurisprudencia española las considera como de las llamadas de adhesión<sup>11</sup>, no reflejan grandes variaciones de unas compañías a otras y guardan aún, gran parecido con la póliza española de 1.934, a pesar de los innumerables proyectos de reforma que se han iniciado en distintas épocas, por tanto, tendremos en cuenta para nuestro estudio, no solo la póliza del 34 sino, también los proyectos mencionados.

Las condiciones particulares, también suelen estar manuscritas por lo general, reflejándonos con toda claridad que el seguro marítimo se desarrolla entre profesionales enterados y hábiles en la defensa de sus intereses respectivos, al referirse a la duración del contrato, a las características del buque o de las unidades de la flota que se garantiza, según los casos, a las peculiaridades de la navegación garantizada, a las valoraciones del buque<sup>12</sup>; a la garantía de los intereses de entidades que sean titulares de derechos de retención sobre el buque asegurado, en razón de préstamos hipotecarios, u otros derechos o relaciones jurídicas; a la liquidación de averías y, asimismo, a las previsiones que puedan estipularse en materia de cesiones en coaseguro y la posición de la entidad abridora del riesgo. Éstas y otras nociones desvirtúan, las notas que en el O.J. español configuran los denominados contratos de adhesión, por lo que no parecería muy aventurado afirmar que las condiciones particulares permiten calificaciones distintas con todas sus consecuencias en razón de la absoluta igualdad de términos en que actúan ambas partes.

Las condiciones especiales están impresas también en general, recogiendo los pactos relativos a los derechos y obligaciones de las partes por vía de ampliación o modificación, de lo establecido en las condiciones generales. Como ejemplos característicos podemos citar: en España, las del Sindicato Nacional de Seguros para riesgos de guerra y huelgas en buques u otros intereses del armador y, en Gran Bretaña, las del Instituto de Aseguradores de Londres para cascos, riesgos de puerto, buques en construcción, flete, desembolsos y otros intereses del armador.

El texto de la póliza de casco se viene revisando periódicamente de acuerdo a las necesidades de los armadores y a las posibilidades de los mercados de seguro, bien

---

<sup>11</sup> Según sentencia del Tribunal Supremo de 4 de Mayo de 1.961

<sup>12</sup> Expresando si se trata de valores convenidos o sino media otra consideración que la determinada por la noción de suma asegurada.

mediante formulas similares a los compromisos mancomunados, o mediante acuerdos como los que vinculan a OFIXCEMA, en representación de los armadores españoles, y a los aseguradores en nuestro país a efectos de los coeficientes de deducción que es preceptivo aplicar en caso de reparaciones aplazadas. De las continuas revisiones y de su interés nos dan muestra las cuatro modificaciones, sustanciales, que el Instituto de Aseguradores de Londres ha introducido en las Institute Time Clauses hulls, para adaptarlas al tráfico de los buques y a sus valores, para eliminar la división de valores entre casco y máquinas y para incorporar criterios de aplicación a los casos de contaminación, en 1.969, 1.970, 1.971 y 1.974.

Casi todos los mercados nacionales incluyen entre las condiciones de sus pólizas para buques de gran tonelaje las cláusulas a término del Instituto para cascos en alguna de sus versiones o siguen, en la práctica, la pauta que marcan las mismas en línea con la necesidad de una mayor uniformidad, que se desprende de las dificultades de colocación planteadas por los cúmulos que se han de suscribir en este ramo y su distribución en los mercados mundiales y de las exigencias de las entidades que financian la construcción y adquisición de buques. Los contratos de reaseguro, subyacentes a las pólizas de las grandes flotas mundiales, en los que participan empresarios de seguros de todos los países, son muestra de esta uniformidad en la misma medida que los contratos de construcción y venta de buques o las normas que como la OM de 27 de Abril de 1.965, en España, fijan las bases para la contratación de los seguros de buques acogidos a los beneficios del crédito naval.

Examinaremos a continuación con algún detalle los aspectos principales de las cláusulas de las pólizas a las que nos hemos estado refiriendo:

**A) Running down clause o RDC, La cláusula de abordaje, facetas mas importantes;** Las cláusulas del Instituto prevén, en el caso de abordaje, la garantía de las responsabilidades que se puedan derivar para el armador a consecuencia de:

- a) Pérdida o daño de cualquier otro buque, bienes o propiedades cargadas en el mismo.
- b) Retraso o pérdida de explotación de cualquier otro buque o de los bienes cargados en dicho buque.
- c) Avería gruesa, gastos de salvamento o salvamento contratado respecto del buque abordado o de los bienes cargados en dicho buque.

En este sentido los aseguradores pretenden no ampliar mas que las tres cuartas partes de las sumas pagadas por el asegurado y, en cualquier caso, solo se comprometen en la proporción que sus respectivas participaciones guarden con la valoración del buque tal como esté plasmado en el contrato de seguro. El tratamiento de los abordajes incide sobre estas pólizas y por ello es conveniente insistir, al menos en líneas generales, sobre las soluciones previstas para la decisión de estos casos en los países cuyos OO.JJ., afectan mas directamente al desarrollo del tráfico marítimo. Así sería interesante resaltar:

- a) Cuando sea imposible determinar sobre qué buque recae la culpabilidad, se partirá de la imposibilidad de demostrar a qué parte incumbe la responsabilidad derivada del abordaje, en EEUU generalmente se dividirán las pérdidas, sin embargo en España y Gran Bretaña cada buque soportará sus propios daños.
- b) De no haber negligencia, se tratará de un caso de fuerza mayor y cada buque soportará sus propios daños.
- c) Si solo existiera un culpable del abordaje, este buque, lógicamente, tendrá que soportar sus propias pérdidas e indemnizar los daños sufridos por el abordado, a consecuencia del mencionado abordaje. En la realidad este caso solo se da cuando uno de los buques está parado.
- d) Si los dos buques son culpables del abordaje, situación mas frecuente de plantearse, en razón del aumento de velocidad de los buques y del incremento de su tonelaje y del tráfico mundial, algunas de las soluciones propuestas son las siguientes:
  - I) España establece que cada parte soporte sus propias pérdidas<sup>13</sup>.
  - II) EE.UU. establece que el daño se divida entre los dos a partes iguales.
  - III) Francia dispone que se debe estar de acuerdo con el grado de culpa en que haya incurrido cada uno de los buques<sup>14</sup>.
  - IV) Gran Bretaña indica que los daños se soportaran proporcionalmente al grado de culpabilidad de cada buque.

La limitación de responsabilidad del armador<sup>15</sup>, también afecta a estos contratos en cuanto se establece un techo de responsabilidad del que puede prevalecerse el asegurado en algunos casos, como son: los de muerte o lesiones a las personas a bordo del buque,

---

<sup>13</sup> Artículo 827 del Código de Comercio.

<sup>14</sup> Artículos 1 al 8 de la Ley de Acaecimientos de Mar de 7 de Julio de 1.967.

en tierra o en el agua, durante las operaciones de embarque o desembarque, o los de pérdida del buque o daños a bienes que estén a bordo del mismo, o, por último, los supuestos en que se plantee responsabilidad por remoción de obstrucciones, daños a bahía, puertos muelles, etc. En cualquier caso será condición previa que los daños que den lugar al planteamiento de la limitación no impliquen culpa caracterizada o personal del armador<sup>16</sup> y, tampoco se aplicará la limitación en las reclamaciones derivadas de salvamento o contribución en avería gruesa.

Sin embargo es necesario recordar que países como EE.UU., no han ratificado el Convenio y que por ello, precisamente, los armadores no siempre pueden invocar la limitación. Además en muchos países la limitación es estructurada en su ordenamiento propio sobre el valor del buque, que con frecuencia resulta referencia variable y de muy complicada y difícil fijación.

Los Convenios de Bruselas sobre competencia civil y penal en materia de abordaje, en cuanto a procedimiento se refiere, y El Reglamento para prevenir abordajes en la mar de 1.960, revisado en 1.984, referente a policía administrativa de carácter preventivo, completan el telón de fondo de las decisiones de los aseguradores en torno a esta cláusula<sup>100</sup>.

Con respecto a la responsabilidad simple<sup>17</sup> a que aluden las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, Brown<sup>102</sup> indica que cuando sean culpables de la colisión ambos buques será preciso establecer el grado de culpabilidad de cada uno. Además añade, que aplicando el criterio del Tribunal del Almirantazgo debe prepararse la liquidación en términos de *Single liability*, lo que significa un único pago por parte de quien resultare responsable en mayor medida.

Los problemas que implicaba este criterio ya quedaron patentes en el caso del *Balnacraig*<sup>101</sup> (en 1.890), y los aseguradores, conscientes de las dificultades que podrían surgir para los asegurados, aceptaron liquidar las reclamaciones en términos de *cross liabilities*<sup>18</sup> de modo que cada buque se entiende que ha hecho efectivo al otro el importe a que se eleva su responsabilidad total.

---

<sup>15</sup> Convenio de Bruselas de 10 de Octubre de 1.957.

<sup>16</sup> *Fault or privity of the owner*, en los términos de la versión inglesa.

<sup>17</sup> *Single liability*, en términos de la versión original

<sup>18</sup> Responsabilidades recíprocas.

En términos de Responsabilidad simple, la liquidación se realiza mediante un solo pago del buque culpable en mayor medida al otro por la diferencia entre los importantes de sus respectivas responsabilidades. Sobre la base de responsabilidades recíprocas, la liquidación, en términos de la cláusula de abordajes de las del Instituto, permite a cada armador obtener un cobro en consonancia con la repartición o compensación de culpas que se establezca, pero este principio no puede ser puesto en práctica si la sentencia o pacto se dicta o conviene en España o en un país en que esté vigente el mismo principio de que cada uno soporte sus daños en los casos en que ambos buques sean culpables

Como ejemplo para aclarar todo lo que hemos indicado, podemos tomar el siguiente<sup>100</sup>:

Suponemos que dos buques el “A” y el “B”, entran en colisión y que los daños sufridos por el buque “A” ascienden a cuarenta millones de pesetas y los del “B” a veinte millones cuatrocientas mil pesetas y que los Tribunales consideran ambos buques culpables al cincuenta por ciento, cada uno, de lo ocurrido.

Sobre la base de un planteamiento de Responsabilidad Simple, la liquidación será:

Daños del buque “A”	Ptas. 40.000.000
Daños del buque “B”	Ptas. 20.400.000

	Ptas. 40.000.000
Menos	Ptas. <u>20.400.000</u>
	Ptas. 19.600.000

50 por 100 de Ptas. 19.600.000 = Ptas. 9.800.000  
 El “A” no debe nada al “B”  
 El “B” debe al “A” Ptas. 9.800.000

En lo que a las pólizas de seguro respecta, esto significa que los aseguradores del buque “A” pagarán 40.000.000 de pesetas a sus asegurados, respecto de las averías que estos han sufrido y no tendrán que enfrentarse a pago alguno en razón de la Cláusula de colisión. Además al quedar subrogadas tras el pago de la indemnización en los derechos y acciones de los armadores del “A”, recibirán nueve millones ochocientos mil pesetas en concepto de recobro.

Los aseguradores del buque “B” pagarán veinte millones cuatrocientas mil pesetas a los armadores del buque “B” por los daños propios del buque asegurado y, asimismo, en

razón de la Cláusula de colisión tienen que indemnizar las tres cuartas partes de los nueve millones ochocientos mil pesetas es decir siete millones trescientas cincuenta mil pesetas de cuyo abono son responsables sus asegurados. La cuarta parte restante correrá a cargo de los armadores del buque "B" o de su seguro de protección e indemnización.

En resumen:

La póliza del buque "A" paga: ... ..	Ptas. 3 0.200.000
La póliza del buque "B" paga: .....	Ptas. 27.750.000
Loa armadores del "B" o su seguro de P.I. pagan	<u>Ptas. 2.450.000</u>
	Ptas. 60.400.000

Sobre la base de un planteamiento de responsabilidades recíprocas, las liquidaciones serían:

POLIZA DE SEGURO DEL BUQUE "A"		POLIZA DE SEGURO DEL BUQUE "B"	
Daños propios del buque "A" Cláusula de Colisión	40.000.000	Daños propios del buque "B" Cláusula de Colisión	20.400.000
Tres cuartos de la mitad de los daños de "B".....	Ptas. <u>7.650.000</u>	Tres cuartos de la mitad de los daños de "A" .....	Ptas. <u>15.000.000</u>
	Ptas. 47.650.000		Ptas. 35.400.000
MENOS		MENOS	
En razón de la indemnización practicada al "A" tendrán derecho a recibir del "B" la mitad de los daños del "A", es decir: .....	Ptas. <u>20.000.000</u>	En razón de la indemnización Practicada al "B" tendrán derecho por subrogación a recibir del "A" la mitad de los daños del "B", es decir:	Ptas. <u>10.200.000</u>
	Ptas. 27.650.000		Ptas. 25.200.000
De la mitad de los daños del "B" queda una cuarta parte por liquidar, que será a cargo de los armadores, de su seguro de Protección e indemnización o de su seguro de Cascos si la póliza garantiza los cuatro cuartos de responsabilidad por colisión y que asciende a: .....	Ptas. <u>2.550.000</u>	De la mitad de los daños de "A" queda una cuarta parte por liquidar, que será a cargo de los armadores, de su seguro de Protección e indemnización o de su seguro de cascos si la póliza garantiza los cuatro cuartos de responsabilidad por colisión, que asciende a:	Ptas. <u>5.000.000</u>
	Ptas. 30.200.000		Ptas. 30.200.000

Las demoras admitidas seguirían la misma línea, a efectos de reparto. En resumen:

La póliza del buque "A" paga en cualquier caso: .....	Ptas. 27.650.000
Los armadores de "A" o su seguro de casco Paga: .....	Ptas. 2.550.000
La póliza del buque "B" paga en cualquier caso: .....	Ptas. 25.200.000
Los armadores de "B" o su seguro P.e I. Paga: .....	<u>Ptas. 5.000.000</u>
	Ptas. 60.400.000

Habitualmente se excluye la garantía del pago de las cantidades que el asegurado haya de abonar por remoción de obstáculos, restos de buques, cargamentos u otros objetos; los daños a bienes u objetos, que no sean los propios buques o sus cargas; la contaminación a cualesquiera propiedades muebles o inmuebles o a cualquier objeto, salvo otros buques con los que haya entrado en abordaje el buque asegurado o los bienes o propiedades a bordo de dichos buques; la carga o cualesquiera bienes cargados a bordo del buque asegurado o los compromisos del citado buque; muerte, lesiones o enfermedades. Sin embargo, a partir de la redacción de las Cláusulas del Instituto sobre Riesgos de Contaminación, cuya edición es del 16 de Julio de 1.974, se cubre la pérdida del buque o los daños ocasionados al mismo como consecuencia de la acción directa de cualquier autoridad gubernativa, que actúe en virtud de las facultades que para prevenir o mitigar un peligro de contaminación o una amenaza, que se derive directamente de un daño sufrido por el buque y garantizado en la póliza. En lo que a la exclusión de las responsabilidades derivadas de contaminación se refiere, los aseguradores tratan de evitar las graves implicaciones que se derivan de la misma en cuanto afecta a las aguas y zonas costeras, a la flora y a la fauna, etc., como consecuencia del derrame de crudos o de otras sustancias nocivas; adaptándose de este modo a los nuevos planteamientos formulados en los convenios internacionales y en las leyes internas de los principales países marítimos al respecto<sup>19</sup>, la garantía de los daños ocasionados al buque como consecuencia de las medidas para mitigar, prevenir o atenuar la contaminación obedece al desarrollo de los mismos textos legales invocados, en cuanto permiten adoptar medidas que pueden causar daños a los buques de cuyos efectos los aseguradores, sin embargo, no han querido desentenderse.

---

<sup>19</sup> Como por ejemplo EE.UU. con la Water quality improvement Act.

Resumiendo podemos concretar que esta Cláusula garantiza  $\frac{3}{4}$  de recursos de terceros por abordaje y excluye los supuestos en que el asegurado quede obligado al pago de cualquier cantidad por remoción o disposición de obstáculos, por propiedades o bienes muebles e inmuebles, por contaminación, por daños a la carga transportada en el buque asegurado y por muerte o lesiones personales.

**B) Cláusula de buques hermanos (Sistership Clause)**, Nadie puede ir contra sus propios actos, por lo que si entre dos buques de un mismo armador, buques hermanos, ocurriera una colisión, el ejercicio de una acción por responsabilidad resulta imposible y, por lo tanto, tampoco cabe una reclamación en virtud de la Cláusula de Abordaje. De este modo aunque si es factible la indemnización respecto de los daños sufridos, por ambos buques cuando la póliza garantice las averías particulares, no cabe, sin embargo, incluir las partidas correspondientes a demoras y pérdidas de arriendo. De igual modo cabe, en principio, en los remolques, salvamentos o auxilios a un buque hermano, reclamar las demoras o los salarios de la tripulación. Pero la cláusula de buques hermanos sale al paso de los perjuicios que esta situación podría acarrear a los armadores reservando idénticos derechos a los buques de un mismo armador que los que corresponderán a los que son propiedad de personas ajenas al garantizado en la póliza y previniendo, en los casos de abordajes y salvamentos, el sometimiento a un solo árbitro para la solución de controversias.

**C) Cláusula sobre remolques y asistencias, (Tow and assist clause)**, Esta cláusula permite al buque asegurado navegar sin Práctico a bordo, realizar viajes de pruebas, asistir a otros buques que se hallen en peligro, o incluso remolcarlos y ser, a su vez, remolcado, cuando resulte necesario para cargar y descargar, al tiempo que prohíbe, tajantemente el uso o utilización anormal del buque a efectos de operaciones de remolque o salvamento, pactadas de antemano y concertadas sin autorización expresa de los aseguradores, y que el buque sea remolcado cuando no resulte usual o no tenga necesidad de asistencia.

Con respecto a los remolques es necesario tener en cuenta las características del remolcador, las del remolcado, la travesía en que ha de llevarse a cabo y la disposición y constitución del cable del remolque. En la práctica la decisión resulta difícil, tanto

para los armadores como para los aseguradores, a pesar del asesoramiento que facilitan las Sociedades Clasificadoras, la Inspección de buques y las Capitanías de puerto, sobre todo en circunstancias de peligro para el buque asegurado. Los contratos de remolque pueden ser de diferentes formas:

- a) Servicios de puerto, Cuando sólo se pretende facilitar al buque las maniobras de atraque y fondeo. En estos casos los servicios están sometidos a las tarifas y condiciones de cada puerto; se dirigen desde el remolcador o desde el remolcado; se realizan con Práctico a bordo o sin él, indistintamente; Si se realizan con Práctico, el remolque se concierta entre el remolcador y la Corporación de Prácticos y, a su vez, el de Practicaje entre ésta y la empresa naviera.
- b) Transporte, Cuando se dan los elementos de acarreo a distancia, recepción, custodia y entrega de modo similar a como éstos se presentan en los contratos de fletamento o de transporte. En estos casos debemos de tener en cuenta los pactos y condiciones estipulados y las normas de aplicación al respecto en cada O.J. En España, lo regulan los preceptos<sup>20</sup> del Código de Comercio<sup>23</sup>, que regulan los contratos en general y los contratos de fletamento en particular convirtiéndose en las referencias legales precisas sobre esta materia.
- c) Auxilios o Asistencias, es cuando pretendemos sacar un buque de una situación peligrosa, mediante una tracción del buque remolcado por el remolcador. Desde el momento en que un buque se encuentra en peligro la jurisprudencia inglesa considera salvamento todos los servicios que se le prestan, aún y cuando no se trate de peligro inminente y absoluto, y desde un punto de vista práctico Garibi<sup>104</sup>, de acuerdo con el Convenio de Bruselas<sup>21</sup>, considera salvamento todo auxilio a un buque con resultado útil reflejando así un criterio que parece mas certero que el de otros autores como Ripert, por ejemplo<sup>105</sup>. En el artículo mencionado también se señala, que “todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil, dará lugar a una remuneración equitativa” y, en el O.J. español<sup>22</sup>, se sigue el mismo requisito del pago de una remuneración equitativa cuando se preste auxilio o se salve un buque. Las circunstancias de peligro en que se contratan los salvamentos dan lugar, en la práctica, a que los salvadores impongan a los capitanes, armadores o aseguradores del buque e intereses salvados, fórmulas leoninas, por lo que los Convenios<sup>23</sup> y las leyes nacionales se han visto obligados a prever una serie de medidas cautelares para defender a los armadores y cargadores sin perjuicio ni menoscabo de los interesados en las empresas de remolques, salvamentos y auxilios. La actuación de los árbitros, nombrados por el Comité del Lloyd's; la del Tribunal Marítimo Central, en España y la de las diferentes soluciones arbitrales, judiciales o de amigables componedores, que previenen las legislaciones vigentes en los principales países marítimos y los usos y costumbres del comercio en todo el

---

<sup>20</sup> Artículos 50 y 51; artículo 652 y ss.

<sup>21</sup> Artículo 2º del C.I. de Bruselas del 23 de Septiembre de 1.910

<sup>22</sup> Artículo 2º de la Ley de 24 de Diciembre de 1.962, reguladora de los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.

<sup>23</sup> Bruselas de 10 de Mayo de 1.952, relativo a la unificación de ciertas reglas sobre embargo preventivo de buques.

mundo, constituye un fiel reflejo del equilibrio conseguido entre las pretensiones de los salvadores y las de armadores, cargadores y aseguradores. Cada una de las modalidades que brevemente hemos mencionado, genera obligaciones y consecuencias distintas que han sido estudiadas detenidamente por autores como Gutiérrez de Cámara<sup>103</sup>, en España o Ripert y Rodiere<sup>105</sup> en Francia. Sus trabajos nos han merecido una especial atención para nuestra Tesis. Sin excedernos en las limitaciones propias de esta Tesis, queremos reflejar, sin embargo, algunas características que pueden ser de ayuda en la práctica al contratar un salvamento o un remolque para un buque que se halle en peligro, a la deriva o privado de sus habituales medios de propulsión. En este sentido destacaremos los siguientes puntos:

- I) Las normas sobre salvamentos se han dictado siempre con la idea de impulsar el desarrollo de medios de salvamento que permitan asistir y auxiliar a los bienes expuestos a los riesgos marítimos.
- II) En algunos casos los salvadores que ofrecen sus servicios voluntariamente a un buque aceptan suscribir un contrato y, en estos casos, los términos del mismo regirán la prestación del servicio y el pago de la contraprestación.
- III) Los tribunales no suelen prescindir de lo pactado respecto del salvamento aun cuando haya existido fraude, ocultamiento o falsa declaración por parte de los salvadores o incluso si se hubiese impuesto por éstos, condiciones excesivamente onerosas.
- IV) El Capitán está habitualmente facultado para concertar un salvamento si lo considera razonable y necesario para garantizar la seguridad del buque y de la carga; aunque, hoy en día, puede hacer uso de los modernos sistemas de comunicación que tiene a bordo, esta facultad mantiene plenamente su vigencia pese a que resulta aconsejable, en cualquier caso, la consulta a sus armadores antes de suscribir cualquier contrato.
- V) En alta mar, generalmente, para los salvamentos, de manera habitual, se utiliza el modelo Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement en cuyo texto se prevé: La fijación del premio y gastos por laudo arbitral; Que los servicios serán considerados como salvamento, evitando de este modo discusiones acerca de la calificación de los mismos en cada caso que se plantee; La prestación de garantías o fianzas ante el Comité del Lloyd's, al tiempo que se deja constancia del derecho de retención que asiste a los salvadores respecto de los bienes salvados. De esta forma, en muchos casos, se evita la práctica de embargo de buques salvados.
- VI) Cuando el Capitán es llamado a prestar asistencia y no puede entrar en contacto con sus agentes o armadores, convendrá que tenga presente: La obligación de prestarla a cualquier buque que la necesite; La conveniencia de informar a sus armadores o agentes de sus movimientos e intenciones, a la vista de las instrucciones que reciba, de la desviación y sus consecuencias respecto del contrato

de arriendo del buque y de los conocimientos de embarque, de los problemas que para la carga pudieran derivarse del retraso, de las reservas de combustible, etc.; Que si bien tiene derecho a remuneración, desde el momento en que hayan sido aceptados sus servicios, para que sea de aplicación al caso la Lloyd's form es preciso hacerlo constar expresamente antes del comienzo de las operaciones, añadiendo que se prestan en términos: "Si no se salva no se paga, No cure no pay"; La necesidad de reunir pruebas de la situación en que se halla el buque y la carga, de los servicios prestados, de los gastos incurridos, de las condiciones atmosféricas y meteorológicas, de las inspecciones realizadas a bordo del buque salvado y de su situación y la de la carga a bordo del mismo, y por último, de si hubiera disponibles otros medios de asistencia al iniciarse el salvamento.

VII) Cuando el Capitán necesite asistencia y no pueda establecer comunicación con sus agentes o armadores, debe tener presente: Que no ha de dudar nunca en pedirla si la considera necesaria; Que no debe rehusar oferta alguna a menos que sepa con suficiente certeza que va a contar con otra, a tiempo, y que vale la pena esperar: Ante varias ofertas que, en cualquier caso, bastará con que acepte la que le parezca que va a sacarle de la situación de peligro en que se encuentre; Su obligación de cooperar con los salvadores; La necesidad de reunir pruebas sobre los servicios recibidos y sus condiciones, los datos del buque que preste auxilio, las medidas adoptadas antes de la llegada de los salvadores, los daños sufridos por el buque como consecuencia de la labor de los salvadores y de la asistencia y auxilio prestados.

**D) Cláusula de carga y descarga en la mar, Loading and discharging at sea clause,** Esta cláusula nos autoriza a toda clase de tráfico y la carga y descarga en la mar por medio de gabarras<sup>24</sup>, almadias<sup>25</sup>, barcazas<sup>26</sup> u otras embarcaciones similares de puerto o tierra, pero al mismo tiempo, respecto de las operaciones de transbordo en la mar desde o a otro buque, incluidas las de aproximación, abarloadamiento o alejamiento, prevé que los daños o pérdidas al buque garantizado o los que éste pudiera causar a otro buque no serán recuperables a menos que se haya cursado previo aviso a los aseguradores y que éstos hayan aceptado la modificación correspondiente e impuesto, si lo estimaran conveniente, la sobreprima precisa al efecto de ampliar los riesgos cubiertos.

---

<sup>24</sup> Barcaza grande, generalmente sin propulsión, usada en puerto para operaciones de carga y descarga.

<sup>25</sup> Balsa o conjunto de maderos unidos, que se usan generalmente en los ríos y a veces en operaciones de descarga y carga en la mar.

<sup>26</sup> Lanchón grande sin vela ni motor que se usa para realizar obras en puerto y para operaciones de carga y descarga de buques

**E) Cláusula sobre prórroga, (Continuation clause)**, nos prorroga la vigencia del contrato en los casos en que al término del mismo el buque esté en la mar, en peligro o en un puerto de arribada, refugio o escala y estipula, al efecto, el pago de la prima correspondiente a prorrata mensual.

**F) Cláusula de infracciones, (Breach of Warranty clause)**, Esta cláusula mantiene las garantías, tras sucesivas renovaciones a lo largo de doce meses o mas, cuando pueden variar los presupuestos sobre los que se basan las partes al redactar las pólizas por primera vez, respecto de cargamentos, tráfico, navegación, remolques, servicios de salvamento, etc. Siempre que: se informe de inmediato a los aseguradores; se abone la sobreprima que corresponda a la ampliación del riesgo y se acepten las modificaciones que resulte necesario introducir en el contrato.

**G) Cláusula de venta del buque, (Sale of vessel clause)**, En caso de venta o de transferencia del buque a otra gerencia o administración, sin mediar con anterioridad aceptación de dicha venta o transferencia por parte de los aseguradores que suscriben el contrato, esta cláusula declara nula con carácter imperativo la póliza. En cualquier caso, si el buque estuviera en la mar, la póliza, continuaría, si fuera preciso, en vigor hasta la llegada al puerto final de descarga o, si viajara en lastre, hasta el punto de destino previsto. A efectos de rescisión, los extornos de prima derivados de la aplicación de ésta cláusula se calculan a prorrata diaria. De forma distinta a la prevista en los demás casos, en que se basan en meses no comenzados.

**H) Cláusula de negligencia y defectos latentes, ( Inchmaree clause)**, Como consecuencia del fallo de la Cámara de los Lores en el caso<sup>100</sup> “Hamilton Fraser & Co<sup>27</sup>.” Al plantearse si estaba cubierta la exposición de la bomba de una caldera del Inchmaree y estimarse, por la Cámara, que el contrato no garantizaba las averías porque ni se derivaban de un riesgo de mar ni podían tener cabida bajo la expresión “cualesquiera otros riesgos” (all other perils), los aseguradores prepararon inmediatamente esta cláusula que vino a ampliar de modo considerable las garantías de la póliza.

En la última edición del 1 de Octubre de 1.970 (aun vigente) su texto es:

---

<sup>27</sup> V. Thames Mersey Insurance Co. Ltd. En 1.887.

Este seguro incluye la pérdida o daños al objeto asegurado directamente causados por:

- a) Accidentes en la carga, descarga o corrimiento en la estiba de mercancía o combustible.  
Explosiones a bordo o en cualquier otro lugar.  
Avería o accidente a instalaciones nucleares a bordo o en cualquier otro lugar.  
Estallido de calderas, rotura de ejes o cualquier defecto latente en la maquinaria o en el casco.  
Negligencia del Capitán, de los Oficiales, de la tripulación o de Prácticos.  
Negligencia de reparadores, siempre que éstos no figuren como asegurados bajo esta póliza.
- b) Contacto con aeronaves: Contacto con cualquier medio de transporte terrestre, equipos o instalaciones de muelles o puertos.  
Terremoto, erupción volcánica o rayo, siempre que la pérdida o daños no se deriven de la ausencia de la debida diligencia por parte del asegurado, de los armadores o de los gerentes.  
El Capitán, Oficiales, Tripulación y Práctico no serán considerados a efectos de esta cláusula.  
Como copropietarios, aunque fueran titulares de acciones del buque.

This insurance includes loss of or damage to the subject matter insured directly caused by:

- a) Accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel.  
Explosions on shipboard or elsewhere.  
Breakdown of or accident to nuclear installations or reactors on shipboard or elsewhere.  
Bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull.  
Negligence of Master Officers Crew or Pilots  
Negligence of repairers provided such repairers are not assured (s) hereunder.
- b) Contact with aircraft: Contact with any land Conveyance, dock or harbour equipment or installation.  
Earthquake, volcanic eruption or lightning.  
Provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the assured, owners or managers.  
Masters Officers crew or Pilots not to be considered as part owners within the meaning of this clause should they hold shares in the vessel.

La responsabilidad asumida por los aseguradores en virtud de esta cláusula no alcanza a las pérdidas derivadas de desgaste normal ni al simple descubrimiento de un defecto latente. La finalidad de la misma se limita a garantizar las consecuencias de defectos latentes, negligencias, explosiones y operaciones de carga y descarga en cuanto supongan un daño al buque asegurado directamente causado por uno de estos supuestos.

Para ilustrar el sentido de esta cláusula vamos a exponer algunos casos de la jurisprudencia en los que se desarrolla su contenido. El caso *Oceanic Steamship Co*<sup>100</sup>. Planteado ante los tribunales a consecuencia del descubrimiento de una rotura en el eje de cola<sup>28</sup> del buque durante el período de vigencia de un seguro de riesgo de puerto, se estableció que el mero hecho de que se hubiese descubierto una fractura no era suficiente para demostrar que los aseguradores fuesen responsables. Si la rotura se produjese en la mar y se debiera a un riesgo garantizado, como podría ser un temporal, por ejemplo, los aseguradores tendrían que indemnizarla, pero si se deriva de un defecto

<sup>28</sup> Eje que transmite el giro del motor principal a la hélice

latente, solo abonan el daño que sea consecuencia de dicho defecto latente, pero de ningún modo la pieza que presentaba el defecto latente.

En el caso *Hutchins Bross*<sup>100</sup>, los fundamentos de hecho se referían a un buque cuyos constructores habían adquirido el codaste<sup>29</sup> de popa en el continente europeo y en el que al entrar en dique seco, unos años después de la entrega, durante el raspado y pintado del casco, se descubrió una grieta en el codaste de popa que quedó demostrado que se produjo durante la fundición y que los fabricantes la habían disimulado con soldadura de modo que el efecto no se apreció ni por los constructores ni por los inspectores del Lloyd's. El codaste hubo de ser sustituido pero el Tribunal estimó que no cabía formular reclamación bajo la póliza y el Juez Scrutton, en la sentencia, destacó que el codaste de popa no se había perdido ni averiado entonces, sino que estaba como antes de la vigencia de la póliza; que la única alteración está en que un defecto latente previo se ha hecho patente en razón de un desgaste normal.

Otro es el caso *Scott (Baltic) Steamers*<sup>100</sup>, en este caso se dirimía la situación planteada durante la carga de una caldera, con una grúa flotante cuyo aparejo se rompió al engancharse en las brazolas<sup>30</sup> de la escotilla de una bodega de carga, dando lugar a que la caldera cayera y causara daños considerables al buque, este caso vino a poner de relieve que la cláusula de negligencia y defectos latentes constituye en realidad un seguro complementario contra los riesgos que en la misma se enumeran y que su interpretación ha de ser restrictiva sin que, en modo alguno, puedan extenderse sus garantías a riesgos que no sean totalmente similares a los que se mencionan específicamente en su texto. En este sentido la sentencia establece que los daños producidos por la caldera no estaban, por entonces, incluidos entre los previstos en la cláusula. Posteriormente, como consecuencia de esta decisión, los aseguradores ampliaron las garantías estipuladas en la cláusula para incluir la pérdida o daños al casco o a las máquinas directamente causados por accidentes durante la carga, la descarga o la manipulación de mercancías.

### **I) Cláusula de avería gruesa, (Foreing general average clause), Reconoce las**

---

<sup>29</sup> Pieza estructural del buque en la que se instala el timón y la hélice.

<sup>30</sup> Reborde alto de la boca de las escotillas de carga, que tiene por objeto evitar la entrada de agua y la caída de objetos en el interior de las bodegas.

liquidaciones de avería gruesa que se efectúen de acuerdo con el O.J., y la costumbre del lugar de destino si el contrato de fletamento o el conocimiento de embarque no contienen previsión alguna al respecto; pero si la póliza de fletamento o el conocimiento de embarque se refieren a las Reglas de York y Amberes<sup>31</sup>, la liquidación efectuada es asimismo reconocida por los aseguradores.

Además la cláusula prevé que un buque navegue en lastre, sin estar arrendado y sin otro interés a bordo, estipulando al efecto que los aseguradores abonarán la parte que les corresponda de acuerdo con las Reglas de York y Amberes.

**J) Cláusula de participación en los gastos de conservación, (Suing and labouring expenses clause)**, Esta cláusula, también se conoce con la denominación de cláusula de gastos de salvamento y salvaguardia se comprende, mas rápidamente, refiriéndola a la cláusula de las condiciones generales inglesas, que, a continuación exponemos:

Y en caso de que sobreviniera cualquier pérdida o desventura, el asegurado, sus agentes, empleados o aquellas personas a quienes el asegurado haya cedido sus derechos, podrán iniciar procedimientos, laborar y desplazarse para la defensa, salvaguardia y recuperación de los mencionados bienes y mercancías, del buque y su carga o de cualquier parte de ellos, sin perjuicio de este seguro; y el coste de estas medidas será sufragado por nosotros los aseguradores, de acuerdo con la proporción y cuantía de nuestra participación respecto de la suma asegurada.

And in case of any loss or mis fortune it shall be lawful to the assured, their factors, servants and assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the defence, safeguards and recovery of the said goods and merchandises, and ship, & C., or any part thereof, without prejudice to this insurance: to the charges whereof we, the assurers will contribute each one according to the rate and quantity of this sum hereim assured.

La idea fundamental de la cláusula consiste en alentar a los asegurados a tomar, en caso de accidente, cuantas medidas estén a su alcance para evitar o disminuir un daño que pueda resultar a cargo de los aseguradores, comportándose como hubieran obrado de tener sus propios bienes sin asegurar.

Respecto de los costes derivados de salvamento, la Marine Insurance Act<sup>32</sup>., prevé la forma en que ha de calcularse la indemnización, indicando que los aseguradores sólo serán responsables en proporción al valor asegurado en caso de infraseguro; pero, sin embargo, no recoge dicho texto legal una regla similar para los gastos de conservación y

<sup>31</sup> Denominación genérica de las normas sobre avería común.

<sup>32</sup> Artículo 73 de la Ley de Seguro Marítimo.

defensa, por lo que ha sido preciso que la cláusula de las Institute Time Clauses Hulls, que ahora contemplamos, establezca una protección similar para el supuesto que el valor del buque sea superior al declarado en la póliza. Por eso esta cláusula estipula que la indemnización estará en línea con la proporción que guarde la suma asegurada con el valor real o con el valor del buque en estado sano, tomando de estos dos últimos el más elevado para realizar el cálculo.

**K) Cláusula de negligencia respecto de la maquinaria, (machinery negligence clause)**, En inglés también se denomina “Co-insurance clause”, seguro que por dejar patente la noción de coparticipación del asegurado con el asegurador implícita en su texto. Establece la deducción de un 10 por 100 del importe reclamado en concepto de averías ocurridas en calderas, ejes, maquinaria o equipo relacionado con estos elementos, y que puedan atribuirse,

en todo o en parte, a negligencia del Capitán, de los Oficiales o de la Tripulación, si la indemnización se practicara en razón de lo previsto en la cláusula de negligencia y defectos latentes solamente. Esta deducción presupone, en cualquier caso, la aplicación del deducible estipulado en la póliza respecto de cada accidente o acaecimiento y únicamente se dispensa en los casos de pérdida total o pérdida total constructiva del buque.

Esta cláusula echa sobre los liquidadores de averías, como pone de relieve Goodacre<sup>106</sup>, la responsabilidad de averiguar si la falta de precaución, la imprudencia o la negligencia de los Tripulantes pudo resultar ser el factor determinante del daño. Por eso conviene apuntar que:

- a) Sólo parece preciso continuar examinando si la negligencia fue factor determinante cuando de la documentación se deriven indicios que den lugar a presumirla.
- b) Cuando la reclamación por daños se funde directamente en la negligencia de la Tripulación, naturalmente, será preciso aplicarla en cualquier caso.

**L) Cláusula de varadas, (Customary stranding clause)**, Refiriéndose a los lugares geográficos en que las varadas son frecuentes, establece que éstas no tendrán en los mismos la consideración de encalladuras o embarrancadas y que por ello, cuando el

buque vare en el Canal de Suez, en el Canal de Panamá, en el Canal de Manchester, para la entrada de buques, y en ciertas zonas del río Mersey y del río de La Plata y sus afluentes, del Danubio, del Demerara o de la barra de Yenikale, los aseguradores, no se harán cargo de los gastos de inspección de fondos. Tampoco, lógicamente, las varadas en estos mismos lugares darán base para salvamentos ni declaraciones de avería gruesa.

Con respecto a las nociones que se mencionan en esta cláusula, vale la pena tener presente que desde un punto de vista náutico, Paasch, Bataille y Brunet<sup>A107</sup>, definen embarrancar (to strand) como chocar con el fondo de la mar, de un río, de una dársena, etc., al ser arrojada por un temporal la embarcación y varar (to ground) como tocar el buque con un banco, con el fondo de un río, etc., estando en calma; al tiempo que por encalladura (stranding) entienden la situación peligrosa en que se encuentra un buque, por malos tiempos, negligencia, etc.,

empujado o dirigido sobre un banco, una costa, etc. Además, interesa no perder de vista que, según Brown<sup>102</sup>, en el contexto de estos contratos, el término Stranding no incluye el choque sobre una barra, el mero hecho de tocar fondo y salir a flote, ni las varadas en razón de la subida y bajada de la marea, y que según el mismo autor, para que podamos hablar de encalladura el buque tiene que permanecer bastante tiempo sin movimiento.

**Cláusula de desembolsos, (Disbursements clause)**, El Comité Mancomunado de Cascos, con objeto de animar a los armadores a suscribir los seguros de sus buques en forma mas adecuada a sus necesidades y a los valores reales del riesgo, preparó esta cláusula la cual prevé que los seguros complementarios no pueden exceder del 25 por 100 del valor asegurado respecto de casco y máquinas. Además establece que:

- a) Las garantías en concepto de desembolsos, comisiones de gerentes o administradores, beneficios, excedentes o incrementos de valor de cascos o de máquinas no excederán del 10 por 100 del valor declarado en póliza respecto del buque.
- b) Los seguros de flete, flete contratado o flete anticipado no excederán del 25 por 100 del valor declarado en póliza respecto del buque, deducidos los importes de las sumas aseguradas por los conceptos reflejados en el apartado anterior.
- c) Las garantías concertadas respecto del flete o del alquiler por viaje no pueden exceder del valor del flete bruto o del alquiler que corresponde al viaje de que se trate y al inmediato siguiente, incluyéndose cuando sea necesario una travesía

preliminar y otra intermedia en lastre, mas los gastos de seguro. En relación con estos seguros hay que deducir el importe asegurado en concepto de flete, flete contratado o flete anticipado; hay que reducir la suma asegurada según vaya adelantándose o percibiéndose el flete o alquiler; Si el pago del alquiler por viaje se calcula sobre una base temporal, se debe utilizar la duración estimada de los viajes para determinar el alquiler para los dos viajes.

- d) Los seguros de flete anticipado, si el buque se hace a la mar en lastre y no en virtud de un contrato de arrendamiento, no pueden exceder del importe que corresponda al flete bruto anticipado respecto de la próxima travesía, una vez que se hayan sumado las primas de seguro y se hayan deducido las cantidades aseguradas en concepto de flete, flete contratado, o flete anticipado.
- e) Las garantías estipuladas respecto de contratos de arrendamiento por tiempo o por series de viajes no pueden exceder del 50 por 100 del alquiler bruto que deba percibirse según el contrato y durante un plazo de tiempo inferior a dieciocho meses. Con relación a estos seguros se acuerda que hay que deducir previamente cualquier importe asegurado en concepto de flete, flete contratado, o flete anticipado; que la suma asegurada irá reduciéndose conforme el alquiler vaya adelantándose o devengándose, de acuerdo con lo previsto en el contrato, en un 50 por 100 de las cantidades adelantadas o devengadas; pero que no habrá de efectuarse reducción alguna cuando el contrato se haya suscrito por un plazo de tiempo superior a dieciocho meses, hasta que todas las sumas aseguradas, respecto del flete por tiempo, en cuanto se refiere al mismo concepto, superen el 50 por 100 de la cifra bruta pendiente de ser devengado según el referido contrato.
- f) Respecto a las primas, se autorizan los seguros suscritos por un importe igual al de las satisfechas para un período que no exceda de un año y la suma asegurada irá reduciéndose mensualmente conforme vayan devengándose.
- g) Para los extornos de primas, se autorizan las garantías que no superen el importe de los extornos que puedan liquidarse bajo cualquier póliza de seguros y teniendo siempre presente la condición: “y a la llegada”.
- h) Respecto de los seguros de guerra y huelgas, no se fija límite alguno en la cláusula. El criterio restrictivo de la cláusula aparece también en el párrafo final que no permite otras garantías, respecto de los conceptos que acabamos de mencionar, ni tampoco autoriza los seguros puestos en práctica mediante pólizas de honor que constituyan la prueba del interés asegurado, PPI (Policy proof of interest), o que admitan la referencia a cualquier interés, FIA (Full interest admitted), lo mismo cuando se suscriban por el asegurado que cuando las concierten los armadores, gerentes o acreedores hipotecarios.

Estas limitaciones sólo pretenden que los aseguradores perciban primas adecuadas a los riesgos suscritos, puesto que, de otro modo, si se autorizaran seguros complementarios sin restricción alguna, los armadores percibirán las indemnizaciones, tanto en los casos de averías particulares como en el de pérdida total, del mismo modo que si tuvieran sus contratos correctamente planteados y adecuados a los valores en riesgo con tal de que combinaran las garantías de las Institute Time Clauses Hulls, en su versión mas amplia y por

debajo del valor real del buque, con las de las cláusulas del Instituto para Pérdida Total Solamente (Total loss only, TLO).

Además los aseguradores se comprometen a no ejercitar los derechos que su propio texto les concede contra los acreedores hipotecarios que, habiendo recibido la póliza como garantía, no tuvieren conocimiento de las consecuencias del incumplimiento de lo establecido en esta cláusula de desembolsos por parte del armador.

**N) Cláusula de extornos, (Returns clause),** debido a la disminución de riesgos

que supone la permanencia de un buque en puerto, los aseguradores han previsto en esta cláusula primas mas reducidas para los períodos de tiempo en que el buque quede amarrado en un puerto o en una zona de fondeo, siempre y cuando esto se produzca con su anuencia y consentimiento.

Además, la cláusula prevé la posibilidad de que durante la permanencia del buque en puerto se estén llevando a cabo reparaciones y estipula tasas de prima diferente de las que se aplican cuando el buque no está en reparación y los plazos de tiempo necesarios para que haya de practicarse extorno de prima.

La cláusula prevé:

- a) Que cuando la póliza se rescinda de mutuo acuerdo, se extornará la proporción pactada, en cada caso concreto, de la doceava parte de la prima neta anual por cada mes que no haya comenzado a correr.
- b) Que si el buque permaneciera durante mas de treinta días consecutivos en un puerto o en una zona de fondeo autorizados por los aseguradores, se retenga, primero, parte de la prima estipulada para la garantía de los riesgos de puerto, que será mayor o menor, respectivamente, según esté o no en reparación el buque mientras permanezca en el puerto o zona de fondeo; se extorne, después, una doceava parte de la prima neta anual por cada mes que no haya comenzado a correr.
- c) Que la presencia de mercancías a bordo del buque no afectará, en modo alguno, a la práctica de extornos de prima, siempre y cuando el buque no se utilice como almacén. Como la cláusula prevé, asimismo, que no se pagará extorno de prima alguno en caso de producirse la pérdida total del buque durante el plazo de vigencia del contrato, los extornos se practican una vez expirado el período de tiempo previsto al respecto. Este es, precisamente, el sentido de las palabras “y a la llegada” a que se suelen referir los extornos a los que hemos aludido anteriormente. También es necesario añadir que, a efectos de la práctica de extornos, la interpretación usual de las cláusulas del Instituto, no considera como reparaciones, mas que a aquellas que son a cargo de los aseguradores y que, por lo tanto, no se admiten como tales las transformaciones, obras

de reparación de desgastes normales o de mantenimiento y conservación, ni tampoco las realizadas para cumplir los requisitos que exigen las Sociedades Clasificadoras.

**O) Cláusula de desviaciones o cambios de viajes, (Deviation on change of voyage clause),** Esta cláusula mantiene las garantías previstas en caso de desviación o cambio de viaje siempre y cuando:

- I) Se pase la debida notificación a los aseguradores.
- II) Se acepten las modificaciones del texto que resulten precisas.
- III) Se abone la sobreprima pertinente.

**P) Cláusula de todo riesgo, (All risks clause),** Refiriéndose a las garantías de las cláusulas en general, estipula que se garantizan todos los riesgos de pérdidas o daño del objeto asegurado, incluido el coste de la reparación de cualquier parte defectuosa que haya de condenarse únicamente en razón de que se haya descubierto un defecto latente en ella durante la vigencia del seguro y, asimismo, prevé que, en caso de que se produzca un fallo en la botadura, todos los gastos derivados de llevarla a buen fin sean objeto de indemnización con cargo al contrato. Por último, establece que las averías se liquiden sin deducción de nuevo a viejo, como ocurre en otras cláusulas del Instituto.

**Q) Cláusula sobre diseño defectuoso, (Faulty design clause),** Sobre el diseño defectuoso precisa que se cubren las pérdidas o daños que se produzcan a consecuencia del defecto de diseño; pero, al mismo tiempo, se excluyen de la garantía los costes o gastos que se produzcan para remediar el error o defecto de diseño, propiamente dicho, mediante reparaciones, modificaciones, reposiciones o renovaciones de la parte o pieza cuyo diseño se pretenda alterar o mejorar:

**R) Cláusula sobre desplazamientos, (navigation range clause),** Permite los movimientos dentro del puerto o lugar de construcción y las pruebas o desplazamientos relacionados con la entrega dentro de una distancia de doscientas cincuenta millas náuticas a contar desde dicho puerto o lugar de construcción.

**S) Cláusula de protección e indemnización, ( Protection and indemnity clause),** Según esta cláusula los aseguradores se comprometen a indemnizar:

- I) Las pérdidas o daños causados por el buque asegurado a otros buques, bienes o intereses a bordo de dichos buques.
- II) Las pérdidas o daños a cualesquiera bienes o intereses, siempre y cuando ni sean propiedad de los constructores o reparadores ni estén bajo su responsabilidad y tanto si se encuentran a bordo del buque asegurado como si no se hallan a bordo del mismo.
- III) Las pérdidas o daños a puertos, muelles, diques, gradas, etc., ó, a otros objetos fijos o móviles.
- IV) El levantamiento, remoción o destrucción de los restos del buque Asegurado o de su carga.
- V) Los casos de muerte o lesiones personales.

Asimismo los aseguradores se comprometen al pago de costas en los procedimientos iniciados para establecer la responsabilidad del Asegurado, siempre que se entablaran con consentimiento previo de los aseguradores.

**T) Cláusula de remoción de restos, (Removal of the wreck clause),** Esta cláusula garantiza el pago de los gastos derivados de la remoción de restos que no den lugar a indemnización en cualquier lugar que sea propiedad del asegurado o que éste ocupe o tenga arrendado.

#### **IV – 4. - El seguro de mercancías.-**

Por medio de las pólizas de mercancías y de las aplicaciones y certificados que, como consecuencia de éstas, garantizan el transporte de mercancías, el Seguro colabora en el comercio avalando el cumplimiento de las obligaciones de las partes que se derivan de los contratos suscritos en relación con la compraventa, exportación e importación de toda clase de bienes. En este sentido, hemos creído conveniente hacer una pequeña introducción de los términos de la compraventa internacional o Incoterms, que tanta influencia tienen en las pólizas de fletamento y por tanto en las condiciones en las que se suscribirán las distintas pólizas de cobertura de riesgos.

Los Incoterms<sup>111</sup> se definen como reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales. ¿Que es lo que son estos términos comerciales, para los que se proponen unas reglas internacionales de interpretación? Al examinar los diferentes contratos mercantiles de carácter internacional podemos observar que, muy a menudo,

aparecen una serie de reglas o abreviaturas como: FOB; Franco vagón; CIF; etc., que pueden parecer al profano como de lo más esotéricas. Es fácil comprobar que mientras en una de esas transacciones la mercancía se vende CIF le Havre, en otra, semejante por sus disposiciones generales, el mismo producto se compra FOB le Havre, no logrando entenderse en qué pueden diferenciarse estas operaciones. Es a estas breves fórmulas, a las que se refiere la expresión: términos comerciales (trade terms). Una vez que hemos identificado los términos comerciales, tenemos que determinar cuál es su función, que solo puede comprenderse teniendo en cuenta su origen. En primer lugar, es conveniente señalar que estas fórmulas son, de un modo indirecto, fruto de la autonomía de la voluntad de los contratantes, siendo ésta por excelencia el principio motor de la compraventa en los diferentes sistemas jurídicos nacionales. Podemos afirmar que, en efecto, ha sido este principio el que ha permitido el desarrollo de los usos comerciales, y estos a su vez, más que las reglas promulgadas en abstracto por la legislación, son los que han ido determinando progresivamente la mayor parte de las obligaciones que recaen sobre las partes en el contrato de compraventa.

Pero debemos señalar que los términos comerciales se remiten a algunos de estos usos. Y así, en efecto, los comerciantes han ido adquiriendo poco a poco la costumbre de referirse a las diversas formas de compraventas definidas por los usos mediante unas abreviaturas que a veces se reducen a simples siglas, y, en lugar de describir un tipo de venta remunerando con precisión las respectivas obligaciones de las partes, se dirá simplemente, que se trata de una venta Franco sobre buque, término comercial de empleo mucho más cómodo.

Los términos comerciales, como podemos ver, tienen una doble función: En primer lugar son un método de identificación, mediante una denominación común, ésta evita largas discusiones y permite que las futuras partes contratantes delimiten la operación proyectada mediante el empleo de una corta fórmula. Con esto, los términos comerciales responden a la necesidad de rapidez que predomina en las transacciones comerciales, necesidad todavía más imperiosa, al tratarse del comercio internacional. En efecto, es difícil imaginar la celebración de una compraventa mediante un fax o telex, si las partes tuviesen que hacer una exposición exhaustiva de las normas usuales cuya aplicación quieren estipular. En segundo lugar los Incoterms tienen una función de

armonización; basta con que las partes se refieran a ellos para que, automáticamente, se encuentren incorporadas al contrato todas las cláusulas que determinen las obligaciones que, en virtud de los usos, están comprendidas, de un modo característico, dentro del tipo de venta designado normalmente por el término empleado. Esto contribuye, en gran medida, a que se dé un contenido prácticamente idéntico a aquellos contratos que se refieren a una misma categoría de compraventa. Esta tipificación no alcanza más que a las obligaciones tipo del vendedor y del comprador, dándose siempre una serie de estipulaciones específicas que complementarán el contenido uniformado de la transacción. Por otro lado, las cuestiones que sean de la competencia del Derecho General de Obligaciones, tampoco estarán sometidas a esta reglamentación común aplicable al contrato por haberse utilizado un determinado término comercial; será el Derecho nacional aplicable en cada caso el que regule esta materia, al menos lo que respecta a sus disposiciones imperativas.

Esta doble función que hemos analizado no debe dar lugar a falsas interpretaciones, ni permitir que los términos comerciales se equiparen a las demás cláusulas del contrato de compraventa. No se trataría más que de una grave confusión, originada por el hecho de que aquéllos son conocidos con el nombre de cláusulas de entrega, riesgos o gastos y en la práctica comercial americana con el de cláusulas de precio o de cotización de precio. Esta dudosa terminología, se contenta con resaltar en cada caso uno de los elementos que forman parte del conjunto que constituyen las reglas cuya aplicación viene determinada por el empleo de cada uno de los términos comerciales. Podemos ver que, en efecto, toda venta plantea problemas relacionados con los riesgos, los gastos, la entrega y el precio. Y la inserción en un contrato, de uno de los términos comerciales nos ofrece una serie de soluciones para estas diferentes cuestiones, de tal forma que sólo un abuso del lenguaje permitirá limitar sus efectos a uno de ellos, arbitrariamente privilegiado.

Las génesis de los Incoterms 1.953 está íntimamente ligada a los estudios realizados, en el campo del Derecho Comparado, por la Cámara de Comercio Internacional (CCI), sobre los términos comerciales. Los trabajos preparatorios se iniciaron a raíz del primer Congreso de la CCI que se celebró en París en 1.920.

En estas circunstancias se emprendieron importantes trabajos de investigación siguiendo los métodos mas experimentados del Derecho Comparado. Como resultado se obtuvo un informe de síntesis muy sustancial, que pudo ser presentado en un plazo de tiempo relativamente corto. A pesar de ello la primera publicación completa de los términos comerciales no apareció hasta 1.928. La obra recogía seis términos así como la interpretación de los mismos, aunque en ella había una serie de incertidumbres y contradicciones por el hecho de haberse sintetizado examinando los usos de mas de treinta países.

A partir de 1.936, la CCI pudo poner a disposición de los comerciantes internacionales una reglamentación uniforme completa: Los Incoterms. Pero diez años después, se preparó una nueva versión de los Incoterms y se presentó en el Congreso que la CCI celebró en Viena en el año 1.953. El texto revisado tuvo mas suerte que la edición original, puesto que se adoptó por unanimidad<sup>33</sup>. Se acordó que en lo sucesivo, los Incoterms deberían publicarse con el título de Incoterms 1.953, para evitar cualquier confusión con la reglamentación precedente que, a partir de entonces, se denominó con el nombre de Incoterms 1.936.

La introducción oficial de los Incoterms define claramente cual es su objeto y que no es otro que el de facilitar un conjunto de reglas internacionales de carácter fecundativo que determinen la interpretación de los principales términos utilizados en los contratos de compraventa internacional. Van dirigidos a aquellos empresarios que prefieran la certeza que proporcionan estas reglas de carácter uniforme a la incertidumbre ocasionada por las múltiples interpretaciones dadas a los términos en los diferentes países.

Los principios fundamentales sobre los que se apoya esta labor de normalización son tres:

- a) Las reglas se comprometen a definir con la máxima precisión posible las obligaciones de las partes.
- b) Estas reglas se establecen de acuerdo con las prácticas mas generalizadas en el comercio internacional, con el fin de que puedan adoptarlas todos los países.

---

<sup>33</sup> Folleto nº 166 de la Cámara de Comercio Internacional (CCI)

- c) Para aquellos casos en que las prácticas vigentes acusen diferencias notables entre sí, se establece el principio de que el precio estipulado en el contrato celebrado basándose en los Incoterms, determinará las mínimas obligaciones del vendedor, dejando a las partes que estipulen en su contrato, si lo desean, otras obligaciones además de las previstas en las reglas.

Conocidos estos principios directivos, nos queda analizar el método adoptado por los Incoterms para regular las compraventas. A este respecto hemos de señalar, en primer lugar, la utilización de una técnica propiamente contractual; el respeto a la autonomía de la voluntad y la determinación del campo de aplicación, dentro de la operación comercial global que constituye la compraventa. Los Incoterms, en la medida de lo posible, tienden a atenerse a lo que los contratantes hubiesen utilizado normalmente para fijar sus respectivas obligaciones en el contrato por medio de cláusulas específicas. A ello se debe, no solo su presentación en forma de catálogo bipartido, en el que se enumeran, primero, las obligaciones del vendedor y después las del comprador, sino también el haber utilizado una terminología simple, adaptada a la materialidad de los hechos mas que a los conceptos jurídicos, lo que da a las reglas claridad y precisión.

Los Incoterms 1.953 regulan nueve términos comerciales considerados como los más comunes dentro del comercio internacional, estos términos son:

- a) Franco - fábrica (Ex Works).
- b) Franco vagón, (Free on rail/Free on truck).
- c) Franco al costado del buque, (Free alongside ship). FAS.
- d) Franco a bordo, (Free on board). FOB.
- e) Costo y flete, (Cost and Freight). C&F.
- f) Costo, seguro y flete, (Cost, insurance and freight): CIF.
- g) Flete o porte pagado hasta, (Freight/Carriage and insurance paid to).
- h) Franco sobre buque, (Ex ship).
- i) Franco sobre muelle, (Ex quay).

Pero después de la publicación de los Incoterms 1.953, la CCI estimó que sería posible establecer nuevas reglas al estar definidos claramente los dos términos comerciales descartados en 1.953, es decir: Entregado en frontera y Entregada libre de derechos. Después en 1.976, los términos fueron completados con un nuevo término

FOB aeropuerto. Hay una nueva versión del año 1.990 que introduce muchas modificaciones, entre otras los EDIS.

Para satisfacer las nuevas necesidades que iban apareciendo, la CCI en 1.980 examina la posibilidad de revisión de la obra codificadora de los usos de la venta comercial internacional. Ese mismo año finaliza la labor de revisión y se publica<sup>34</sup>. De los doce términos que contenía la anterior codificación, once no habían sido modificados y al único término ligeramente revisado, se le añadieron dos nuevos términos, lo que hace que el número total de cláusulas sea de catorce. Las definiciones de los nueve términos comerciales recogidos en los Incoterms 1.953 consolidaban una práctica muy asentada. No ocurre lo mismo en lo concerniente a la revisión. Se trataba de evitar que se empleasen los términos FOB; C&F y CIF cuando, como ocurre con los transportes combinados, se recurriese a las nuevas técnicas de transporte incompatibles con las reglas de 1.953. Así pues, se estimó necesario ofrecer a los interesados los equivalentes de estos tres términos comerciales adaptados a las peculiaridades de los transportes modernos. Aparece en primer lugar el término Franco transportista que corresponde a la cláusula FOB. A continuación, el término tomado de los Incoterms 1,953, pero modificado para que pueda emplearse, sean cuales fueran las condiciones de transporte derivadas de las nuevas técnicas, es decir Flete o porte pagado hasta... Si esta cláusula es la equivalente a C&F, el tercer término es el equivalente a CIF, tal y como se deduce de su denominación Flete o porte y seguro, pagados hasta.

Debemos señalar que la numeración de los catorce términos conlleva la siguiente particularidad: Flete o porte pagado hasta. , que era el número siete de los Incoterms 1.953, se encuentra situado ahora en el penúltimo lugar, entre los dos nuevos términos Franco transportista y Flete o porte y seguro pagados hasta. Esta numeración se aplica asimismo a la introducción oficial en la que en vez de recomendar a los contratantes que se refieran expresamente a los Incoterms 1.953, la indicación con que finaliza la introducción oficial suprime la fecha, recordando al mismo tiempo que las partes tienen la libertad de estipular la aplicación de una versión anterior, en cuyo caso se impone a todas luces la simple indicación del año (1.936 ó 1.953).

---

<sup>34</sup> Folleto nº 350 de la Cámara de Comercio Internacional (CCI)

Las dificultades que plantea una operación, tan compleja, como la compraventa de mercancías entre comerciantes de diferentes países son muy numerosas, y por eso examinaremos solo los temas que tienen una primordial importancia para los contratantes, estos temas los podemos agrupar en cuatro categorías diferentes:

- a) La entrega de mercancías.
- b) La transmisión de los riesgos.
- c) La distribución de los gastos.
- d) Trámites documentales necesarios para cruzar las fronteras.

El examen de cada una de estas categorías nos lleva a hacer la siguiente reflexión: el orden que los Incoterms 1.953 siguen a la hora de regular los nueve términos comerciales de los que trata, no es arbitrario. Se comprobará, en efecto, que teniendo en cuenta estos problemas relativos a cualquier contrato de compraventa, cada vez que se pasa de un tipo de venta a otra, según la clasificación propuesta por los Incoterms, las obligaciones del vendedor van aumentando en importancia, mientras que disminuyen las del comprador. El demostrar este hecho, no tiene simplemente un interés descriptivo, ya que las partes, en función de la situación del mercado, elegirán uno de estos términos comerciales que dosifican de manera distinta sus respectivas obligaciones. Así, por ejemplo, cuando en relación con una determinada mercancía de lo que se denomina un Buyer's market, será el vendedor quien tenga que soportar la mayor parte de las obligaciones, siendo la cláusula escogida una de las últimas de entre las señaladas en los Incoterms, por ejemplo, Franco sobre buque. En cambio, si el comprador es el que tiene que acudir al proveedor, la cláusula que figura en el contrato será una de las primeras: Franco fábrica o Franco vagón.

Los Incoterms sitúan la entrega a la cabeza de las obligaciones que recaen sobre el vendedor por el hecho de haber insertado en el contrato de compraventa alguno de los términos comerciales. Los términos comerciales emplean siempre la misma redacción para establecer la obligación de entrega en cada una de las cláusulas: entregar la mercancía de acuerdo con los términos del contrato de compraventa y proporcionar todos los documentos exigidos por el contrato en prueba de conformidad. De este texto podemos deducir que en la práctica la operación de entrega variará en función de las

estipulaciones contractuales. Pero, incluso con independencia de estas estipulaciones que, en esencia determinarán el momento y lugar de la entrega, esta última también será distinta según que, en virtud de la economía peculiar del contrato que corresponde al término comercial empleado, la entrega sea directa o indirecta. Desde este punto de vista, los términos comerciales, objeto de los Incoterms, se reparten en dos grupos. El primero de estos grupos comprende los compraventas: Franco fábrica; Franco sobre buque y Franco sobre muelle. El segundo de los grupos comprende los otros siete términos definidos por los Incoterms, se pueden añadir las dos clases de compraventa “entregada”, que entran dentro de la primera categoría. En las compraventas del primer grupo hay una entrega directa, puesto que las mercancías son entregadas al mismo comprador, el vendedor no tiene mas obligación que la de tener efectivamente la mercancía a disposición del comprador, debiendo éste retirarla. Por lo que respecta al segundo grupo hay que tener en cuenta que la entrega de la mercancía al comprador es indirecta y que existen una serie de reglas específicas que determinan a través de que intermediarios podrá ejecutar dicha obligación el vendedor. En este grupo podemos hacer otra subdivisión que abarca, por un lado, las compraventas “Franco vagón”; “FAS” y “FOB” y, por otro lado, las compraventas “C&F”; “CIF” y “Flete pagado hasta..”. Y mientras que en las tres primeras ventas la entrega no es mas que el preámbulo de la ejecución de un contrato de transporte hasta el destino y que incumbe realizar al comprador, en las compraventas “C&F”; “CIF” y “Flete pagado hasta” será el mismo vendedor quien tenga que concertar el contrato de transporte. En consecuencia, el hecho material de la entrega tiene un doble significado jurídico para aquél: Por un lado actúa como vendedor, y por otro, como expedidor. Esta distinción entre entrega directa y entrega indirecta va a repercutir, en cierto modo, sobre la obligación de entregar “los documentos en prueba de conformidad” que mencionan los Incoterms cada vez que se refieren a la obligación de entrega. Y así, en efecto, la determinación de los documentos a entregar dependerá de que la entrega se efectúe cerca o lejos de la sede del comprador. La necesidad de estos supuestos, en la medida en que constituyen el instrumento que ha de servir al comprador para comprobar a distancia la ejecución de la obligación de entrega.

Si después de concluirse un contrato de compraventa, la mercancía objeto del mismo se destruye o se deteriora como consecuencia de un accidente, ¿Quién deberá soportar las consecuencias? ¿el vendedor o el comprador?. Si es el vendedor, el comprador se liberará de la obligación de pagar el precio; si, por el contrario, es el comprador, éste estará obligado a pagar el precio de las mercancías que no le han sido entregadas o que, en caso de una destrucción parcial, se encuentran en un estado que las hace inaceptables. Este tipo de problemas se nos plantea, con mayor frecuencia, cuando la compraventa es internacional, y nos basta con tener en cuenta los numerosos percances que pueden producirse durante un transporte para comprobar que no estamos ante una simple hipótesis teórica. Además de los riesgos estrictamente materiales, como pueden, ser la caída de un objeto debajo del aparejo en el momento del embarque, el descarrilamiento de un tren, etc.; tenemos otro tipo de riesgos originados por razones de tipo político y que pueden oponerse al transporte normal de las mercancías, así como por ejemplo: requisa, embargo, etc. Por todo esto, vemos que la determinación de la persona que debe soportar el riesgo tiene una gran importancia práctica. Pero no hay ni que decir que al iniciarse la operación comercial que representa la compraventa, el riesgo recae sobre el vendedor, siendo éste el responsable de la mercancía. El problema que aquí se plantea es el de la transmisión del riesgo. Se trata de precisar en qué momento la responsabilidad pasa del vendedor al comprador. En casi todos los O.J. se establece una íntima relación entre la transmisión de la propiedad y la del riesgo, aplicándose a este respecto el adagio: “res perit domino<sup>35</sup>”. No obstante, es cierto que no puede erigirse como postulado la relación entre propiedad y riesgo. Otra prueba de ello es la frecuencia con que se dan estipulaciones particulares en los múltiples contratos de compraventa internacional. Y en efecto: El problema de los riesgos no tiene, para los que realizan operaciones de comercio internacional, ningún vínculo aparente con el de la transmisión de la propiedad. Sus preocupaciones están por encima de este problema que, incluso, a algunos les parece demasiado abstracto. Opinan que no es cuestión de referirse a un principio jurídico teórico, sino que hay que decidir, en función de la economía general de la operación, como deberán repartirse los gastos originados por los daños que pueda sufrir la mercancía vendida. Vemos que los términos son un fiel reflejo

---

<sup>35</sup> Transmisión de la propiedad.

de las prácticas en curso, ya que, sin tener en cuenta el problema de la propiedad definen con toda la precisión deseable las condiciones en las que se produce la transmisión de los riesgos en función del término comercial escogido. Podemos observar como en los Incoterms se da una coincidencia entre la ejecución de la obligación de entrega por parte del vendedor y la transmisión del riesgo a cargo del comprador. Desde este punto de vista encontramos de nuevo la distinción entre las compraventas con entrega directa y las compraventas con entrega indirecta. Cuando se trate de compraventas que se hayan celebrado basándose en cualquiera de los términos: “Franco fábrica”; “Franco sobre buque” y “Franco sobre muelle”, a las que podemos añadir las dos compraventas “entregada”, el comprador debe pagar el precio aunque no tenga la cosa, siempre que el vendedor la haya puesto efectivamente a su disposición, permitiéndole que la retire, ya sea de la fábrica, a bordo del buque en el puerto de destino, en el muelle de este mismo puerto, o tratándose de las ventas “Entregada” en el lugar de entrega acordado, ya sea la frontera o cualquier otro lugar en el país de importación. No obstante, hay que decir que si esta clasificación es perfectamente coherente desde el punto de vista jurídico, reúne, sin embargo, una serie de compraventas que se oponen en el plano económico. Y así vemos que mientras que el vendedor al concluir una compraventa “Franco fábrica” no asume prácticamente ningún riesgo, en las otras clases de compraventa su responsabilidad es mucho mayor, ya que carga con todos los riesgos que la mercancía pueda sufrir por el hecho del transporte. Por lo que respecta a las compraventas, que suponen una entrega indirecta “Franco vagón”; “FAS”; “C&F”; “CIF” y “Flete o porte pagado hasta.”, se establece que en ellas la transmisión de los riesgos tiene lugar una vez entregada la mercancía al transportista. Aunque el vendedor en estos supuestos asume riesgos mas importantes que en la hipótesis de la venta “Franco fábrica”, su responsabilidad no deja de ser bastante reducida, ya que no carga con los riesgos del transporte. En cualquier caso, todo lo expuesto implica que el contrato se ha llevado a cabo con toda normalidad. Pero los Incoterms no pueden limitarse a esta eventualidad, puesto que no siempre es así, por eso ofrecen una solución al problema de la transmisión de riesgos cuando el contrato no se ha efectuado correctamente. Y a este respecto tenemos que contemplar dos hipótesis. En primer lugar aquellos casos en que se entrega una mercancía que no se ajusta a lo

establecido en el contrato, aquí el riesgo recae sobre el comprador, salvo que la mercancía no pueda considerarse, bajo ningún concepto, como el objeto del contrato. Mas delicado es el problema que surge cuando el vendedor, por culpa del comprador, no puede llevar a cabo los actos constitutivos de la entrega. De las diferentes disposiciones aplicables a cada uno de los términos comerciales podemos extraer un principio general: si el vendedor, por falta de instrucciones del comprador, no puede cumplir con su obligación de entrega, los riesgos se transmiten a este último a partir del momento en que, sin existir culpa del comprador, el vendedor hubiese podido efectuar la entrega. Se ejecute o no el contrato con toda normalidad, sólo se producirá la transmisión de riesgos si la mercancía está individualizada, y esto no es más que una aplicación del principio “genera non pereunt”. El problema de los riesgos sólo se puede plantear si la pérdida o deterioro afecta a una cosa que es el objeto del contrato. Pero, cuando se trata de venta de cosas genéricas, que es lo normal en el ámbito del comercio internacional, sólo la individualización de la cosa permite determinar, de entre un gran número de mercancías semejantes, cual es la que constituye el objeto del contrato.

Los Incoterms no nos ofrecen ninguna regla general sobre esta materia, limitándose a hacer una aplicación práctica cada vez que es necesario. En caso de ejecución normal del contrato, la individualización de la cosa no es una condición necesaria para la transmisión de riesgos, salvo cuando se trate de una compraventa con entrega directa o compraventa con retirada de mercancía. En estos casos, la transmisión de riesgos tiene lugar en el momento en que la cosa ha sido puesta efectivamente a disposición del comprador. Y por consiguiente, es evidente que el comprador no gozaría de ninguna seguridad si tuviese que cargar con los riesgos sin que el vendedor esté obligado a individualizar la cosa, imaginemos, por ejemplo, una venta “Franco fábrica”, concluida ésta, una parte de los stocks del vendedor son destruidos durante un incendio que se produjo después de que el objeto del contrato se pusiera a disposición del comprador. Es de temer que, dada esta situación y no estando la cosa debidamente individualizada, el vendedor trate de hacer creer que aquélla formaba parte del montón de mercancías depositadas en su almacén y siniestradas.

Sin embargo, cuando se trate de compraventas con entrega indirecta, esta entrega al transportista, momento en que se opera la transmisión del riesgo, supone una

individualización, por eso, parece innecesario exigirla en ese tipo de compraventa. En estas mismas compraventas reaparece, sin embargo de nuevo el tema de la individualización cuando el contrato no se ejecuta de una manera regular, y como ya hemos señalado cuando por falta de instrucciones del comprador, la transmisión de riesgos precede a la expedición. Entonces, por las mismas razones que en materia de compraventa con entrega directa, los Incoterms precisan que los riesgos no recaerán sobre el comprador si la cosa no ha sido debidamente individualizada.

Los Incoterms, cada vez que establecen la necesidad de individualizar la mercancía, añaden a renglón seguido: “ es decir, debe ser claramente separada o identificada de cualquier otra manera como la mercancía objeto del contrato”. Con esta fórmula dan una definición de la individualización susceptible de abarcar las hipótesis mas variadas, ya que otorgan plena libertad a las partes para que puedan llevar a cabo esta operación de muy diferentes formas, según la naturaleza de la mercancía vendida. Hay supuestos en los que la mercancía no se puede separar y entonces el vendedor debe adoptar todas las precauciones que sean necesarias para su identificación. Incluso cuando toda identificación es materialmente imposible, la postura de los Incoterms no es mas restrictiva que la de la Convención de la Haya de 1.964, que dispone<sup>36</sup>: Cuando las cosas genéricas tengan una naturaleza tal que el vendedor no pueda separar una parte a la espera de que sea retirada por el comprador, basta conque haya realizado todos los actos necesarios para que el comprador tenga la posibilidad de hacerse cargo de la mercancía.

Los Incoterms, normalmente hacen coincidir las disposiciones relativas a la distribución de los gastos de las mercancías con las relativas a la transmisión de riesgos. Así podemos ver que será el vendedor quien cargue con los gastos de la mercancía hasta el momento en que cumpla su obligación de entrega, esto, claro está, siempre que el contrato se ejecute normalmente. Y no excluyen el que siga siendo el vendedor quien cargue con algunos gastos después de haberse efectuado la transmisión de los riesgos. Pero se trata exclusivamente de los gastos relacionados con el envío de la mercancía, ya sea el coste del transporte marítimo o el del terrestre. Pero, fuera de estas excepciones, se ha podido considerar que, de un modo general, todos los demás gastos a los que el vendedor debe hacer frente son accesorios a la operación de entrega, ya sea ésta directa

---

<sup>36</sup> Artículo n° 98 párrafo 3°.

o indirecta. Tenemos que considerar como tales gastos los originados por las operaciones de verificación y los de embalaje, aunque éstos últimos sólo tendrán esa consideración si el embalaje de acuerdo con lo establecido en los Incoterms, es necesario o habitual. Además, según la clase de venta que se haya celebrado tendremos que añadir una serie de gastos derivados de las operaciones de manipulación, operaciones que se imponen para que el vendedor pueda entregar la mercancía en las condiciones apropiadas según el término comercial empleado, por ejemplo. La carga sobre el vagón cuando se trata de una compraventa “Franco vagón”, el envío de las mercancías al puerto de embarque si es una compraventa “FAS”; la carga a bordo del buque en una compraventa “FOB”.

En la compraventa marítima, la atribución de los gastos de transporte repercute sobre la determinación de quién ha de cargar con el coste del conocimiento de embarque, al considerarse este documento como la prueba del contrato de transporte; como el vendedor “FOB” solo es responsable del cargamento, resulta que el conocimiento de embarque no puede obtenerse antes de que aquél haya cumplido sus propias obligaciones, y por eso no se le impone otra que la de prestar al comprador toda la ayuda necesaria para obtener el conocimiento de embarque siempre que aquél lo solicite y corra por su cuenta y riesgo. Esto no es más que una aplicación del principio que establece que el vendedor sólo puede ocuparse del transporte en calidad de mandatario del comprador, en cambio, en las compraventas “C&F” o “CIF”, el vendedor debe facilitar al comprador, sin demora y a su costa, un conocimiento de embarque. Por otra parte observamos que rige el mismo principio cada vez que el vendedor debe realizar a sus expensas el contrato de transporte. Así, los Incoterms establecen, al tratar de la compraventa “Flete o porte pagado hasta”, que el vendedor debe, si es la costumbre, facilitar al comprador la carta usual de porte, corriendo con todos los gastos.

Los gastos del seguro, hay que señalar que tampoco, se reparten siempre en función del momento en que se efectúe la entrega, aunque desde el punto de vista de la estricta lógica jurídica, el vendedor, desde el momento en que los riesgos se transmiten al comprador, puede desinteresarse del seguro, una cierta prudencia puede hacerle preferir una indemnización de una compañía de seguros a un arreglo con un contratante cuya solvencia le es desconocida, por eso asegurará, a su costa, el transporte de la mercancía

hasta su punto de destino. Pero debemos entender que esta hipótesis está fuera de las disposiciones establecidas en los Incoterms y que, por lo tanto, en estos casos, el coste del seguro no podrá repercutir sobre el precio. El seguro de transporte sólo entra dentro del campo de aplicación de los Incoterms como contrato que el vendedor debe concluir en ejecución de una obligación específica de un tipo de compraventa determinada, es decir, la compraventa “CIF”. Estos no son los únicos gastos que deben repartirse entre el vendedor y comprador. Quedan todavía aquellos derivados de la realización de los trámites necesarios para poder efectuar la exportación e importación.

A pesar de la existencia de la Comunidad Económica Europea (CEE) y en el plano mundial de los trabajos realizados por el GATT, la ejecución de un contrato de compraventa internacional supone siempre el cumplimiento de una serie de formalidades que permiten la exportación o importación de mercancías. Por eso tienen un gran interés práctico las reglas establecidas por los Incoterms para determinar las obligaciones que recaen sobre el vendedor y sobre el comprador, en cuanto a lo que atañe a la obtención de las licencias de exportación e importación, certificados de origen, facturas consulares, etc. Las obligaciones que asumen las partes aquí son distintas según el término comercial de que se trate. Es evidente que si estamos ante una compraventa “Franco fábrica”, al vendedor no le afecta en absoluto el paso de la frontera. Los Incoterms prevén como única obligación de este último, y eso cuando el comprador se lo solicite y por cuenta y riesgo del mismo, que le preste la ayuda necesaria para conseguir los documentos que pueda precisar para exportar la mercancía o para su tráfico posterior. Ocurre lo mismo cuando se trata de las compraventas “Franco vagón” y “FAS”, aunque en éstas, el vendedor asume además de los riesgos, los gastos del certificado de origen eventualmente reclamado por el comprador.

Respecto a las compraventas “FOB”; “C&F”; “CIF” y “Flete o porte pagado hasta” el vendedor debe proporcionar una mercancía “libre para ser exportada”. Así pues, le corresponde conseguir por su cuenta y riesgo, la licencia para la exportación, así como cualquier otra autorización similar, y pagar todos los derechos, tasas y cargas exigibles por el hecho de la misma, sin embargo, éstas son sus únicas obligaciones financieras en relación con el paso de la frontera, corriendo por cuenta del comprador tanto la importación de la mercancía como su tránsito por terceros países. El situar las

compraventas “C&F” y “CIF” junto a la compraventa “FOB”, ha venido a resolver las dificultades que se planteaban en este terreno, debido al hecho de que durante mucho tiempo se había asimilado la compraventa “FOB” a la “FAS” desde el punto de vista de los trámites para la exportación. En las compraventas “Franco sobre buque” y “Franco sobre muelle” será el vendedor quien haya de realizar los trámites para la exportación. Pero solo en la venta “Franco sobre muelle” el comprador estará exento del pago de los derechos y tasas de importación, salvo que las partes hayan acordado la fórmula “sobre muelle derechos por cuenta del comprador”. En cualquier caso, correrá por cuenta del vendedor la obtención en el país de embarque, del certificado de origen y demás documentos oficiales. Los dos términos “entregada”, normalizados posteriormente, presentan las mismas características y solo cuando se haya empleado el segundo de ellos “Entregada, libre de derechos, el vendedor debe sufragar los gastos de importación.

Los Incoterms son llamados, a veces, “Cláusulas de precio”. Aún siendo poco adecuada esta terminología, tiene el mérito de recordarnos que la referencia a uno de estos términos nos permite determinar los elementos que componen el precio que debe pagar el comprador. Por eso se recomienda a las partes que quieran modificar esta materia que lo hagan mediante una estipulación expresa, comprobando si esta disposición es compatible con la naturaleza específica de la compraventa contemplada.

Los Incoterms aunque regulan directamente la composición del precio, son poco explícitos en lo que atañe a las diferentes modalidades de pago. Al regular cada uno de los términos comerciales se limitan a establecer, junto a la obligación de hacerse cargo de la mercancía, la de pagar el precio concertado. Sin embargo, la versión inglesa de las reglas es más explícita, ya que determina que el comprador deberá pagar el precio según lo estipulado contractualmente (Pay the price as provided in the contract). Así pues, podemos concluir diciendo que al conceder los Incoterms libertad total a las partes en esta materia, es a las mismas a quien corresponde prever, con toda la precisión deseable, el lugar y la fecha del pago, así como cualquier otra circunstancia. Sin embargo, debemos tener en cuenta que muchas veces el derecho aplicable prevalecerá sobre la voluntad de las partes, así, en muchas ocasiones se aplicará el principio recogido en el Código Civil francés en el artículo 1.651 que establece que el comprador debe efectuar

el pago en el lugar y momento en que se haga la entrega, nos encontramos con que en la mayor parte de las compraventas reguladas por los Incoterms será el momento de la entrega el que determine el del pago, excepto cuando se trate de las compraventas “C&F” y “CIF”, en las que el pago tiene lugar contra la entrega de los documentos, como ocurre en la compraventa “OB” cuando el vendedor se haya comprometido a proporcionar un conocimiento de embarque.

El problema del pago va a dar lugar a la intervención del derecho nacional aplicable, que es el que da una solución jurídica a los problemas que los Incoterms no pueden resolver, en efecto, los Incoterms dejan la solución de estos problemas en manos del O.J. aplicable, por eso nos parece necesario dar alguna pequeña indicación en cuanto al modo de proceder a la determinación de este derecho. El problema se puede plantear de dos maneras, según que las partes hayan previsto o no someter su contrato a un derecho determinado. En cualquiera de estas hipótesis es necesario fijar unos límites a la ley declarada competente para regir el contrato.

La mayor parte de los O.J. admiten que las partes intervengan a la hora de elegir la ley aplicable a su contrato. Las partes están habilitadas para localizar su contrato dentro de un sistema jurídico determinado, cuyo derecho será por ello aplicable, así pues, ¿Pueden las partes referirse a cualquier ley aunque no tenga ninguna relación con el contrato?. El problema es muy delicado, sin embargo, hay que aconsejar a las partes para que escojan una ley que tenga algún vínculo, al menos indirecto, con la operación que se está realizando, el vínculo en cuestión puede referirse a las características económicas de la operación, vemos que al igual que en un transporte marítimo, cuando se trate de una compraventa marítima, se puede elegir la ley inglesa, aunque ninguna de las partes tenga dicha nacionalidad, ni las mercancías se encuentren en Inglaterra, para facilitar la ejecución del contrato, especialmente con respecto a terceros (Banqueros, agentes de tránsito) pertenecientes a un medio comercial familiar al derecho inglés.

Cuando las partes no hayan determinado cuál es el derecho aplicable se plantean grandes problemas, ya que diferentes sistemas nacionales de conflictos de leyes no adoptan una actitud uniforme al respecto; según las tendencias, se estará a la voluntad de las partes o a la localización objetiva del contrato. Respecto a esto, algunos O.J. Establecen como presunción de ley aplicable la ley del lugar de celebración del

contrato, mientras que otros determinan que es la ley del lugar de ejecución del contrato. Y por otra parte, en Gran Bretaña, Rusia y Eslovaquia se considera que la inserción en un contrato de compraventa de una cláusula de arbitraje en la que se designe la sede del mismo, implica que es voluntad de las partes el someter el contrato a la ley del lugar o sede del arbitro. La Convención de La Haya, sobre la ley aplicable a las compraventas de objetos muebles corporales en el ámbito internacional, que prevé la aplicación de la ley nacional del vendedor o bien la del comprador, si el contrato se celebró en su país. Ante tanta incertidumbre, debemos llamar la atención de las partes para que vean la imperiosa necesidad de no omitir en su contrato una expresa referencia al derecho que le es aplicable, salvo que se trate de un contrato tipo sometido a condiciones generales que contengan disposiciones con este fin. Así, por ejemplo, las condiciones generales de la Comisión Económica para Europa relativas a la compraventa de material de equipo, que establecen como ley aplicable la del vendedor, salvo estipulación en contrario de las partes. El derecho aplicable al contrato, regulará todas las cuestiones que puedan surgir entre vendedor y comprador y que no estén recogidas en los Incoterms. Esto no quiere decir que todos los aspectos jurídicos de la operación económica que constituye una compraventa comercial internacional estén sometidos a los Incoterms o a la ley aplicable al contrato, además de esta última, pueden intervenir otras leyes: primero, la ley del país en que se encuentra la mercancía, aplicable a la transmisión de la propiedad, al menos en las relaciones con terceros. En segundo lugar, las leyes de política económica, que son susceptibles de aplicarse en cada uno de los países con los que la operación tiene algún punto de contacto, a este respecto: la ley local puede disponer la ejecución de determinados actos dentro de su territorio de acuerdo con el espíritu con que los contempla y cualquiera que sea la ley aplicable al contrato original y aún cuando la esencia de las obligaciones, llegado el caso, esté directamente en juego, por ejemplo, prohibiéndose la realización de los pagos o entregas en determinados días, estableciéndose moratorias y sobre todo, hoy en día, sometiendo a autorización administrativa las exportaciones, importaciones o pagos, regulando los precios y la competencia. Se observa de inmediato que los Incoterms no ignoran la existencia de este tipo de leyes que inciden en las relaciones entre vendedor y comprador, ya que o bien las disposiciones relativas a la carga de los riesgos o bien las

que se refieren a las formalidades necesarias para el paso de la frontera, darán con frecuencia una solución. Sin embargo, teniendo en cuenta las dificultades suscitadas por las interferencias de los diferentes derechos nacionales en materia de compraventa internacional, comprobamos que el servicio que prestan los Incoterms es de otra naturaleza. Este no podrá ser realmente medido mas que si se tiene en cuenta que estas reglas uniformes ofrecen una solución para todos los problemas mas importantes que se puedan plantear entre las partes, solución que, por otra parte, se impondrá como norma contractual, independientemente de cualquier determinación de la ley aplicable.

Después de haber delimitado el contexto histórico en el que se desarrollaron los Incoterms y haber expuesto los principios en que se basan estas reglas internacionales, tanto desde el punto de vista teórico como técnico, es necesario que intentemos definir su estatuto jurídico, cuestión ésta, que está íntimamente relacionada con su futuro. Hemos resaltado el carácter facultativo de los Incoterms. Sin embargo, este aspecto facultativo no es la única característica que tienen. Hemos visto que habían sido calcados de los usos empleados con mayor frecuencia en las compraventas a las que se refieren y esta semejanza entre los Incoterms y los usos no cesa de aumentar, ya que, en virtud de un efecto reflejo, los usos empleados en el comercio internacional se han ajustado a aquellos; en efecto, son numerosos los contratos-tipo y las condiciones generales de compraventa que, siendo antes fuente principal de los usos, ahora se remiten a los Incoterms. Debemos, pues, concluir diciendo que los Incoterms representan una especie de redacción sumaria de la costumbre internacional en materia de compraventa.

Se les puede reconocer, a los Incoterms, un cierto valor normativo, como reglas supletorias interpretativas, al ser reflejo de las prácticas mas corrientes respecto a ciertas clases de compraventa.

La precisión de este análisis del estatuto jurídico de los Incoterms no debe eximir a las partes de actuar con una gran prudencia puesto que estas opiniones no son compartidas en todos los países, aunque van teniendo una mayor aceptación. Por lo tanto, se recomienda a las partes que quieran beneficiarse de la reglamentación que les ofrecen los Incoterms, que estipulen su aplicación expresamente en el contrato.

De todo lo que hemos expuesto sobre los Incoterms deducimos que su valor jurídico es fruto de su conformidad con las prácticas comerciales internacionales. Aquí reside su fuerza, pero también su vulnerabilidad, en la medida en que los avances técnicos tienen como consecuencia la evolución de los usos, y esto a su vez puede dar lugar a que se replantee de nuevo en el futuro la identidad de los Incoterms con las prácticas comerciales más corrientes.

La CCI, dado su perfecto conocimiento del mundo de los negocios, puede evolucionar los Incoterms comedidamente, y tan pronto como sea necesario, para que sigan siendo fiel reflejo de los usos más en boga dentro de la compraventa internacional. Así se garantiza que los Incoterms conservarán el valor normativo que les hace ser considerados como una fuente del Derecho Mercantil Internacional.

Aunque la banca facilita las transacciones mercantiles salvaguardando los intereses del vendedor y los del comprador mediante los créditos documentarios que permiten conjugar el deseo natural del primero de percibir dinero contra entrega de la mercancía con el lógico del segundo de que se le entregue la mercancía en contraprestación inmediata al pago que acaba de efectuar, también es cierto que las entidades bancarias suelen actuar, en la mayoría de los casos, a la vista de las condiciones de seguro que amparan el transporte y que, junto con el conocimiento de embarque<sup>37</sup> y la factura comercial, disminuyen el riesgo que podría suponer la operación de pago. El seguro se concierta por el comprador o por el vendedor según se trate de una venta<sup>110</sup> FOB<sup>38</sup> (Free on board) o CIF (Cargo in free), pero, en cualquier caso, al exportador le interesa vender CIF suscribiendo el contrato con una compañía de su país que conozca de antemano para evitar las dificultades que puede acarrearle una cobertura contratada en el lugar de destino por un tercero, a quien no le será fácil controlar, máxime si el acuerdo respecto de la operación estipulado entre compra comprador y vendedor prevé pagos aplazados o entregas sucesivas. En estos dos casos, por ejemplo, de producirse una pérdida total, siempre resulta más sencilla la tramitación del pago de la pertinente indemnización cuando el seguro se establece en el domicilio del vendedor. Al vendedor que exporta sus productos le merece la pena el pequeño esfuerzo que pueda suponerle el

---

<sup>37</sup> Documento que acredita la recepción de las mercancías a bordo, en las condiciones que estipula el mismo.

cálculo del precio de la mercancía en el lugar de destino, en cuanto le facilita la colocación de la mercancía al exportador que ya no tiene que tomarse la molestia de concertar flete y seguro ni de determinar la cantidad que ha de añadir al valor FOB para obtener el coste del producto. Controla la exportación desde el punto de origen hasta el de destino, descarta la eventual posibilidad de quedarse sólo y sin protección frente a su cliente extranjero que no le paga, adapta las condiciones de seguro a sus propios intereses, y, por último, no habrá de temer arduas discusiones con una entidad aseguradora extranjera y permanece bajo la protección y tutela del O.J. español. La Cámara Internacional de Comercio ha elaborado unas reglas y usos uniformes relativos a las Cartas de Crédito, que permiten al vendedor y a sus aseguradores cerciorarse de los requisitos que ha de llevar la documentación aportada y de la de responsabilidad que ha de asumir el vendedor. En concepto de garantía, en cualquier caso, el comprador puede instruir a su banco para que exija otros documentos como, por ejemplo, la factura consular, el certificado de origen, la lista de embarque o los certificados de peso, de calidad o de análisis, etc., pero el más representativo siempre es el conocimiento de embarque.

Los conocimientos de embarque, según Vigier<sup>38</sup>, son unos documentos en los que el Capitán reconoce haber recibido a bordo determinadas cosas para su transporte, las cuales, una vez terminado éste, promete entregar al legítimo tenedor del título, y según el propio autor, el conocimiento se ha convertido en el título único para fijar los derechos y obligaciones del naviero, del Capitán y del fletador en todo el contenido del contrato de transporte. Por eso al suscribir seguros de mercancías interesa no perder de vista los modelos de conocimientos de uso más común en las navegaciones de que se trate, en cuanto recogerán las principales características de las responsabilidades asumidas por los transportistas marítimos, al tiempo que fijarán los supuestos de exoneración y mencionarán las disposiciones aplicables<sup>39</sup>, en caso de transportes combinados y, por la misma razón, es conveniente no olvidar el contenido de las cartas de porte ni los textos legales a que las mismas han de ser referidas.

---

<sup>38</sup> Término IMCO usado en la compraventa internacional y cuyo significado es el de libre a bordo.

<sup>39</sup> Convenio de Bruselas de 25 de Agosto de 1.924; Protocolo de 1.968 y Reglas de Hamburgo.

En el contexto de la Ley española de 22 de diciembre de 1.949, que introduce las normas del Convenio de Bruselas de 1.924, fundándose sobre el ordenamiento positivo de nuestro país, Sánchez Calero atribuye al conocimiento de embarque una triple función:

- a) Es presupuesto esencial para la aplicación de la mencionada Ley a un contrato de transporte de mercancía por mar, salvo que se sustituya por algún documento similar (orden de entrega o delivery order, conocimiento directo, conocimiento recibido para embarque o mate's receipt debidamente cumplimentado que, en castellano, se denomina "admítase".
- b) Es un documento probatorio de la realización del cargamento en el buque y de su entidad, que, al mismo tiempo, sirve de prueba para el contrato de transporte.
- c) Es un título valor que incorpora el derecho a la entrega de las mercancías en el puerto de destino y que reviste además carácter representativo de las mercancías.

La obligación de extender un conocimiento tras la entrega de la mercancía en el que se plasmen los datos precisos para su identificación, el número de bultos y el estado y condición aparente de los mismos ha dado lugar a que respecto de los créditos documentarios los bancos exijan un conocimiento de embarque limpio, antes de la aceptación de los documentos previa al pago de que se trate, y determinadas entidades navieras se han prestado, en la práctica, a expedir conocimientos de embarque limpios contra entrega por parte del cargador de una carta de indemnización que les exonera de su responsabilidad en relación con los daños sufridos por la carga e impide a los aseguradores de la mercancía dañada llevar adelante una acción, en vía de recobro, contra el porteador responsable. Esta práctica no resulta correcta y los aseguradores, en cualquier caso, pueden hacer valer los pactos recogidos en la póliza sobre las medidas necesarias para el recobro y conservación de las cosas aseguradas, en línea con lo establecido en el caso *Brown Jenkinson*<sup>40</sup>, por la Court of Appeal británica al estimar que la carta de indemnización ofrecida a los armadores, cuando los porteadores emiten una declaración falsa y pretenden que los receptores de los conocimientos y los bancos se fíen de ella, resulta contraria a derecho y no puede ser ejecutada, desde un prisma

---

<sup>40</sup> V. Percy Dalton, en 1.957

jurídico, debido a que reúne todos los elementos de un engaño torticero. Sin embargo, lo fundamental del citado fallo de la corte de Apelación estuvo en que vino a confirmar la distinción entre las disputas de buena fe, que se basan en las condiciones y embalaje de las mercancías, y las transacciones que implican un fraude de ley.

Respecto del transporte de mercancías, sin embargo, es necesario tener en consideración también los contratos de fletamento por tiempo y `por viaje, de acuerdo con las estadísticas mas recientes, representan un gran volumen de tráfico, sobre todo en lo que respecta al intercambio de granos, cargas secas, carbón, crudos y mercancías líquidas y semifluidas. El fletamento por tiempo (Time charter) convierte al fletador en armador del buque y por eso, es él precisamente, el que ha de organizar los viaje; firmar los documentos y asumir las obligaciones adquiridas respecto de la carga. Por regla general, el fletante continuará pagando los salarios y la manutención de la tripulación, ocupándose de suscribir los seguros del buque y responsabilizándose del mantenimiento y conservación del casco y de las máquinas durante la vigencia del contrato.

El fletamento por viaje (Voyage charter) no supone una cesión del buque por períodos o plazos predeterminados, sino que implica exclusivamente el transporte de mercancías durante un viaje o viajes concretos entre los puertos previstos en la relación contractual. El fletador por viajes sólo pretende llevar a cabo la conducción de cargamentos y el fletante conserva la gestión náutica y comercial del buque.

La BIMCO<sup>41</sup>, de Copenhague, la COS<sup>42</sup> británica y otras entidades similares, a través de sus Comités especializados, han realizado una fructífera e interesante labor en pro de la uniformidad de los contratos de fletamento que, actualmente, se ajustan en los diferentes tráficos de mercancías a los modelos de las pólizas redactados por dichos Comités para cada tráfico concreto.

Por flete se entiende, por lo general, el importe que ha de abonarse al fletante o a su agente respecto del transporte de mercancías desde el puerto en que hayan sido embarcadas hasta el de destino de las mismas, pero las modalidades de fletamento mencionadas reflejan en algunos casos, como en los contratos suscritos por tiempo,

---

<sup>41</sup> Conferencia Internacional Marítima del Báltico (Baltic and International Maritime Conference).

<sup>42</sup> Cámara de Marina Mercante (Chamber of shipping).

datos que coinciden con los elementos del arrendamiento. Los principales tipos de fletes son:

- a) Pagadero en el momento de la entrega real y exacta de la mercancía en el lugar de destino.
- b) Pagado por adelantado o anticipado.
- c) Pagadero tanto si la mercancía y el buque llegan al puerto de destino como si no llegan por haberse perdido con anterioridad.
- d) Aquel cuyo importe se fija previamente en una cifra global.
- e) El que consiste en la remuneración abonada respecto de un fletamento por tiempo y que, desde un punto de vista estricto, se considera más bien como alquiler o renta que como flete.
- f) Otras modalidades reflejan las penalizaciones que han de abonar el fletador al fletante en caso de que no sea capaz de completar la carga, falso flete (dead freight), o la parte de flete que ha de abonarse en caso de cumplimiento parcial del contrato.

Tanto los diferentes métodos de transferir dinero al extranjero como la actividad de los organismos de control de las operaciones en moneda extranjera deben cuidarse al extremo por los empresarios de seguros que suscriban pólizas de mercancías, para poder estudiar la incidencia de ambos extremos sobre los riesgos garantizados, antes de la firma de sus contratos respecto de operaciones de exportación o importación.

La póliza es el documento en el que se plasma el contrato y constituye la ley por la que se rige el mismo, no sólo en el marco del O.J. español<sup>43</sup>, sino en muchas legislaciones de otros países marítimos. En el clausulado se establecen tres tipos de condiciones:

- a) Condiciones generales.
- b) Condiciones particulares.
- c) Condiciones especiales.

Las condiciones generales constituyen el armazón del contrato y en la mayor parte de los casos, deben aprobarse por el órgano de la Administración que tiene a su cargo el control de los seguros privados, fijando las normas genéricas que deben seguir todos los

contratantes suscritos respecto del transporte de mercancías, por lo que el texto no variará mucho de un país a otro ni de una compañía de seguros a otra.

Las condiciones particulares, por lo general son manuscritas y reflejan la manifiesta intención de las partes contratantes en cada caso concreto al referirse a la modalidad de la póliza<sup>44</sup>; a la duración del contrato; a las características de los buques porteadores; a los medios de transporte terrestre o aéreo en el caso de los transportes combinados o multimodales; a la clase, cantidad, y valor de la mercancía y al que se desee asegurar respecto de la misma; a los embalajes; al peso y marcas de cada bulto; al lugar en que haya de iniciarse el transporte; la ruta prevista; al lugar final de destino; a los intereses del cargador, del destinatario o de cualquier otro beneficiario (tanto si se le designa expresamente como tal en la póliza, certificado, aplicación o declaración, como si no refleja este dato); a la liquidación de averías y asimismo, a las previsiones en materia de coaseguro y de prevención y protección de riesgos.

Las condiciones especiales, mediante cláusulas impresas, habitualmente, reflejan los pactos que afectan a derechos y obligaciones de las partes contratantes como ampliación o modificación de lo estipulado en las condiciones generales. Como ejemplo de las mismas, en España tenemos las del Sindicato Nacional de Seguros para:

- a) Garantizar los riesgos de guerra y huelgas.
- b) Incluir el riesgo de roturas.
- c) Asegurar las cubiertas<sup>45</sup>.
- d) Los robos parciales y los derrames de contenido, durante el viaje cuyo riesgo se cubre.
- e) La cobertura de rotura y oxidación de la maquinaria y sus accesorios.
- f) Garantizar el caso de podredumbre por paralización del aparato frigorífico o de la Máquina principal.
- g) La caída de bultos al mar durante la carga o la descarga<sup>46</sup>.
- h) Incluir los riesgos de robo e incendio sobre muelle.

---

<sup>43</sup> Artículo 358 del Código de Comercio y las sentencias del TS de 22 de Diciembre de 1.894; 27 de Mayo de 1.896; 28 de Noviembre de 1.905; 16 de Mayo de 1.907; 9 de Julio de 1.933 y 27 de Marzo de 1.936.

<sup>44</sup> Flotante,; por viaje; terceros cargadores; etc.

<sup>45</sup> Carga que se lleva sobre la cubierta principal del buque y sobre las escotillas de bodega.

<sup>46</sup> No garantizada en las vigentes condiciones generales de las compañías españolas.

i) Objetos de arte.

Cuando se incluyen cláusulas inglesas, para evitar problemas jurídicos que se pueden plantear al quedar inscritas en un contexto distinto del que sirvió de base para redactarlas, resulta preciso plasmar las salvedades pertinentes en las condiciones particulares de la póliza.

Ante la necesidad de ampliar las garantías de los seguros de mercancías adaptándolas a los contratos actuales de compra-venta y transporte, (muy distintos por cierto a los que se suscribían cuando viajaban con la mercancía los sobrecargos y sólo se aseguraba el período transcurrido desde que se colocaba la carga a bordo hasta la descarga en el lugar de destino), Las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres han venido a dar una respuesta adecuada a la misma. Las últimas versiones de estas cláusulas contemplan el tráfico actual en el que es común, por ejemplo, que un vendedor “CIF” intercambie sus títulos sobre la carga por dinero en metálico que le entrega un banco, o un corredor o agente comisionista, según los casos, de forma que la suerte de los bienes vendidos no preocupa al vendedor una vez facilitados los documentos convenidos; entre ellos juega un papel relevante el Conocimiento de embarque (Bill of lading), junto a la póliza del seguro que lo complementa y refuerza. Las Cláusulas del Instituto para el transporte de mercancías reflejan entre otras las estipulaciones siguientes<sup>35</sup>:

**Cláusula de tránsito, (Transit clause)**, que incorpora la cláusula de almacén a almacén, cubre el transporte desde el almacén de origen al almacén de destino y prevé un máximo de sesenta días de plazo a partir del momento en que se descargue la mercancía al costado del buque en el puerto final, señalado al efecto, además de prevenir la entrega en lugares de almacenaje distintos de los reflejados en la póliza.

**Cláusula de terminación de la aventura, (Termination of adventure clause)**, Mediante la cual se mantiene vigente la cobertura de la póliza hasta la venta o reexpedición del objeto asegurado, con un plazo máximo de sesenta días a contar desde el final de la descarga, Incluso si la aventura finaliza en distinto lugar del previsto o por otra causa antes de la entrega, subordinando dicho mantenimiento de garantías a que el asegurado, o quien corresponda, avise inmediatamente a los aseguradores y pague, en su caso, la sobreprima que se estipule.

**Cláusula de embarcaciones, almadías y gabarras, (Craft clause)**, a pesar de que la cláusula de tránsito, garantiza el curso ordinario del transporte, los aseguradores han estimado oportuno, dejar constancia de los siguientes extremos:

- a) Que se hacen cargo de las garantías mientras los bienes asegurados permanezcan en una embarcación de las previstas en la presente cláusula.
- b) Que al considerar cada embarcación por separado a efectos de seguro, están permitiendo indemnizaciones mas elevadas que si toda la mercancía se tomará en conjunto como base a efectos de la aplicación de franquicias porcentuales y que asimismo, el asegurado percibirá, en caso de pérdida total de parte bajo condiciones “Franco de avería particular”, en virtud del propio razonamiento, el importe que le corresponda. Desde luego, en todo caso, esta cláusula ha de referirse a la cláusula de averías prevista en términos “Franco de avería particular” de tal modo, por ejemplo, que si la embarcación embarranca, se hunde o arde, se indemnizarán las averías particulares, sin deducción porcentual alguna.
- c) Que siendo conscientes de que las gabarras transportan mercancías bajo condiciones que exoneran de responsabilidad a sus titulares o propietarios, renuncian a pedir información sobre lo pactado antes de suscribir estas cláusulas.

**Cláusula sobre cambio de viaje, (Change of voyage clause)**, los aseguradores han redactado esta cláusula que cubre los cambios voluntarios de destino durante el período garantizado en el contrato, siempre y cuando se comunique dicha alteración con prontitud a los aseguradores y, además se pague la sobreprima estipulada al respecto. Esta cláusula se puede contemplar desde tres variantes diferentes:

- a) **Franco de avería particular, (Free or particular average “FPA”)**.
- b) **Con avería, (Average clause “WA”)**.
- c) **Todo riesgo, (All Risks)**.

Bajo la modalidad “Franco de avería particular” no se cubren las averías particulares o pérdidas parciales que tengan origen en un hecho accidental, excepto cuando:

- a) El buque embarranque, se hunda o se quemé.
- b) Se registre pérdida total de un bulto durante las operaciones de carga, transbordo o descarga.
- c) La pérdida o daño se derive de explosión o colisión o contacto del buque con cualquier sustancia externa que no sea agua.
- d) Sean razonablemente atribuibles a las operaciones de descarga en un puerto de arribada; a este respecto ha de añadirse que también se indemnizan, bajo esta variante, los gastos de reexpedición y almacenaje incurridos para disminuir o minimizar cualquier pérdida o daño cubierto en póliza.

Bajo la modalidad Con avería, se cubren las averías particulares cuyo importe supere la franquicia, estipulada en póliza, además de las garantizadas en la versión “FPA”. La diferencia mas importante con la “FPA”, radica en que la modalidad “WA” prevé la indemnización de los daños por temporal que tengan carácter de avería particular en cuanto superen la franquicia.

La modalidad Todo riesgo cubre cualquier pérdida o daño que sufra el objeto asegurador, pero de forma que no se garantiza, en ningún caso, la pérdida, daños o gastos causados directamente por retraso, vicio propio u otra cualidad intrínseca del bien asegurado.

Bajo las tres variantes de esta cláusula se indemnizarán además, los costes derivados de la participación en los gastos de conservación del objeto asegurado siempre que estén vinculados a riesgos de los cubiertos.

**Cláusula de pérdida total constructiva, (Constructive total loss clause)**, Con esta cláusula El Instituto sale al paso de los distintos tratamientos que recibe la pérdida total constructiva, en los diversos sistemas, impidiendo que se formule reclamación por pérdida total constructiva a no ser que se haga abandono de las mercancías dañadas,

sobre la base de que su pérdida total real parezca inevitable o por exceder el coste de su recuperación y envío del valor de los bienes en el puerto de destino.

**Cláusula de avería gruesa, (General average clause)**, puesto que los dueños de la carga, por lo general, no tienen control posible sobre el lugar y modo en que habrá de prepararse el reglamento, esta cláusula prevé que los aseguradores aceptarán las liquidaciones de avería gruesa o de gastos de salvamento que se preparen de acuerdo con las Reglas de York y Amberes<sup>47</sup>, o en línea con las disposiciones vigentes en un país extranjero, si así lo estipulara el contrato de fletamento.

**Cláusula de navegabilidad admitida, (Seaworthiness admitted clause)**, en virtud de esta cláusula, se sobreentiende admitida la navegabilidad del buque porteador en cuanto afecta a las relaciones entre el asegurador y el asegurado, pero sin que tal admisión alcance, por el contrario, a las estipuladas entre el asegurado y el armador. Esta garantía la suscriben los aseguradores por el escaso control que en la práctica cabe al asegurado, en la mayoría de los casos, sobre el buque y su gestión náutica. Por eso mismo precisamente se refleja la salvedad de que no quedará lesionado el derecho que asiste al asegurado de obtener un recobro cuando la pérdida pueda atribuirse a un acto que lleve implícito “culpa o un comportamiento inadecuado de los armadores o de sus servidores, cometido sin consentimiento ni conocimiento del asegurado” de tal forma que si bien en caso de innavegabilidad la relación asegurativa se regirá por lo estipulado en esta cláusula, por la misma razón les será viable a los aseguradores una acción subrogada contra el tercero responsable.

**Cláusula de depósito, (Bailee clause)**, esta cláusula destaca la obligación del asegurado de velar por los intereses de sus aseguradores adoptando las medidas y cautelas precisas para advertir o disminuir las pérdidas, vigilando la conservación y ejercicio de cualquier derecho que le asista contra porteadores, depositarios o terceros. El planteamiento y la defensa por el asegurado de los derechos que puedan asistirle frente a porteadores, depositarios o terceros, permite una acción subrogada de los aseguradores sin temor a que se les oponga alegación de prescripción o caducidad, de tal modo que termina por repercutir en beneficio de su cliente en cuanto que el recobro

---

<sup>47</sup> Reglas que codifican la reglamentación a aplicar sobre averías gruesas.

que pueda obtenerse mejorará la estadística del asegurado y permitirá la fijación de tasas de prima mas bajas en transportes posteriores.

**Cláusula de no efecto para el transportista, (Not to inure clause)**, Esta cláusula, en relación con las previsiones contractuales que establecen la exoneración de responsabilidad de los transportistas o depositarios, establece que ni unos ni otros pueden eludir su responsabilidad económica respecto de los daños garantizados en la póliza de seguro que puede sufrir la mercancía asegurada, en virtud de pactos expresos al respecto reflejados en los contratos de transporte o depósito. Sobre este particular, no debemos olvidarnos de que no todos los contratos de transporte, fletamento o depósito han de estar encuadrados en el ámbito de aplicación de las Reglas de la Haya<sup>48</sup>

**Cláusula de ambos culpables de colisión, (Both to blame collision clause)**, Los tribunales de algunos países, en los casos de colisión, como por ejemplo Inglaterra, tras considerar la parte fraccionada de falta cometida por cada buque tratan de prorratear la culpa de cada uno de los buques de acuerdo con su estimulación, en línea con lo establecido a partir del Convenio de Bruselas de 1.910 sobre la materia; pero, en otros países como los EEUU. Por ejemplo, si ambos buques incurren en falta, ambos son culpables en la misma medida y además, cada buque ha de correr con la mitad de los gastos del otro. En principio, el dueño de la carga tiene derecho a exigir indemnización respecto de todos los daños que haya sufrido su mercancía a menos que se lo impida alguna cláusula inserta en su contrato de fletamento. Pero, en la práctica, los conocimientos exoneran de responsabilidad por colisión al buque porteador y lógicamente, los dueños de las mercancías acuden contra el otro buque, cuyo armador, a su vez, repite contra el porteador dicha reclamación al incluirla entre las demás partidas de la que, por su parte, tiene formulada como consecuencia de lo ocurrido. De esta forma, cuando el armador del buque porteador abona la mitad de los daños del buque no porteador, está haciendo efectivos, al mismo tiempo, la mitad de los de la carga que amparó su mismo contrato de fletamento en el viaje efectuado en su buque. La solución no parece lógica puesto que, por el contrario, de haber sido el único responsable de la colisión no se hubiera visto obligado a pagar cantidad alguna a los dueños de la carga que viajaba a bordo de su buque; y precisamente por haberlo sido sólo en alguna

---

<sup>48</sup> Son las mismas de York y Amberes, pero a veces se usa esta denominación.

medida, ha de pagar la mitad. Para evitar las responsabilidades derivadas de colisión, los armadores incluyen en sus conocimientos de embarque la Cláusula ambos culpables de colisión, que exige al dueño de la carga la obligación de reponer al armador del buque que la transporta el importe de cualquier reclamación por daños a la mercancía dimanada de la colisión e incluida en la liquidación practicada entre los dos buques. La fórmula asegurativa prevista en esta cláusula protege adecuadamente al asegurado en relación con los riesgos cubiertos y con las responsabilidades contractuales derivadas de la inserción en los conocimientos de la Both to blame collision clause.

Los contenedores participan de las características del casco y de las mercancías a efectos de su seguro, y por tanto se han tenido en cuenta por el Instituto de Aseguradores de Londres al redactar las cláusulas sobre casco y mercancías. Además de las circunstancias propias del objeto que había de cubrirse en las variantes de las cláusulas del Instituto a término para contenedores. Tanto las cláusulas que presentan garantías a todo riesgo como las que las limitan a avería gruesa, gastos de salvamento y participación en los gastos de conservación, comienzan recogiendo un cuadro en que se identifica el objeto asegurado, al detallarse el tipo y tamaño del contenedor, sus marcas de identificación y su valor, y en el que, además, se refleja el importe a que ascenderá, en caso de siniestro, el deducible establecido en el contrato, los límites marítimos y territoriales y, asimismo, el nombre o los nombres de los buques transoceánicos que han de transportar los contenedores. Las cláusulas a todo riesgo y las que limitan las garantías a términos más restringidos recogen las estipulaciones para casos de pérdida total constructiva en línea con las cláusulas del Instituto para cargamentos pero previendo, asimismo, que si el valor contribuyente excediera del valor asegurado el seguro correría con el total de la contribución; las referentes a los casos en que ambos buques resultan culpables de colisión en un texto más extenso que el redactado para cargamentos; la cláusula de navegabilidad admitida y la de beneficio al transportista con textos muy similares, también, al de las de Cargamentos del Instituto y, por último, las de cesión y venta del contenedor en términos parecidos a las de cascos del Instituto.

En ambas versiones coinciden también las cláusulas de Externos para caso de rescisión; de libre captura y secuestro; de exclusiones radioactivas; libre de

reclamaciones derivadas de confiscación, nacionalización, requisa o derechos de prioridad y libre de huelgas, motines y tumultos populares.

En la versión a todo riesgo se cubre la pérdida del objeto asegurado y los daños que sufra cuando viaje sobre cubierta o en bodega dentro de los límites geográficos previstos en cada caso concreto en el cuadro correspondiente, siempre que se produzca la pérdida total del contenedor o que sufra daños por varada, hundimiento o colisión del buque en que realice el viaje y cuando haya de contribuir a la avería común; o si los daños pudieran atribuirse razonablemente a un incendio o explosión que se inicie fuera del aparato o a la colisión o contacto del buque o artefacto con cualquier materia externa al mismo. Las cláusulas de garantía menos amplias cubren únicamente el objeto asegurado en relación con los transportes que se realicen dentro de los límites geográficos y en los buques previstos, en el cuadro correspondiente, respecto de cualquier riesgo de pérdida total, contribución en avería gruesa o gastos de salvamento, o participación en los gastos de conservación incurridos al objeto de investigar o disminuir cualquier pérdida garantizada en el contrato.

La creciente competencia en materia de primas y garantías no deja a los aseguradores demasiado margen, pese al desarrollo del comercio, para hacer frente al empeoramiento de resultados a escala internacional en la época de crisis que ahora atravesamos, ni había permitido, con anterioridad, soluciones que animaran en su labor diaria a los empresarios de seguro; por ello, precisamente, los mercados nacionales vienen concentrando esfuerzos en las posibilidades de prevención o disminución de daños puesto que las medidas de aumento de primas, restricción de condiciones o rescisión de pólizas puestas en práctica sólo han demostrado ser realizables en forma limitada en razón de la fuerte competencia entre los aseguradores del ramo marítimo. El estudio de la susceptibilidad de las mercancías a los daños producidos por corrosión, estiba defectuosa, manipulación inadecuada y otras causas similares, junto con el de las posibilidades de prevención respecto de las mismas y el de las causas de daños, ha proporcionado interesantes resultados que han permitido a los Comités de Prevención sacar provechosas consecuencias que se van dejando sentir en el ánimo de los aseguradores a la hora de tarifar los riesgos a que se refieren sus contratos y ha dado lugar, asimismo, a que, de este modo, puedan completarse las recomendaciones que

venían postulándose por diversos organismos internacionales en materia de normalización de embalajes. Además, al propio tiempo, los aseguradores, a través de los trabajos de éstos Comités tenedores y sus consecuencias, con el sistema de barcazas a bordo del buque (Lash o Lighter Aboard ship) y con la total normalización, a nivel internacional, de rótulos, marcas de identificación, instrucciones para la manipulación de mercancías, símbolos para cargas peligrosas, etc. Y dándose cuenta, en consecuencia, del impacto favorable que todas estas medidas han de lograr sobre los resultados de sus respectivos negocios.

Con respecto a las garantías de guerra y huelgas, en la actualidad, estos riesgos se excluyen de los estipulados en las pólizas, de forma global, para cubrirlos en términos limitados de acuerdo con cláusulas muy especiales, unas veces dentro del propio contrato y otras veces por otro distinto. Los riesgos de guerra forman parte de la cobertura básica de la póliza inglesa, por ejemplo, pero en la actualidad se excluyen de la misma mediante la cláusula libre de captura y embargo, impresa al margen de dicha póliza y que figura, además, entre las cláusulas del Instituto para cargamentos. En las condiciones generales de las pólizas españolas, se excluyen los riesgos de guerra, sin perjuicio de que, después, a través de la Cláusula para la cobertura de los riesgos de guerra del sindicato, puedan garantizarse dentro del mismo contrato de seguro.

Para el seguro de los riesgos de guerra, el mercado de Londres utiliza las cláusulas del Instituto para Guerra que, en primer lugar, comienza refiriéndose a la cláusula libre de captura y embargo, para, después, incluir la garantía de los riesgos excluidos en la segunda y además, añadir la cobertura de las pérdidas o daños causados al interés asegurado por hostilidades, operaciones de guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o lucha civil derivada de éstas o de los causados por minas, torpedos, bombas u otros artefactos bélicos. La limitación mas importante de la cobertura de los riesgos de guerra aparece en la cláusula segunda del Instituto que se refiere a los riesgos a flote e implican que tan sólo se garantiza la mercancía desde el momento en que ésta es colocada a bordo de un buque hasta que es descargada de dicho buque y que además, las garantías dejan de regir transcurridos quince días desde la medianoche del día de llegada del buque al puerto final de descarga, aún cuando siga a bordo la mercancía. Durante los transbordos, sin embargo, de un buque a otro, en puertos intermedios de un

viaje oceánico, se mantienen en vigor las garantías por un período de quince días mientras la mercancía permanezca en tierra en espera de ser cargada o en gabarras en tránsito.

La cobertura de los riesgos de guerra, en razón de su excepcionalidad y de la magnitud del riesgo que implica para los aseguradores, debe poder rescindirse en cualquier momento, mediante preaviso con 24 o 48 horas de antelación como máximo, debido a la imperiosa necesidad de ajustar las primas de acuerdo con las situaciones planteadas y las cláusulas de cancelación o rescisión de los diferentes mercados así lo prevén al permitir el reajuste de una prima nominal hasta el nivel de tasabilidad preciso en cada caso concreto.

Con respecto a los riesgos de huelga, también se excluyen de las garantías otorgadas por las pólizas españolas de seguro de mercancías, y el mercado de Londres por su parte, refleja esta misma exclusión en la cláusula libre de huelga, motines y tumultos populares de las del Instituto para cargamentos, en línea con un “modus operandi” similar al de los riesgos de guerra, para luego incluirse su cobertura a través de la cláusula española para los riesgos de huelgas en el seguro marítimo de mercancías u otros intereses del cargador, o en su caso, si así lo elige el asegurado o sus clientes, a través de las cláusulas para huelgas, motines y tumultos populares del Instituto de Aseguradores de Londres. El principio básico de estas coberturas es que se garantizan únicamente los daños y pérdidas materiales causados directamente por los huelguistas o por las personas que toman parte en motines, alborotos populares, etc., incluyéndose, asimismo, el robo por tales personas. En relación con éstas cláusulas es fundamental tener en cuenta, además, que no se cubren perjuicios indirectos y que tan pronto como los acontecimientos dejan de ser motines o alborotos populares para tomar el carácter de revolución, rebelión o guerra civil, las garantías ya no resultan suficientes debido a que tales riesgos han de ser referidos a la cláusula de riesgo de guerra. Las coberturas de guerra y huelgas no pueden estipularse esporádicamente, cuando lo deseen los asegurados, sólo al objeto de evitar una antiselección que termine minando la capacidad de suscripción de los mercados de Seguros y colocando en una peligrosa situación a todos los interesados en el transporte marítimo.

#### **IV – 5. - Los Seguros de Protección e Indemnización y los Clubes.-**

Los Clubes de Cascos se desarrollaron, a pesar de las multas a las que debían hacer frente, en la lucha contra el privilegio y monopolio que ejercían en Londres la Royal Exchange y la London Assurance. Posteriormente, y a raíz del surgimiento de la Merchant Shipping Act<sup>49</sup> inglesa, de 1.854, ven crecer a su lado las Sociedades de Protección Mutua de Armadores que pretenden proteger a sus miembros o asociados respecto de la responsabilidad por muerte o lesiones personales, derivada de colisión y excluida de las pólizas habituales de Cascos, que iba en aumento conforme se incrementaba el número de buques a vapor, su tonelaje y velocidad y con ellos las eventuales obligaciones que podían recaer sobre fletantes y fletadores.

Veinte años después se comenzó a suscribir por los Clubes la cobertura de los riesgos de indemnización en relación con la responsabilidad del armador frente a la carga transportada que desde el caso del Westenhope<sup>100</sup>, venía configurándose a través de sucesivas decisiones judiciales de tal modo que, paulatinamente, los fletantes se fueron incorporando a estas entidades para gozar de los beneficios derivados de la tenencia de un Certificado de Inscripción que les acreditara como Miembros mediante el pago de una cuota inicial, calculada sobre el tonelaje de registro bruto del buque y de las derramas que se necesitaran según los resultados de las flotas inscritas. Estos certificados renovados al fundirse los hielos del Mar Báltico, el 20 de Febrero de cada año, siguen, hoy en día casi las mismas vicisitudes administrativas que cuando, John Riley y su cuñado Peter Tindall, crearon en el año 1.855 la Sociedad de Protección de Armadores, aunque, en la actualidad, los quince Clubes del denominado grupo de Londres reúnan a los propietarios y fletadores de las tres cuartas partes del tonelaje mundial de buques Mercantes. Hoy día, los Clubes garantizan, asimismo, los riesgos de defensa, demora y flete, algunos de guerra y, en cierta medida, las responsabilidades derivadas de los siniestros de contaminación.

En España las necesidades de la navegación habían movido, ya desde los tiempos de la fundación de los Clubes de Protección e Indemnización, a los armadores españoles a ingresar como Miembros para disfrutar de los beneficios de la inscripción en estas

---

<sup>49</sup> Ley de Marina Mercante.

entidades; y a partir de la promulgación de nuestra Ley de Seguros Privados de 1.954, los aseguradores españoles se afanaron por conseguir que pudieran suscribirse directamente en España, estas garantías que, a partir de 1.962 proporcionan mediante contratos que presentan como trasfondo inmediato las Reglas de los Clubes en línea con la O.M. de 27 de Abril de 1.965 que exige se cubran los riesgos de responsabilidad del armador, por muerte o accidentes a personas a bordo de otro buque al que se haya abordado; las reclamaciones de los estibadores; la pérdida o daños a la carga, incluso cuando sean motivadas por navegación negligente; las averías causadas a otros buques, objetos o propietarios a flote o en tierra sin contacto; la remoción de restos; la cuarta parte de las averías causadas a otros buques; y los cuatro cuartos de recursos de terceros por daños causados a objetos fijos, móviles o flotantes que no sean buques.

El desarrollo de legislación uniforme en materia de responsabilidad del armador frente a la carga transportada bajo conocimiento con los diversos textos nacionales vigentes y con la copiosa jurisprudencia elaborada por los tribunales de los principales países marítimos, refleja la labor derivada de la suscripción de seguros de protección e indemnización que vienen permitiendo la búsqueda de nuevas soluciones para las relaciones entre armadores y cargadores mas de acuerdo con la evolución del tráfico marítimo. La mejor prueba de esta evolución son los trabajos preparatorios del Protocolo de 1.968 que ya dejaron entrever las tensiones entre países con flotas de buques mercantes para transportar y países con materias primas para cargar. Mas claramente dibujadas en la labor que ha desarrollado UNCITRAL/CNUDMI<sup>50</sup> que nos obliga a mencionar la necesidad de un planteamiento que concilie con una fórmula técnica adecuada los intereses involucrados en toda operación de transporte, resultaría muy recomendable buscar una solución que permitiera un equilibrio justo y ponderado entre aquellos que propugnan encuadrar el fundamento de la responsabilidad en el mero riesgo y quienes desean mantener la idea de basarla sobre la noción de culpa con o sin inversión de la carga de la prueba. En este sentido no debemos olvidar que las Reglas de la Haya suelen enfrentar a los aseguradores de mercancías con quienes suscriben los riesgos de protección e indemnización del armador en razón del pago de la indemnización y del principio subrogatorio que facultan el ejercicio de cuantos

---

<sup>50</sup> Conferencia de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

derechos y acciones pudieran asistir al cargador o al destinatario, a quienes asumen el seguro de mercancías de acuerdo con lo previsto en el conocimiento de embarque o en el contrato de transporte de mercancías. Por eso no tenemos que perder de vista la viabilidad de soluciones transaccionales sin perjuicio del exacto cumplimiento de las normas vigentes en cada caso concreto.

A través de sus reglas los Clubes cubren las consecuencias patrimoniales que puedan derivarse de la responsabilidad del Armador y de sus desembolsos con relación a<sup>100</sup>:

- a) Su condición de patrono en cuanto pueda ser declarado responsable de muerte, lesiones o enfermedad del Capitán, tripulantes o cualquier persona a bordo o cerca de un buque inscrito o a bordo de cualquier otro buque, o en cuanto haya de entrar de arribada o permanecer en puerto como consecuencia de las situaciones antes citadas. En caso de arribada la indemnización se limita a los gastos de puerto y a las pérdidas netas en concepto de combustible, seguro, nómina, víveres y provisiones incurridas a consecuencia de la desviación, mientras se consigue atención médica o se espere un sustituto.
- b) El transporte de pasajeros en cuanto dé lugar a reclamaciones de éstos, o de sus causahabientes, en los casos de muerte, lesiones, enfermedad y en los de pérdida o deterioro de equipajes. A este respecto en las Reglas se impone al armador que refleje en el billete de pasaje cualquier exoneración que le favorezca en la medida en que lo toleren los textos legales de aplicación al caso.
- c) El transporte de familiares del Capitán o de un miembro de la tripulación o de cualquier otra persona que el armador acepte transportar o mantener a bordo.
- d) La repatriación del Capitán o tripulantes y los gastos que ésta pueda acarrear.
- e) El envío de sustitutos al extranjero para reemplazar al Capitán o a un tripulante fallecido o desembarcado por enfermedad, lesión, deserción o

cualquier otra causa. Las Reglas dejan a discreción del Comité del Club, por lo general, la decisión respecto a cada caso concreto

- f) La indemnización por desempleo en caso de naufragio.
- g) La pérdida de efectos personales del Capitán o tripulantes.
- h) Los gastos incurridos con relación a los tripulantes náufragos.
- i) El salvamento de vidas humanas no indemnizable en virtud de una póliza de cascos, ni recuperable de los propietarios de la carga ni de sus aseguradores.
- j) Las colisiones de las que pudiera ser declarado responsable a consecuencia de pérdidas o daños a cualquier otro buque o carga o a otros bienes o propiedades que estén a bordo de dicho buque: Hasta la cuarta parte de la responsabilidad total del armador asociado; hasta el grado en que la responsabilidad del armador Asociado exceda del importe de la indemnización practicada en virtud de la póliza de casco y máquinas, de las garantías de excesos de responsabilidad y de la cobertura de la cuarta parte de responsabilidad total del armador.
- k) Daños a bienes o propiedades derivados de detrimento a puertos, diques, espigones, muelles y otros objetos móviles o inmóviles, que no sean buques o mercancías propiedades transportadas a bordo del buque inscrito, o de interferencias con derechos que guarden relación con estos objetos o instalaciones; la responsabilidad incurrida por un asociado en su condición de partícipe en cualquier acuerdo vinculado con la contaminación por hidrocarburos y las pérdidas, daños o gastos derivados de obligaciones contraídas en razón de dicho acuerdo.
- l) Daños causados sin contacto a buques, incluidos los ocasionados a los bienes o propiedades que estén a bordo de los mismos y aún cuando se produzcan sin roce material con un buque inscrito.
- m) Remoción de restos, en cuanto el asociado pueda resultar responsable del izamiento, remoción, destrucción, alumbrado o señalización de un buque inscrito o de cualquier otro buque.

- n) Contratos de remolque habituales de un buque inscrito u otros cualesquiera pactados para un buque inscrito. En las Reglas se exige sumisión al Comité del Club del contrato y otros requisitos como el pago de una derrama eventual si así se dispusiera.
- o) Contratos de indemnización que se refieran a las relaciones con estibadores u otros empleados, en cuanto afecte al manejo de las mercancías del buque inscrito; los dueños u operadores de grúas u otros artefactos o barcasas, utilizados en la carga o en la descarga; los propietarios u operadores de puertos, dársenas, diques secos o canales; cualquier otra persona que el Comité del Club, a su discreción, considere que entran dentro del alcance de esta cobertura.
- p) Pérdida o daños a la carga u otras propiedades que vayan a bordo del buque inscrito o que se pretenda que hayan de ir transportados en el mismo. Las Reglas hacen mención a las de La Haya, a los transportes mixtos y combinados y a todas las circunstancias de hecho o de derecho que modifican los presupuestos de responsabilidad del armador y del fletador en cuanto transportistas marítimos de mercancías, en una minuciosa relación casuística, en cuanto a riesgos cubiertos se refiere, que resulta aconsejable consultar en cada caso concreto a efectos de suscripción y de reclamaciones.
- q) Responsabilidad frente a la carga transportada en un buque inscrito y derivada de colisión con otro buque, ocasionada por culpa de ambos, por lo cual un Miembro puede ser responsable de indemnizar a un armador o a un fletador de otro buque debido a que las pretensiones derivadas de las pérdidas o daños acaecidos sea necesario determinarlas en un país en donde la responsabilidad respecto de los mismos tenga carácter conjunto y solidario y en el que no se estime válida la cláusula de ambos culpables de colisión.
- r) Contribución de la mercancía a la Avería común o gruesa (se incluyen a tal efecto los salvamentos) y la participación en los gastos de conservación que no se satisfagan en virtud de las pólizas de cascos

debido a los límites del compromiso de los aseguradores previstos en dichos contratos. Para que surta efecto esta garantía, es necesario que el valor asegurado del buque en la póliza ordinaria resulte, en todo caso, razonable.

- s) Multas impuestas a un asociado por descuido respecto de las condiciones de seguridad en el trabajo a bordo de un buque inscrito; errores u omisiones en las declaraciones de mercancías o en la documentación del buque o de la carga; contrabando o infracción de leyes u ordenanzas de Aduanas; incumplimiento de las normas vigentes en materia de inmigración y cualquier otro acto, falta o negligencia del Capitán o de los tripulantes o empleados del asociado que el Comité del Club entienda que encaja dentro del alcance de esta cobertura.
- t) Las costas y gastos en que incurra un asociado respecto de cualquier responsabilidad o desembolsos contra los que le garantizan las Reglas de la Asociación.
- u) Los riesgos inherentes al negocio de posesión, explotación o gerencia de buques que el comité estime oportuno dentro de la esfera de estas garantías y en la medida en que dicho Comité lo determine.

La propia amplitud de las garantías enunciadas hace preciso acudir a las Reglas de los Clubes en cada caso que se plantee, puesto que la relación que acabamos de plasmar solo permite una visión de conjunto de su contenido que obliga a manejarlas directamente a quienes busquen cualquier punto concreto de las mismas. Cada certificado de inscripción detalla los límites pactados respecto de cada buque con referencia a las Reglas del Club que lo emite y a las condiciones de garantía que, además, cabe sean referidas, como ocurre en nuestro país, por ejemplo, desde 1.962, a las del articulado de una póliza de seguro marítimo redactada para buques en cuanto a sus condiciones generales y que se acopla, en lo posible, en las particulares, a las peculiaridades propias de esta modalidad en nuestro país, sin que se logre subsanar la falta de un texto impreso nacional estudiado para P&I.

Los riesgos del Fletante y los del fletador se subdividen según el contrato de fletamento vigente que pasa a formar parte del seguro de responsabilidad del fletador al quedar incorporado al certificado de inscripción, de tal forma que viene a perfilar una cobertura a la medida de las necesidades propias de cada caso concreto. El fletante, por su parte, al exigir al fletador que cubra sus responsabilidades, mediante la inserción de una cláusula al efecto en el contrato de fletamento puede, de este modo, prescindir de las garantías que no le resulten necesarias en virtud de lo pactado sobre la explotación del buque.

Dentro del marco de nuestro ordenamiento y refiriéndose a soluciones de otros sistemas, es preciso que anotemos algunos comentarios que pueden aclarar la visión de conjunto de las Reglas que acabamos de recoger. En cuanto a daños corporales, los Clubes garantizan la responsabilidad del Fletante por muerte o lesiones de personas que se encuentren a bordo de otro buque al que el buque asegurado haya abordado, incluso cuando no habiéndose producido abordaje, exista obligación legal de atender la reclamación, así como la que pudiera derivarse frente a cualesquiera otras personas, tanto durante la manipulación de la mercancía del buque asegurado, como mientras se encuentran a bordo de éste, o en otro lugar. Estas reclamaciones pueden alcanzar gran importancia, no solo por su cuantía sino, también, por su frecuencia puesto que, fundamentalmente, pueden proceder de tripulantes y pasajeros a bordo de otros buques, estibadores, trabajadores, operarios de astilleros, pasajeros, visitantes, etc. Asimismo los Clubes se vienen haciendo garantes de la responsabilidad extracontractual civil del fletante, o de aquellos por los que éste es civilmente responsable, por muerte o lesiones corporales. En este sentido merecen especial atención en España las Sentencias del T.S. de 24 de Noviembre de 1.987, 28 de Noviembre de 1.990 y 3 de Octubre de 1.991. En materia de Daños a la carga, las Reglas cubren la responsabilidad del fletante por pérdida o daños producidos al cargamento por navegación negligente, inexperta o impropia del buque, así como por negligencia en el cuidado y custodia del mismo. El fletador al tomar la carga para su transporte, se compromete a su entrega y en tanto permanece bajo su custodia y cuidado está obligado a tomar las medidas necesarias para su salvaguardia. La entrega por parte del fletador de las mercancías en buenas condiciones no solo favorece a sus clientes (cargadores y receptores) evitándoles

quebraderos y perjuicios de toda clase, sino que con ella elude reclamaciones y también aumenta su prestigio. No puede, sin embargo, pretenderse que el fletador asuma responsabilidades por pérdidas o daños que están fuera de su control, como los causados por caso fortuito, fuerza mayor y vicio propio. La responsabilidad y defensa del fletador frente a la carga se regula en España en el Código de Comercio, en lo que a la Navegación de cabotaje se refiere, y en la Ley de 22/12/49 de transporte Marítimo de Mercancías, que incorpora a nuestra legislación el Convenio de Bruselas de 24 de Agosto de 1.924 denominado como Reglas de la Haya, y que trata de la navegación de altura.

El convenio del 24 fue modificado por el Protocolo de 23 de Febrero de 1.968, que aporta importantes mejoras al introducir la fórmula contenedor, en virtud de la cual se toman en cuenta en el conocimiento como unidades, los bultos que se encuentran dentro de la caja, siempre que se especifiquen como tales. Además la limitación relacionada al kilogramo también implica otra innovación positiva, lo mismo que la concesión a los auxiliares del fletador de exenciones y limitaciones idénticas a las que se le reconocen al propio fletador. El Protocolo de 1.968 no lo ratificó España y en 1.-978, poco después de su entrada en vigor, las Reglas de Hamburgo superaron los presupuestos innovadores del Protocolo al abolir el concepto del ejercicio de la debida diligencia para hacer que el buque esté en condiciones de navegabilidad, introducir como regla general la presunción de culpa por parte del porteador, a menos que pueda demostrar que él, sus dependientes o agentes han adoptado todas las medidas que se puedan exigir razonablemente, con el fin de evitar el daño y sus consecuencias; suprimir las excepciones, en materia de culpa náutica y manejo del buque, que facilitaban al armador las Reglas de la Haya y las de La Haya/Visby o de Hamburgo y aumentar los límites monetarios de la responsabilidad. En cuanto a daños materiales con o sin contacto se refiere, es preciso distinguir entre aquellos causados por el buque asegurado a otros buques, o mercancías a bordo de los mismos sin contacto; otros buques o mercancías a bordo de los mismos por abordaje, pero con el límite de una cuarta parte de las indemnizaciones; puertos muelles, diques, boyas, cables submarinos y cualquier otro objeto fijo o flotante con contacto o sin él.

Algunos de estos riesgos se incluyen corrientemente en las pólizas de cascos, como la contaminación de las aguas marinas, que ahora es objeto de cobertura especial Convenio TOVALOP<sup>51</sup>.

En cuanto a la remoción de restos, las Reglas se refieren a la obligación del fletante de extraer, trasladar o destruir los restos de un buque hundido en un puerto o en aguas jurisdiccionales de un país y tener en cuenta que hay ocasiones en las que el fletante puede librarse de dicho gasto haciendo abandono de los restos, pero que en determinados países esto no es posible, por lo que el coste que para el fletante Miembro supongan tales operaciones se les reintegrará, en razón de su inscripción, deduciéndosele del valor de los restos. Las Reglas garantizan el pago de los gastos incurridos al levantar o trasladar los restos de otro buque al que haya abordado el buque inscrito, en la medida en que no sean recuperables de otros seguros.

Por lo general, respecto a la avería gruesa, Las Reglas cubren la contribución del cargamento a la avería gruesa y a los gastos de salvamento no recuperables de los dueños de la carga como consecuencia de navegación negligente del buque o por haber infringido el contrato de transporte. En otros riesgos los Clubes garantizan:

- a) El exceso de responsabilidad por abordaje y el exceso de contribución a la avería gruesa, al salvamento y a los de salvaguardia, cuando la póliza de cascos no los reintegre totalmente, si bien ha de ser razonable el valor asegurado del buque en la póliza ordinaria.
- b) La pérdida de efectos de la tripulación y la indemnización por naufragio y los gastos de repatriación.
- c) Los gastos para mantener, repatriar o deportar presos o enviar sustitutos.
- d) Los gastos de puerto para desembarcar enfermos o heridos así como la pérdida neta que experimente el Asegurado en concepto de combustible, seguro, nómina de la tripulación, víveres y provisiones, como consecuencia de la desviación.

---

<sup>51</sup> Acuerdo voluntario de los armadores de petróleo relativo a la responsabilidad por contaminación de petróleo (Tanker owners voluntary agreement concerning liability for oil pollution)

- e) Las indemnizaciones que el fletante asegurado resulte contractualmente obligado a pagar a los propietarios de diques, remolcadores, gabarras, grúas y otros accesorios de carga o descarga, con la facultad, en el caso de los remolcadores, de deducir o rechazar la reclamación si resultara que no fue razonable la decisión de contratar el remolcador o aceptar los términos del mismo.

Los perjuicios no están cubiertos, de modo que el lucro cesante habrá de cubrirse, en todo caso, por las Institute Time Clauses Freight o por medio de pólizas de seguro de pérdida de beneficios o de seguro de demoras por huelga.

Los Clubes, suscriben también los riesgos de guerra, huelga, flete, demora y defensa. La suscripción de los riesgos de guerra se refiere principalmente a los buques cuyos mercados de seguro no garantizan estos riesgos y en el caso del Reino Unido, está estrechamente vinculada al reaseguro que asume respecto de los mismos el gobierno británico.

Respecto de los de huelgas, Las Reglas garantizan las demoras que se deriven de las que ocurran en tierra en su clase correspondiente y las de las declaradas por tripulantes, por separado, previendo, en ambos supuestos, las circunstancias que darán lugar a que la reclamación presentada por el armador se pueda admitir y las limitaciones pertinentes según las inscripciones practicadas en cada caso, en forma similar a lo que ocurra respecto de las garantías de protección e indemnización.

Las inscripciones respecto de los riesgos de flete, demora y defensa cubren el pago de los gastos y costas incurridos en la prosecución y defensa de reclamaciones no garantizadas en los contratos de seguro mas comunes. Por lo general las resuelven directamente los gerentes de los Clubes en una fase pre-contenciosa y la intervención de abogados y procuradores solo se pone en práctica cuando resulta aconsejable, según las circunstancias del caso. La extensa red de representantes en todo el mundo y de especialistas en cuestiones marítimas junto con la influencia de los Clubes en el tráfico marítimo mundial hacen aconsejable la suscripción de estas garantías por parte de los armadores en cuanto les proporcionan un valioso auxiliar en el ejercicio de la industria.

Los Comités respectivos, que están integrados por armadores elegidos entre los que tienen buques inscritos y que se reúnen periódicamente, aprueban las reclamaciones presentadas, estudian las dificultades surgidas respecto de algunas de ellas y deciden las líneas de la política a seguir de acuerdo con los estatutos de cada Club o Asociación. Los gerentes, de los cuales muchos son marinos, juristas o personas de gran experiencia en materias marítimas, se ocupan, por su parte, de la tramitación e investigación de las reclamaciones presentadas con la ayuda de sus representaciones en los principales puertos, que les asisten, ayudan e informan en su diaria labor. La constitución de fianzas o garantías, la investigación técnico-marítima y el desarrollo del Derecho Marítimo son temas a los que los Clubes dedican sus esfuerzos en ayuda de los armadores Miembros.

#### **IV-6.- La liquidación en el seguro marítimo.-**

La liquidación en el seguro marítimo puede presentarse por dos procedimientos diferentes: el primero, semejante a los utilizados en los demás ramos de la actividad aseguradora, es la acción de la avería y el segundo, que es característico del seguro marítimo y reviste matices de excepcionalidad<sup>52</sup> es el abandono. La acción de avería pone en marcha el mecanismo de regulación del daño por avería que, en la práctica, da lugar a discusiones y dificultades técnicas, cuyos detalles hemos examinado en cada uno de los contratos, puesto que la indemnización depende de las garantías convenidas en cada póliza.

Las complejas relaciones dimanantes de la comunidad de intereses que es toda avería gruesa o común, ha dado origen y razón de ser a los liquidadores de averías, personas a cuyo cargo se halla fundamentalmente encomendada la discriminación del debe y el haber de cada uno de los miembros de la masa acreedora y de la masa deudora de la avería. La denominación de dichas personas ya incide agudamente en la problemática de la liquidación, como claramente se deduce del estudio de los nombres con que son conocidos en el derecho comparado<sup>13</sup>.

---

<sup>52</sup> Artículo 789 del Código de Comercio español.

En Francia son conocidos con el nombre de experts y hay tres clases: expert estimateur, expert sapiteur y expert répartiteur, los cuales tienen por misión, la evaluación de las averías del buque de las mercancías y finalmente de las que no requieren conocimientos técnicos especiales y del cálculo de las contribuciones a la avería, respectivamente. No obstante se estima que el liquidador por antonomasia es el tercero, ya que las funciones de los otros dos quedan relegadas a pericias especializadas en las materias de su incumbencia.

En Italia los liquidadores son nombrados de oficio entre los componentes de una matrícula reglamentariamente constituida; examinan con el pretor los documentos aportados por las partes y deben elaborar la liquidación o reparto de las contribuciones respectivas en un término que les son señalados por aquéllos, cuyos términos son no obstante susceptibles de prórroga.

En Alemania, la liquidación es conocida con el nombre de Dispatche y se llama Dispatcheur al liquidador<sup>53</sup>; la liquidación la lleva a cabo la persona nombrada previamente, de una vez para todas y en su defecto por la designada por el Juez, las partes están obligadas a entregarle los elementos necesarios para dicha liquidación en tanto los haya a su disposición.

En cuanto a su condición jurídica, cabe la discusión de si son funcionarios públicos o no, como ocurre en algunos países, entre los que Danjon<sup>13</sup> cita a los escandinavos; Sin embargo, en la mayoría de los países marítimos se observa que no constituyen más que una clase especial de peritos, a los que por las particulares características de la función encomendada se les exigen ciertos requisitos, como el juramento previo (España, Francia), pero sin que lleguen a desempeñar funciones jurisdiccionales, por lo menos cuando la liquidación se practica por vía judicial, ya que, de acuerdo con la legislación vigente<sup>54</sup>, los interesados en la justificación y liquidación de las averías pueden convertirse y obligarse en cualquier tiempo acerca de la responsabilidad, liquidación y pago de ellas. La expresión<sup>55</sup>: “Tanto en el caso de hacerse liquidación de las averías privadamente, como en el caso de intervenir la autoridad judicial a petición de cualquiera de las partes interesadas” confirman el criterio de amplia libertad de nuestro

---

<sup>53</sup> [Artículo 729 del Código de Comercio alemán.](#)

<sup>54</sup> [Artículo 846 del Código de Comercio español.](#)

<sup>55</sup> [Artículo 847 del Código de Comercio español.](#)

código, que, siguiendo una pauta del todo liberal, deja en libertad a las partes, no ya en cuanto al lugar de la liquidación, sino en cuanto hace referencia a las personas de los liquidadores.

La negación del carácter de funcionarios públicos a los liquidadores, no significa merma de la calidad de su labor, que, en algunos países como Inglaterra, donde están agrupados en la Association of average adjusters, está compilada en forma de reglas, las llamadas Rules of practise que forman parte de los usos del Lloyd's.

La legislación española distingue entre los conceptos de justificación y de liquidación de las averías, las cuales corresponden a dos fases concretamente marcadas y que se suceden en un orden lógico. La primera consiste en la aportación de cuantos elementos convengan para acreditar la legitimidad o ilegitimidad de la inclusión de determinadas averías-gastos o averías-daños en la masa contributiva, lo cual es labor de peritos especializados en diversos tipos de averías, ya sean al buque, ya a las mercancías o a personas. Sin llegar a la prolija división del derecho francés<sup>13</sup>, nuestro código<sup>23</sup> dispone que los capitanes obliguen a los peritos tasadores y a los maestros que ejecuten las reparaciones, así como a los que tasan o intervengan en la descarga, saneamiento, venta o beneficio de la mercancía, que en sus tasaciones y presupuestos o cuentas pongan con toda exactitud y separación los daños y gastos pertenecientes a cada avería y en los de cada avería los correspondientes al buque y al cargamento, expresando también con separación si hay o no daños que procedan de vicio propio de la cosa y no de accidentes de mar. Todo esto confirma que en la materia a que nos estamos refiriendo, hay una serie de funciones de índole técnica, de peritación que requiere una serie de conocimientos técnicos, los cuales pueden o no formar parte del acervo intelectual del liquidador, sin que éste deje por ello de poder cumplir con toda pulcritud su misión. Corrobora este criterio el propio texto legal<sup>56</sup>, a tenor del cual, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la llegada del buque debe, al Capitán convocar a todos los interesados para que resuelvan si el arreglo o liquidación de las averías gruesas o comunes ha de hacerse por peritos y liquidadores, nombrados por ellos mismos. La enumeración sucesiva de éstos dos cargos, separados por la conjunción copulativa, es a nuestro juicio, una muestra mas de que nuestro código<sup>23</sup> circunscribe la

---

<sup>56</sup> [Artículo 851 del Código de Comercio español.](#)

función del liquidador al aspecto material del repartimiento contributivo, al que puede añadirse el aspecto técnico de las peritaciones de los daños y gastos, sin que sea, sin embargo, requisito indispensable del oficio de liquidador.

La exposición de motivos del Código de Comercio es en esta materia derogatoria de los preceptos de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1.881, a tenor de los cuales, cuando todos los interesados hayan dado su conformidad al informe pericial sobre la liquidación de la avería el Juez ha de ordenar que los mismos peritos hagan, dentro del término que les fije, la cuenta y liquidación de las averías gruesas o comunes; sobre el particular, el código señala asimismo que la liquidación de la avería, operación que requiere ciertos conocimientos jurídicos en materia mercantil, se encomiende a una persona distinta de los peritos tasadores, que por lo general son ajenos a esta parte de la ciencia del derecho. Efectivamente, en contraposición con el precepto transcrito de l artículo 2.139 de la Ley rituaria, dispone el Código de Comercio el artículo 857, texto promulgado con posterioridad y que por razón jerárquica es superior a la citada ley de enjuiciamiento, que determinada por los peritos la valoración de los objetos salvados y de los perdidos que constituyan la avería gruesa, hechas las reparaciones del buque si hubiera lugar a ello y aprobadas en este caso las cuentas de las mismas por los interesados o por el Juez o Tribunal, pasará el expediente íntegro al liquidador nombrado, para que proceda a la distribución de la avería.

De acuerdo con la ley rituaria, el liquidador ha de formar cuatro estados:

- 1) De los daños y gastos que se consideren averías gruesas o comunes o masa de averías, llamado por algunos autores masa activa de la avería y también masa acreedora.
- 2) De las cosas sujetas a la contribución de la avería común, o masa imponible, llamada por la doctrina masa pasiva o deudora.
- 3) Del repartimiento de la masa de la avería entre las cosas sujetas a contribución.
- 4) De contribuciones efectivas y reembolsos efectivos.

Para la formación de estos estados, dispone el código<sup>23</sup> que el liquidador ha de examinar la protesta, compulsada con el Diario de Navegación y a cuyo documento hay que agregar los pactos y convenios que hayan otorgado entre sí las partes, las tasaciones, los reconocimientos periciales y las cuentas de reparaciones hechas. Los

defectos hallados por el liquidador han de ser subsanados en lo posible y en caso de manifiesta imposibilidad, se ha de mencionar en los preliminares de la liquidación.

La distribución del importe de la avería se atiende a las reglas siguientes:

- a) El buque se acredita por el estado que tenga según dictamen pericial.
- b) El flete se rebaja en el cincuenta por ciento en concepto de salarios y alimentos de la tripulación.
- c) Las mercancías salvadas contribuyen por su valor en el puerto de descarga, deducidos gastos, según su valor real y prescindiendo del que figure en los conocimientos de embarque<sup>57</sup>, salvo pacto en contrario.
- d) Si la evaluación se hace en el puerto de salida, las mercancías contribuyen por su valor de compra incrementado en los gastos de puesta a bordo.
- e) Las mercancías averiadas contribuyen por su valor real.
- f) Las mercancías perdidas que constituyen la avería, figuran por el valor de las de su clase en el puerto de descarga, si puede acreditarse su calidad por el conocimiento de embarque.
- g) La jarcía y aparejos contribuyen por su valor corriente, deducida una tercera parte en concepto de diferencia de nuevo a viejo.
- h) Si el viaje se hubiera interrumpido y las mercancías hubieran sido vendidas en el extranjero, contribuyen por el valor en el puerto de arribada o por el líquido obtenido en la venta.

Esta enumeración de formas de contribuir cada uno de los valores que participan en una u otra de las masas de la avería, según el criterio del Código de Comercio español<sup>23</sup>, ha sido el verdadero tema de discusión de la totalidad de las reuniones en las cuales se ha tratado de las Reglas de York y Amberes, que dedican a esta materia la totalidad de las 22 reglas numéricas, toda vez que las alfabéticas se dedican a perfilar el concepto de avería gruesa.

Base y fundamento de la liquidación es, en derecho español, la Protesta de Avería a la que conviene agregar el Diario de Navegación y el Cuaderno de Máquinas en su caso, a fin de efectuar las comprobaciones procedentes. Todo lo dicho sobre la Protesta, cobra aquí una enorme actualidad, hasta el extremo de justificarse o no en avería gruesa en ocasiones, determinados gastos o daños, por el mero hecho de no acreditar en forma en aquella y en el Diario de Navegación las circunstancias del acaecimiento. La participación de la mercancía en cualquiera de las masas de la avería se acredita por el

---

<sup>57</sup> [Documentos que acreditan la recepción a bordo de las mercancías en las condiciones](#)

contrato de fletamento y por los conocimientos de embarque, especialmente si la mercancía es porteadada en régimen de contrato de transporte y no de fletamento, procede reunir asimismo la totalidad de justificantes de los gastos y daños ocasionados, ya de los determinantes de la avería, ya de los ocasionados con motivo de ella, en atención a la regla C de York y Amberes si, como es regla general, se hace la liquidación conforme a dichas reglas. En esta partida deben figurar, por ende, las facturas de reparación del buque, conformadas por la Sociedad Clasificadora, los gastos de protesta, los honorarios de inspectores, de peritos, de agentes, los de correspondencia relativa a la avería, los dictámenes de inspectores relativos a las reparaciones, los de valoración, custodia, venta de la mercancía en su caso, de descarga y reembarque si procede, los de estancia en puerto y los de arribada si la ha habido, los de exceso de consumo de combustible y agua, etc. finalmente procede que reúna el liquidador las pólizas de seguro relativas al buque y a los efectos contribuyentes.

La contribución se determina mediante una proporción, resoluble ya por regla de tres simple ya por la regla aritmética de los repartos proporcionales. A este respecto es muy interesante el llamado paradigma de Ulrich, mencionado por Gamechogicoechea<sup>101</sup> citando a Brunetti, calculado a base del valor en riesgo de cada contribuyente, cuyo valor se determina por diferencia a cien del tanto por ciento de resarcimiento. En lo referente a las liquidaciones practicadas con arreglo al Código de Comercio y a la Ley riuaria, dispone ésta que si todos los interesados estuvieran de acuerdo, el Juez aprobará el reparto y si hay disconformidad de alguno, el reparto es aprobado con o sin las enmiendas que el Juez estime oportuno<sup>58</sup>, siendo el auto dictado apelable en ambos efectos. La liquidación no tiene fuerza ejecutiva, hasta que sobre ella ha recaído el auto confirmatorio del Juez, si no ha habido previa conformidad de los interesados. La materialidad del reparto la impone nuestra ley al Capitán, a quien la misma ya da atribuciones para diferir la entrega de los efectos salvados en caso de no dar sus dueños fianza suficiente para responder de la parte que les corresponda. Por otra parte, la propia ley hace responsable al Capitán por los perjuicios que se irroguen a los dueños de las cosas averiadas, como consecuencia de morosidad o de negligencia. El Capitán puede ser compelido por vía judicial al cumplimiento de lo que al respecto le impone ala ley, a

---

<sup>58</sup> [Artículo 2.137 en relación con el 2.143 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.](#)

cuyo efecto le es señalado un término muy breve; por su parte, si los contribuyentes no satisfacen sus cuotas dentro del tercer día, una vez aprobado el reparto, el Capitán puede instar al depósito y venta en pública subasta de las mercancías salvadas, necesarias para hacer efectivas dichas cuotas.

La participación del asegurador en la liquidación de la avería ha dado lugar a una duda interpretativa, en el sentido de si el asegurador tiene que abonar la cantidad determinada en la liquidación, aunque sea superior al riesgo asumido, y habida cuenta del Código<sup>59</sup> que, “ en ningún caso puede exigirse al asegurador una suma mayor que la del importe total del seguro”. Sin embargo, planteado lo mismo en España que en el extranjero, ha sido solventada por la jurisprudencia, en el sentido de que el asegurador ha de abonar el total determinado en la liquidación, con expresa imposición al asegurado de enjugar la diferencia, si la hay, entre el importe del total abonado por aquél y la cantidad por la que realmente fue otorgada la póliza, en caso de que esta cantidad fuera inferior a la primera.

El segundo procedimiento es la acción de abandono que permite al asegurado que sufre las consecuencias de un naufragio, de una varada, de un apresamiento, de un embargo o de una pérdida total<sup>23</sup> exigir del asegurador el pago de la indemnización correspondiente a cambio de la cesión y transferencia de sus derechos sobre el objeto del seguro. El abandono es una modalidad jurídica exclusiva del Derecho Marítimo, mediante la cual puede el Naviero limitar su responsabilidad al valor del buque con todos sus pertrechos y de los fletes que haya devengado en el viaje<sup>60</sup>. Esta limitación de responsabilidad mediante el abandono se reduce en nuestra legislación únicamente a las indemnizaciones en favor de tercero a que diera lugar la conducta del Capitán en la custodia de los efectos que cargó en el buque, y si bien al tratar del abordaje vuelve el Código de Comercio a disponer en su artículo 837 que la responsabilidad civil del naviero se entiende limitada al valor de la nave con todas sus pertenencias y fletes devengados en el viaje, no debe confundirse esta limitación de responsabilidad con la anteriormente dicha en el caso de abandono, pues en este último caso, si bien el naviero no se exime, como impropia mente dice el Código, de la responsabilidad que le pueda

---

<sup>59</sup> [Artículo 775 del Código de Comercio español.](#)

<sup>60</sup> [Artículo 587 del Código de Comercio español.](#)

cabere, la limita mediante un cambio de dominio, no de propiedad, del buque en favor de los acreedores, los cuales del producto de su venta y de los fletes se cobran sus créditos, quedando el remanente, si lo hay, a favor del naviero; en cambio en caso de abordaje, no existe este cambio de dominio, quedando el naviero deudor únicamente hasta el valor del buque con sus pertrechos y fletes.

En las legislaciones extranjeras, la limitación de responsabilidad mediante el abandono, abarca un campo más dilatado que en la nuestra, en la cual se limita como hemos dicho anteriormente a las indemnizaciones en favor de terceros a que diere lugar la conducta del Capitán en la custodia de los efectos que cargó en el buque y hace en cambio responsable al propietario y al naviero de los actos del Capitán y de las obligaciones contraídas por éste para, habilitar y avituallar el buque, guardando absoluto silencio en este caso acerca de la limitación de responsabilidad mediante el abandono. Además de su aplicación a los buques de carga, se admite por los tratadistas el derecho de abandono, cuando se trata de embarcaciones de pesca, por poder equipararse al flete las ganancias obtenidas en la expedición pesquera; también se admite el abandono cuando se trata de remolcadores y barcasas remolcadas. El Estado puede hacer abandono de los buques de carga que explote, no así de los de guerra ni de los adscritos a un servicio público. Donde existe discrepancia entre los distintos autores, es en el reconocimiento del derecho de abandono por parte de los propietarios de las embarcaciones de recreo, por no existir en este caso flete alguno. Entre los defensores del abandono, cuando se trata de esta clase de embarcaciones, figura Ripert, el cual considera que corre los mismos riesgos un buque que otro y en ese sentido refuta una sentencia<sup>61</sup> que negaba este derecho. Esta cuestión la resuelve en nuestra legislación el Código de Comercio<sup>62</sup>, pues estas naves no conducen carga alguna que deba custodiar el Capitán.

La modalidad del abandono aparece por primera vez en la Edad Media en el Libro del Consulado del Mar<sup>17</sup> y en una ordenanza del año 1.250<sup>13</sup>, según la cual los propietarios de la nave no eran responsables por las faltas cometidas por el Patrón en la conducción de las mercancías, ni por los préstamos tomados por aquél más que en la

---

<sup>61</sup> [Sentencia del Tribunal de Aix del 25 de Julio de 1.908.](#)

<sup>62</sup> [Artículo número 587.](#)

parte que tengan en el buque. De aquí pasó a Holanda, aunque nada dicen a este respecto los Roles de Olerón, y fue recogida por la Liga Hanseática en 1.614, y salvo Inglaterra toda la Europa marítima aceptó la limitación de responsabilidad del propietario de la nave mediante el abandono de ésta y del flete. Esta costumbre se tradujo en Francia como regla legislativa<sup>63</sup> que exoneraba al propietario de la responsabilidad que pueda contraer por los actos del Capitán si hace abandono del buque y flete. De esta nación pasó el derecho de abandono a las legislaciones de los demás países.

El fundamento de la responsabilidad del naviero por los actos del Capitán y tripulación ha dado lugar a diversas opiniones de los tratadistas, admitiendo la mayoría de ellos una responsabilidad real del propio buque, cuya teoría es muy similar a la del patrimonio marítimo, buque y flete de la doctrina alemana, en la cual el buque responde de los daños causados con exclusión de los demás bienes del propietario, constituyendo cada unidad un patrimonio independiente, de suerte que si un armador o empresa posee varios buques, la responsabilidad del propietario por un crédito marítimo determinado, no se extiende a las demás unidades de la flota, sino que se reduce exclusivamente a la que contrajo la obligación. La importancia de esta limitación de responsabilidad al patrimonio marítimo, queda notablemente reducida ya que la responsabilidad del propietario nace de los actos y contratos del Capitán y en la actualidad éste ha dejado de ser un Agente comercial del naviero, el cual, dados los medios de comunicación existentes hoy en día, personalmente o bien por medio de sus agentes marítimos esparcidos por los principales puertos, realiza contratos, efectúa reparaciones y suministros y proporciona al Capitán las cantidades de dinero que necesita; por tanto, la responsabilidad del propietario por actos del Capitán queda reducida a los que tengan su origen en accidentes de navegación y en este caso, la generalización del seguro, si bien no influye en el hecho del abandono, en la práctica altera sus resultados. El propietario hace abandono del buque a los acreedores marítimos cuando su valor es inferior al total de créditos existentes contra el mismo, cobrando la indemnización íntegra del seguro y haciéndose la liquidación de cuentas al margen del propietario entre los aseguradores y los terceros perjudicados y como `prácticamente estos terceros son ellos mismos

---

<sup>63</sup> [Mediante la ordenanza de 1.681.](#)

aseguradores, todo se reduce a un conflicto entre aseguradores. Los principales sistemas de limitación son el francés el alemán y el inglés, de los cuales se derivan algunas variantes adoptadas por distintos países. En el primero de los citados sistemas, la responsabilidad del propietario por los actos y contratos efectuados por el Capitán es, en principio, personal e ilimitada, pero puede limitar esta responsabilidad, siempre que no sea él mismo el Capitán, mediante el abandono del buque con sus pertrechos y fletes, es decir, reduce su responsabilidad a lo que los franceses llaman fortuna de mar, constituyendo de esta forma cada buque un patrimonio o fortuna de mar independiente. En el segundo de ellos la responsabilidad del propietario es real y limitada al patrimonio de mar, buque y flete, no teniendo los acreedores mas acción que contra este patrimonio. Y por último en el sistema inglés no existe el abandono ni la distinción entre fortuna de mar y fortuna de tierra, siendo la responsabilidad del propietario personal y limitada al pago de una cantidad fija por tonelada de arqueo. Como este sistema no distingue entre fortuna de mar y de tierra y puede ser la responsabilidad del propietario personal e ilimitada cuando se trata de actos y contratos celebrados por el Capitán en el ejercicio de sus funciones, para eludir esta responsabilidad y reducirla exclusivamente al buque en el cual se originó la obligación, idearon los ingleses la constitución de tantas sociedades por acciones como buques tuviera el propietario o la empresa, a las que denominaron con el nombre de Single ship companies<sup>64</sup>.

Esta disparidad de criterios de las distintas legislaciones, en materia de responsabilidad y su limitación, hizo que desde muy antiguo se sintiera la necesidad de unificar todos ellos. Se empezó a tratar de este asunto en la Conferencia de Hamburgo de 1.885 y posteriormente fue discutida la misma cuestión en una serie de conferencias en distintos países, hasta que se firmó el Convenio de Bruselas de 1.924 sobre limitación de responsabilidad, en el cual se adoptó una posición ecléctica entre el sistema inglés y el continental. Según el citado convenio el propietario de un buque es responsable hasta el límite del valor del mismo:

- a) Del flete y de los accesorios.

---

<sup>64</sup> [Compañías de un solo buque.](#)

- b) De las indemnizaciones debidas a terceros Por daños causados en tierra o en la mar por actos o faltas del Capitán, de la tripulación, del práctico o de cualquier otra persona al servicio del buque.
- c) De las obligaciones resultantes del contrato de transporte, bien por daños causados al cargamento o a los bienes y objetos que transporte el buque.
- d) De las obligaciones derivadas de los conocimientos y de las faltas náuticas cometidas en la ejecución de un contrato.
- e) De la obligación de extraer los restos de un buque naufrago y de todas cuantas se relacionen con ella.

En estos casos relacionados, la responsabilidad del propietario no puede exceder de un total de ocho libras esterlinas por tonelada de arqueo. También responde el propietario con el buque el flete y accesorios, de las remuneraciones de asistencia y salvamento, de la contribución de la avería gruesa o común y de las obligaciones derivadas de los contratos u operaciones efectuadas por el Capitán, en virtud de sus poderes legales fuera del puerto de matrícula del buque para atender a las necesidades de la navegación, siempre que estas necesidades no provengan de insuficiencia ni defecto en el avituallamiento del buque al comienzo del viaje.

La responsabilidad del propietario es personal e ilimitada cuando las obligaciones se derivan de faltas o hechos del mismo; cuando las obligaciones de que trata el punto 8 del artículo primero han sido autorizadas o ratificadas por el propietario y cuando aquellas se deriven de los contratos celebrados con la tripulación y demás personas al servicio del buque. Corresponde al propietario que invoque la limitación de responsabilidad al valor del buque, flete y accesorios, acreditar este valor, el cual se estimará según el estado del buque al término del viaje, excepto cuando se trate de un abordaje o de créditos resultantes de una avería gruesa ocasionada por algún accidente, en cuyo caso se hará la valoración según el estado del buque al arribo al primer puerto. Si antes de la llegada a puerto ocurriese al buque otro accidente ajeno al primero que disminuyese su valor, esta disminución de valor no se tendrá en cuenta respecto a los créditos referentes al primero. Si el accidente le ocurriese al buque durante su estancia en puerto, la valoración se hará según el estado de la nave en el mismo después de ocurrido aquél. Si se trata de créditos relativos a la carga o derivados de un conocimiento fuera de los casos anteriores, la estimación del valor del buque se hará en

el puerto de destino del cargamento o en aquel en el cual se interrumpa el viaje y si la carga va destinada a varios puertos y es el mismo el origen del daño, se hará la valoración según el estado del buque en el primero de ellos a que arribe.

El valor del flete, incluyendo el precio del pasaje en él, se estima en una cantidad alzada, fijándose en un diez por ciento del valor del buque al comienzo del viaje, cuya indemnización debe satisfacerse aún cuando el buque no haya ganado flete alguno y por accesorios se entiende en el Convenio de Bruselas, las indemnizaciones por los daños materiales sufridos por el buque y no reparados desde el comienzo del viaje y las indemnizaciones por los daños materiales sufridos por el buque y no reparados desde el comienzo del viaje y las indemnizaciones por averías gruesas o comunes, en tanto éstas constituyan daños materiales para el buque en las mismas condiciones que queda reseñado. No se considerarán como accesorios las indemnizaciones de seguros ni las primas, subvenciones u otros subsidios.

En caso de muerte o lesiones corporales causadas por faltas del Capitán, individuos de la tripulación o cualquier persona al servicio del buque, la responsabilidad del propietario se extiende hasta la cantidad de ocho libras esterlinas por tonelada de arqueo, concurriendo entre sí las víctimas o sus derechohabientes de cada accidente, y si no quedasen indemnizados íntegramente con dicha cantidad, concurrirán con los demás acreedores por la suma que se les adeude, teniendo en cuenta el orden de los privilegios. Esta misma limitación se aplica a los pasajeros, con relación al buque que los transporta, pero no a la tripulación ni a ninguna otra persona al servicio del buque, cuyo derecho a indemnización por muerte o lesiones corporales se regirá por la ley del pabellón<sup>65</sup> del buque. Esta facultad del abandono corresponde en principio al propietario del buque, si bien en nuestra legislación el derecho de abandono corresponde únicamente al naviero, el cual tiene la representación de la propiedad del buque y está facultado con tal carácter para gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio. Que no es olvido del legislador la exclusión del propietario al hablar del abandono, lo demuestra el hecho, de que el Código de Comercio al tratar de la responsabilidad o exención de la misma por actos del Capitán, incluye conjuntamente al propietario y al naviero, lo que no hace suponer que teniendo presente a aquel en estos

casos, se olvidará de él al tratar del abandono en el mismo título y sección, teniendo en cambio en cuenta a los copropietarios de un buque y su derecho al abandono para eximirse de la responsabilidad que les pueda caber por los actos y contratos del Capitán. Esta divergencia de criterios estriba en la diferencia que existe en el nombramiento de gestor<sup>101</sup>, ya que en el caso de propietario único éste puede optar entre nombrar un naviero que lo represente o bien explotar el mismo el buque, constituyéndose en naviero-armador, mientras que cuando existe comunidad de propietarios, éstos están obligados a elegir gestor que los represente con carácter de naviero.

La limitación de responsabilidad mediante el abandono por parte del naviero-armador, ha dado lugar a muchas controversias entre los autores; para resolver esta cuestión, y caso de que en el contrato de cesión del buque no se haya estipulado nada en concreto sobre este asunto, es preciso distinguir entre el arrendamiento con demise of the ship<sup>66</sup> o bien sin demise. En este último caso, siendo el Capitán elegido por el propietario y por tanto su representante, es este último responsable de los actos y faltas de aquél y aún en el caso de que los terceros perjudicados reclamen al armador indemnización por los daños sufridos, el fletador puede exigir del propietario que le indemnice de los perjuicios tenidos a causa de la actuación del Capitán en el desempeño de su cargo.

Cuando el armador se reserva la elección de Capitán, es decir, cuando el Fletamento por tiempo o arrendamiento es con demise of the ship, no sería lógico ni justo hacer responsable al propietario de los actos del Capitán en cuyo nombramiento no tuvo ninguna intervención, ni sobre quien no tiene autoridad alguna; en este caso y puesto que la doctrina y jurisprudencia marítima admiten esta clase de contratos hay que apartarse del sentido literal de los textos legales y no limitarse exclusivamente al Código de Comercio, sino que considerando que éste se basa en el civil y que éste último en su artículo 1.903 hace responsable al mandante por los actos del mandatario, deducir que será responsable el propietario cuando a él le corresponda la elección del Capitán y lo será el armador cuando le corresponda esta facultad de acuerdo con el contrato de arrendamiento. Esta responsabilidad nace como contrapartida del derecho

---

<sup>65</sup> [Bandera del país al que pertenece el buque.](#)

<sup>66</sup> [Cesión, por parte del fletante, de la gestión náutica al fletador](#)

que a la misma ley otorga exclusivamente al propio naviero de elegir y ajustar al capitán y de despedirlo a su arbitrio; esto en virtud de la estrecha y personal dependencia en que se halla el Capitán con respecto al naviero. Cuando el propietario cede el buque con demise of the ship, estas atribuciones del naviero pasan automáticamente al armador, a quien corresponde ajustar y despedir al Capitán, luego con idéntica razón que para con el naviero, la responsabilidad por actos del Capitán debe pesar sobre el armador. Las legislaciones marítimas no dicen nada sobre el tiempo en que debe realizarse el abandono, para el cual no existe plazo fijo, admitiendo la jurisprudencia que se puede hacer uso de este derecho aún después de una condena. También guardan silencio la mayoría de las legislaciones y entre ellas la española, en cuanto a la responsabilidad del naviero por los actos de los oficiales y demás individuos de la dotación, pero teniendo en cuenta que el Capitán es responsable para con el naviero de los actos y faltas de sus subordinados y a su vez el naviero es responsable para con los terceros de los actos del Capitán, se deduce de aquí la responsabilidad del naviero y el derecho del mismo al abandono por las faltas cometidas por la oficialidad y tripulación en el ejercicio de sus funciones y esta limitación de responsabilidad del naviero y consiguiente abandono, se extiende también a las faltas cometidas por pasajeros u otras personas embarcadas con cualquier título, siempre que el perjudicado demuestre que el Capitán faltó a la debida vigilancia a que estaba obligado, por razón de su cargo.

Una vez establecidos los criterios de valoración, hemos pensado que unos ejemplos de dos casos reales pueden facilitar la comprensión de todo el procedimiento de valoración y de liquidación, el primer ejemplo (Anexo nº 1), es una valoración real sobre un siniestro ocurrido en un transporte multimodal. El segundo ejemplo (Anexo nº 2), es un caso también real, de una liquidación de avería gruesa.

**Capítulo 5**  
**La póliza en el seguro marítimo**

## V – 1. - Las pólizas de Seguro Marítimo.-

La póliza de seguro marítimo es la expresión material del contrato de seguro otorgado entre asegurado y asegurador que ya viene consagrada en el Diccionario Marítimo Español de 1.831 con la denominación de póliza de seguro, y definida como el documento o instrumento público que solemniza el contrato del mismo nombre. En nuestro Código de Comercio<sup>23</sup>, se dispone<sup>67</sup> que para ser válido el contrato de seguro marítimo habrá de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes. Esta póliza se extenderá y firmará por duplicado, reservándose un ejemplar cada una de las partes contratantes. La póliza así otorgada es la ley del contrato de seguro marítimo, según tiene acreditado el TS<sup>68</sup>, en el sentido de que además de los requisitos exigidos por el C. de C.<sup>23</sup>. En su artículo 738 ha de contener las condiciones que libremente hayan pactado los interesados; contrato que, como todos los de comercio, se ha de cumplir y ejecutar de buena fe, según los términos en que fueron hechos y redactados, sin tergiversar con interpretaciones arbitrarias el sentido recto, propio y usual de las palabras dichas o escritas, ni infringir los efectos que naturalmente se deriven del modo con que los contratantes hubiesen explicado su voluntad y contraído sus obligaciones.

El C. de C.<sup>23</sup>, señala en su artículo nº 738 los requisitos que ha de contener la póliza de seguro marítimo, además de las condiciones que libremente consignen los interesados, a saber:

- 1) Fecha del contrato con expresión de la hora en que queda convenido.
- 2) Nombre, apellidos y domicilio del asegurador y del asegurado.
- 3) Concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por sí o por cuenta de otro.

---

<sup>67</sup> Artículo nº 737.

<sup>68</sup> Sentencia de 20 de Abril de 1.927.

- 4) Nombre, pabellón<sup>69</sup> y puerto de matrícula del buque asegurado o del que conduzca los efectos asegurados.
- 5) Nombre, apellidos y domicilio del Capitán.
- 6) Puerto o rada en que han sido o deberán ser cargadas las mercancías aseguradas.
- 7) Puerto de donde el buque ha partido o debe partir.
- 8) Puertos o radas en las que el buque ha de cargar, descargar, o hacer escala por cualquier motivo.
- 9) Naturaleza y calidad de los objetos asegurados.
- 10) Número de bultos o fardos de cualquier clase y sus marcas si las tuvieran.
- 11) Época en que debe comenzar y terminar el riesgo.
- 12) Cantidad asegurada.
- 13) Precio convenido por el seguro así como, lugar, tiempo y forma de su pago.
- 14) Parte del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuera a viaje redondo.
- 15) Obligación del asegurador de pagar el daño que sobrevenga a los efectos asegurados.
- 16) Lugar, plazo y forma en que habrá de realizarse el pago.

La jurisprudencia que aclara el precepto anterior es muy abundante. El C. de C.<sup>23</sup>, se basa en el principio de libertad de contratación; al amparo de esta libre facultad, el asegurador y el asegurado pueden establecer cuanto les convenga respecto a lugar, plazo y forma del pago del daño, fijados en el apartado 16 del artículo nº 738, para el caso en que sobrevenga el siniestro en perjuicio de los efectos asegurados<sup>70</sup>. El principio de la universalidad del riesgo, en que se basa el Código, no obsta para que el asegurado esté obligado a comunicar al asegurador las circunstancias que puedan implicar una alteración voluntaria de las condiciones del seguro entre las cuales figura la designación

---

<sup>69</sup> Expresión usada en terminología marítima para designar la nacionalidad de un buque.

<sup>70</sup> Sentencia del TS del 22 de Junio de 1.929.

de los puertos en los cuales deba el buque cargar, descargar o hacer escala por cualquier motivo<sup>111</sup>, Jurisprudencia<sup>71</sup>.

La falta de firma de una póliza por el asegurado y el haberse omitido en ella el nombre del Capitán del buque asegurado así como los puertos o radas en los que debía cargar o descargar, no determinan la nulidad de la póliza, toda vez que no se incurre en las nulidades que preceptúa el<sup>72</sup> Código de Comercio<sup>23</sup>, y que según confirma nuestro mas alto Tribunal, “se refiere a toda clase de contratos de seguros<sup>73</sup>”.

La indicación de la fecha tiene importancia, tanto para empezar a contar el término de la prescripción de tres años que fija el Código, como para precisar si el riesgo era o no conocido al momento de otorgar la póliza. El nombre del buque, precisa el objeto del seguro cuando éste es sobre cascos, pero no tiene tanta transcendencia cuando se trata de seguro de mercancías, como lo demuestra el uso frecuente de la cláusula “in quovis<sup>74</sup>”. Así mismo el requisito del nombre del Capitán, ha dejado de ser imprescindible, entre otras razones por las frecuentes permutas o transbordos que hacen los armadores entre los diversos buques de sus flotas; si tiempo atrás se consignaba era con el fin de evitar riesgos de baratería<sup>75</sup>, los cuales son mas fácilmente evitables en la actualidad por discriminación de los armadores que de los capitanes.

En cuanto a la iniciación del viaje, la diversidad de puntos de vista doctrinales es grande, toda vez que el concepto es de suyo ambiguo; las pólizas españolas consideran iniciado el viaje cuando se desatraca del muelle o se leva<sup>76</sup>, con ánimo de salir a viaje. Cualquier otra maniobra similar, o aquellas mismas sin tal ánimo específico, no determinan iniciación de viaje y, por consiguiente, no quedan comprendidas en el riesgo.

El importe de la cantidad asegurada tiene importancia como límite que es de la responsabilidad del asegurador, y base de percepción de la prima. En el seguro de mercancías, dicho límite se forma mediante los siguientes conceptos:

a) Coste de origen.

---

<sup>71</sup> Sentencia del Tribunal Supremo del 21 de Diciembre de 1.941.

<sup>72</sup> Artículo n° 381, relativo al contrato de seguro en general

<sup>73</sup> Sentencia del 6 de Julio de 1.923.

<sup>74</sup> En buque indeterminado.

<sup>75</sup> Fraude que hace el Capitán en la venta de mercancías para cubrir gastos necesarios y de urgencia.

- b) Gastos de embalaje.
- c) Gastos de transporte interior hasta haber sido embarcadas,
- d) Gastos de embarque.
- e) Flete pagado a la salida y no restituible.
- f) Prima del seguro y beneficio probable del receptor, hasta el límite del 10% al 15% que se debe marcar taxativamente en la póliza.

Si se trata del seguro del buque, hay que tener en cuenta el descubierto de un quinto que preceptúa el Código de Comercio<sup>23</sup>, en su artículo nº 751, por cuyo importe queda el armador como asegurador de sí mismo.

Las condiciones especiales, que son válidas en España en virtud del principio de libertad de contratación<sup>77</sup>, consisten en cláusulas manuscritas o mecanografiadas, que se adicionan al texto de las pólizas-tipo, con lo cual les dan la elasticidad suficiente para adaptarse a cualquier necesidad en orden a la contratación del seguro. Estas cláusulas derogan las que a ellas se opongan del texto impreso de la póliza, como voluntad expresa y específica que representan, contra el criterio uniforme del impreso.

Estas cláusulas o condiciones que analizaremos mas adelante son, entre otras:

- a) Pérdida total únicamente y gastos de salvamento, por la que se asegura tan sólo la pérdida total absoluta y los gastos de salvamento.
- b) Pérdida total y/o abandono y gastos de salvamento.
- c) Pérdida total y/o abandono, gastos de salvamento y contribución a la avería gruesa o común.
- d) Ampliación del recurso de tercero hasta los 4/4, es decir, hasta el 100% en daños causados a tercero por abordaje.
- e) Avería particular en todos los casos, esto es sin franquicia alguna.
- f) Limitación de casos de avería particular, para lo cual se detallan las diversas clases de avería simple amparadas por la póliza.

---

<sup>76</sup> Acción de virar de las anclas cuando se está fondeado.

<sup>77</sup> Artículo 738 del Código de Comercio Español.

- g) Supresión de rebajas de nuevo a viejo, para lo que tendrá en cuenta, sin embargo, las franquicias legales o convencionales contra el asegurado.
- h) Valoración mínima del buque en caso de pérdida total, en cuyo caso la otra valoración, mas elevada, rige para los demás riesgos admitidos en la póliza.
- i) Restricción del radio de navegación.
- j) Cláusula de riesgos de guerra.
- k) Participación del asegurador en los gastos, de nómina de la tripulación en caso de avería gruesa.
- l) Cláusula de responsabilidad subsidiaria del armador, que toma sobre sí el asegurador por las reclamaciones que contra aquél se formulen por la ejecución del contrato de transporte.
- m) Mojadura de mercancías por agua dulce o lluvia.
- n) Rotura de objetos frágiles.
- o) Hurto o robo parcial del contenido
- p) Extravío de bultos.

Las pólizas de seguros, pueden extenderse a la orden del asegurado según dispone la ley<sup>78</sup>, si bien esta modalidad no se usa apenas.

Es interesante lo relativo a pólizas redactadas en idiomas extranjeros, que siempre implican, entre otras circunstancias, que una de las partes por lo menos sea extranjera. En materia de seguros, esta parte extranjera ha sido casi siempre el asegurador, y con ello surge la duda respecto a la interpretación de términos que teniendo una traducción vulgar, de uso corriente, de dicho idioma extranjero al nuestro, no se pueden traducir fielmente con una voz jurídica acertada, por cuanto las instituciones jurídicas suelen ser diferentes en cada país. Sin embargo, y de acuerdo con la mas sana lógica, parece que deban ser interpretadas tales expresiones de acuerdo con su significado en el idioma en que han sido escritas.

Aunque el texto literal de la LCS<sup>79</sup> referido a la póliza pueda hacer pensar que ésta se exige para la eficacia del contrato, realmente la póliza sólo tiene una función probatoria.

---

<sup>78</sup> Artículo 742 del Código de Comercio.

El artículo 8 de la LCS, dispone que la póliza debe contener, como mínimo, las siguientes indicaciones:

- 1) Nombre y apellidos o denominación social de las partes contratantes y su domicilio, así como la designación del asegurado y beneficiario en su caso.
- 2) El concepto en el cual se asegura.
- 3) Naturaleza del riesgo cubierto.
- 4) Designación de los objetos asegurados y de su situación.
- 5) Suma asegurada o alcance de la cobertura.
- 6) Importe de la prima, recargos e impuestos.
- 7) Vencimiento de las primas, lugar y forma de pago.
- 8) Duración del contrato, con expresión del día y la hora en que comienzan y terminan sus efectos.
- 9) Nombre del agente o agentes, en el caso de que intervengan en el contrato.

Mas adelante, nos referiremos mas extensamente a las figuras del tomador y del asegurado.

El propio artículo 8 de la LCS se refiere a las pólizas flotantes de abono, disponiendo que en éstas se especificará la forma en que deba hacerse la declaración de abono. Esta escueta disposición legal exige una explicación de lo que es la póliza flotante, nacida también en el ámbito marítimo y actualmente extendida no sólo a los seguros de transporte terrestre y aéreo sino también a otros ramos.

La póliza de abono es aquella en que, de entre las indicaciones consignadas en el artículo 8 de la LCS, se omite la que se cita en el nº4: la designación de los objetos. Aquí esta designación no se hace sino de forma genérica, procediéndose luego a su identificación concreta mediante la declaración de abono o de alimento. La razón de ser de estas pólizas está en sus ventajas prácticas; no es necesaria una póliza para cada una de las mercancías, sino que basta una sola póliza que cubra los riesgos pactados sobre

---

<sup>79</sup> Ley del Contrato de Seguro.

todas las mercancías cuya identificación se realiza solo con la declaración de alimento, en la que, además de su descripción se hará constar las demás circunstancias pactadas en la póliza. Cuando existan diferencias entre el contenido de la póliza y el de la proposición del seguro formulada por el asegurador y otras cláusulas o condiciones pactadas con el tomador, éste puede reclamar a la compañía la subsanación de las diferencias durante el plazo de un mes a contar desde la entrega de la póliza. En caso de silencio del tomador, se estará a lo que diga la póliza. Aunque el mecanismo de acomodación antes descrito lo refiere la Ley a las diferencias entre póliza y proposición, es usual que las Condiciones Generales lo amplíen a las diferencias entre póliza y solicitud del tomador, bien que, en estos casos, al no ser vinculante la solicitud para el solicitante ni para el asegurador, no hay obligación para éste de rectificar la póliza acomodándola a la solicitud.

Con el evidente propósito de establecer un conjunto de normas tendentes a la protección del asegurado, el artículo 2 de la LCS dispone que sus preceptos tienen carácter imperativo y que serán válidas las cláusulas que, aún siendo contrarias a lo preceptuado, sean más beneficiosas para el asegurado. El sentido proteccionista para el asegurado de la Ley se reitera al exigir un previo control de la Administración del texto de las Condiciones Generales del contrato y disponer que si alguna de sus cláusulas es declarada nula por el T.S., la Administración obligará a los aseguradores a rectificarla. En ningún caso las Condiciones Generales tendrán carácter lesivo para el asegurado, debiendo destacarse de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, que deben ser específicamente aceptadas por escrito. En definitiva, lo que pretende la Ley es evitar que, como ocurría con el sistema del C. de C., se introduzcan por la vía de las Condiciones Generales una serie de pactos que, indirectamente se menoscaben los derechos de los asegurados en beneficio de los aseguradores. Con estas perspectivas, el condicionado de una póliza de seguro debe ser siempre estudiado teniendo presente el contenido de la Ley a fin de determinar su validez y eficacia.

Las pólizas pueden ser nominativas, a la orden o al portador en lo que respecta a la designación del asegurado. En cualquiera de estos casos, la póliza puede ser transferida: si es nominativa, mediante cesión; si a la orden, mediante endoso y, finalmente, si es al portador, por la simple entrega. Cualquiera que sea la forma de la transmisión, el

adquirente deviene en titular del crédito contra el asegurador resultante de la póliza, aunque la mera titularidad de la póliza no será bastante, en caso de siniestro, para exigir del asegurador la indemnización correspondiente. Será necesario, como condición previa, que el nuevo titular tenga interés en el objeto asegurado, puesto que este requisito es imprescindible para la validez y eficacia del contrato. Tratándose de póliza de seguro de transporte, es normal que, junto a la transferencia de la póliza, el contratante (normalmente el vendedor) entregue a su cliente (el comprador) los documentos relativos a la compraventa (factura) y al transporte (conocimiento de embarque, carta de porte, etc.). La LCS contiene algunas disposiciones especiales en materia de seguro de daños. Así establece que la transmisión del objeto asegurado da lugar a que el nuevo titular se subroge en los derechos y obligaciones dimanantes del contrato de seguro, con la sola excepción de las pólizas nominativas de riesgos no obligatorios, si así se pacta en las Condiciones Generales. El antiguo titular debe notificar al nuevo la existencia del seguro y al asegurador la transmisión realizada, quedando facultados el nuevo titular y el asegurador para rescindir el contrato en el plazo de quince días. Cuando la póliza es a la orden o al portador, la transmisión del objeto asegurado no permite la rescisión del contrato de seguro, con lo que se sigue así una actitud coherente con el propósito de formalizar así las pólizas para facilitar su circulación y tráfico, asegurando un interés “objetivo” independientemente de su titular.

Respecto a los elementos personales, mientras en la mayoría de los contratos hay dos partes contratantes y éstas son las que adquieren los derechos y obligaciones dimanantes del contrato, en el de seguro las cosas ocurren de distinta manera: el asegurador asume siempre los derechos y las obligaciones, pero el contratante del seguro asume las obligaciones pero no siempre los derechos. Esta característica impone que, al momento de analizar los elementos personales del contrato de seguro, es necesario abandonar la clásica exposición bipartita y abordemos el estudio de todas las personas relacionadas directa o indirectamente con el contrato.

**El asegurador**, es la persona jurídica que en virtud del contrato de seguro asume la obligación de indemnizar a la otra parte, denominada asegurado, los daños dimanantes del riesgo especificado en la póliza, mediante cierto precio. En la actualidad, el ejercicio de las actividades propias del asegurador a pasado a compañías, constituidas

generalmente según el patrón de sociedades anónimas, que, basadas en la estadística y en la ley de los grandes números, están en condiciones de precisar con bastante aproximación el importe de los riesgos, la cuantía de las primas y los recursos económicos de que tendrán necesidad.

El C. de C<sup>23</sup>. Español detalla las obligaciones del asegurador, a cuyo respecto dispone en su artículo 755. Que éstos indemnizarán los daños y perjuicios que los objetos asegurados experimenten por alguna de las siguientes causas:

- a) Varada o empeño del buque con rotura o sin ella.
- b) Temporal.
- c) Naufragio.
- d) Abordaje fortuito.
- e) Cambio de derrota o de buque durante el viaje.
- f) Echazón<sup>80</sup>.
- g) Fuego o explosión, si aconteciera a mercancías tanto a bordo como si estuvieran depositadas en tierra, siempre que se haya alijado por orden de la autoridad competente, para reparar el buque o beneficiar al cargamento, o fuego por combustión espontánea.
- h) Apresamiento.
- i) Saqueo.
- j) Declaración de guerra.
- k) Embargo por orden del Gobierno.
- l) Retención por orden de potencia extranjera.
- m) Represalias.
- n) Cualquier otro accidente o riesgo de mar.

Hay que añadir ciertas exclusiones o derecho a no obligarse por causas que detalla el artículo 756 del Código de Comercio, y que son:

---

<sup>80</sup> Arrojar por la borda la carga que va sobre cubierta (Cubertada) en caso de peligro o pérdida de estabilidad).

- a) Cambio voluntario de derrota de viaje, o de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores.
- b) Separación espontánea de un convoy, habiéndose estipulado que iría en conserva con él.
- c) Prolongación del viaje a un puerto mas remoto que el indicado en el contrato de seguro.
- d) Disposiciones arbitrarias y contrarias a la póliza de fletamento o al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargador o fletador.
- e) Baratería del Capitán a no ser que fuera objeto del seguro.
- f) Mermas, derrames y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.
- g) Falta de los documentos prescritos en el Código, en las ordenanzas y reglamentos de marina y de navegación, u omisiones de otra clase del Capitán en contravención de las disposiciones administrativas, a no ser que se haya tomado a cargo del asegurador la baratería.

El alcance de las obligaciones del asegurador, viene también concretado por la jurisprudencia, como se desprende de la sentencia del Tribunal Supremo de 17 de Diciembre de 1.925, según la cual el asegurador sólo responde de aquellos riesgos que voluntaria y determinadamente aceptó con expresión de las circunstancias de tiempo y lugar que según el artículo 382 del C. de C<sup>81</sup>. han de hacerse constar en documento público o privado, y cuyos pactos, siempre que sean lícitos, son los que rigen el contrato. El mismo T.S., en sentencia de fecha 19 de Junio de 1.885, falló que, echado a pique un buque a cañonazos, la pérdida, a los efectos del abandono, era total, por todo lo tal que vez podría extraerlo la compañía aseguradora después de trabajos de duración difícil de precisar y que, por consiguiente, no cabía someter al asegurado a tales contingencias, antes por el contrario, había que admitirle el abandono y cumplía al asegurado pagar la indemnización. Por otra parte la sentencia del 24 de Abril de 1.926 manifestó en uno de sus considerandos que el resultado de la obligación pactada por el asegurador consiste en algún suceso de los enumerados en el artículo 755 del C de C<sup>23</sup>,

---

<sup>81</sup> Código de Comercio Español.

o cualquier otro incidente o riesgo de la navegación, estipulados por las partes en la convención de que es la póliza expresión escrita, mas tarde sigue la misma sentencia diciendo que, por la índole especial de esta clase de contratos, constituyen acontecimientos imprevisibles, y que en los aleatorios de seguros son la base esencial para el desenvolvimiento del pacto.

**El tomador del seguro y el asegurado**, el contratante del seguro puede no ser el que adquiere los derechos derivados del contrato. Al primero se le designa con el nombre de tomador del seguro, siendo asegurado el segundo. El artículo 7 de la LCS<sup>82</sup> dice que el tomador del seguro puede contratar por cuenta propia o por cuenta ajena y que en caso de duda se presupone que el tomador ha contratado por cuenta propia. Cuando el tomador o contratante es al mismo tiempo titular del interés asegurado, el contrato se hace por cuenta propia: tomador y asegurador son la misma persona. Pero cuando el contratante y el titular del interés son o serán distintos, el contrato se hace por cuenta ajena. La determinación de esa persona puede hacerse en la póliza o por el procedimiento que las partes acuerden. Este último caso es el seguro contratado “por cuenta de quien corresponda”.

Esta especial forma de contratar nació también en el ámbito marítimo, nació también en el ámbito marítimo, estando ya regulado en las ordenanzas de la Edad Media bajo la fórmula “pro se et pro persona nominada”. Posteriormente se amplió a todos los casos en que el contratante del seguro está en posesión transitoria de bienes ajenos por tratarse de bienes que son objeto de circulación y tráfico en los que la determinación “a priori” del titular del interés es imposible, lo que obliga a asegurar por cuenta de quien corresponda; el que ostente el interés será asegurado. A él se refiere la Ley con la expresión poco feliz de tercer asegurado, puesto que, literalmente, presupone la existencia de un primer y un segundo asegurado. Quizás lo que quería decir la ley era tercero asegurado, puesto que en estos casos el asegurado es tercero en la relación contractual iniciada por el tomador y el asegurador. En el artículo 56 de la LCS<sup>83</sup> dispone que podrán contratar el seguro no sólo el propietario del vehículo o de las mercancías transportadas, sino también el comisionista de transportes y las agencias de

---

<sup>82</sup> Ley del Contrato de Seguro.

<sup>83</sup> Ley 50/1.980 de 8 de Octubre, sobre el contrato de seguro, BOE nº 250 de 17 de Octubre de 1.980.

transporte así como todos los que tengan interés en la conservación de las mercancías, expresando en la póliza el concepto en el que se contrata el seguro. La terminología del precepto nos parece incorrecta puesto que para contratar el seguro no es necesaria relación alguna, general o especial, con el objeto o, mejor dicho, con el interés sobre el objeto asegurado. Esta relación es necesaria para ser asegurado. Las últimas palabras del precepto “expresando el concepto en que se contrata el seguro” no se refiere al interés, sino a la actuación del contratante. Como podemos ver en el artículo 8 en el que aparece claramente la distinción de las menciones exigidas en el artículo primero, contratante y asegurado, y la exigida en el artículo segundo, el concepto en que se asegura. Este artículo debemos interpretarlo en el sentido de que puede contratarse el seguro como asegurado cuando el contratante es una de las personas allí designadas puesto que tienen un interés asegurable.

La ley concede a los acreedores hipotecarios, pignoraticios y privilegiados, por razón de su especial situación respecto de los bienes asegurados, un tratamiento distinto al de los demás acreedores. Este trato diferencial comienza con la obligación que impone al tomador o al asegurado de comunicar al asegurador la existencia de la hipoteca, prenda o privilegio. Desde este momento, tales acreedores van a participar en el desarrollo del contrato antes y después del siniestro:

- a) Antes del siniestro, y para el caso de extinción del contrato por falta de pago de la prima, el asegurador deberá notificárselo, corriendo desde entonces un plazo de un mes durante el que se mantiene, para ellos, la vigencia del contrato y en el que puede, aun contra la voluntad del asegurado o tomador, pagar la prima impagada, manteniendo así la vigencia del contrato.
- b) Después del siniestro; el asegurador debe notificárselo y durante el plazo de tres meses no podrá, sin el consentimiento de estos acreedores, pagar la indemnización al asegurado, debiendo consignarla en depósito judicial en caso de discrepancias entre ellos y el asegurado. Igual conducta seguirá el asegurador cuando el importe de la indemnización se destine a la reconstrucción de las cosas aseguradas y hubiera

discrepancias en cuanto a las garantías a que deben quedar afectadas a la reconstrucción.

El tercero responsable aunque es una figura no relacionada directamente con el contrato del seguro, su mención en este momento resulta necesaria teniendo presente la última fase de ejecución del contrato, cuando el asegurador paga la indemnización. El artículo 43 de la LCS<sup>112</sup>, dispone respecto del seguro de daños, que el asegurador puede ejercitar los derechos y acciones que por razón del siniestro corresponderían al asegurado frente a las personas responsables del mismo, hasta el límite de la indemnización. Es el ejercicio de la llamada “Acción de recobro”. De esta acción de recobro sólo quedan excluidos, como demandados, el propio asegurado, las personas de las que deba responder o sus parientes cercanos, a no ser que estos hayan actuado con dolo o tengan asegurada su responsabilidad mediante un contrato de seguro, en cuyo caso la acción de recobro se limita a la suma allí asegurada.

En su Título primero la LCS<sup>112</sup>, contiene una serie de disposiciones sobre la duración, prescripción y jurisdicción, lo que determina que, tratándose de normas de Derecho necesario, puedan ser aplicadas incluso al seguro marítimo, además de todos los ramos del seguro a los que se refiere la Ley. Respecto a su duración el artículo nº 8 exige la expresión del tiempo de duración de los efectos del contrato. En el artículo nº 22 se establece que éste no puede ser superior a diez años, pudiendo pactarse prórrogas por períodos de un año; igualmente se autoriza a cualquiera de las partes para oponerse a la siguiente prórroga mediante denuncia escrita con dos meses de anticipación a la finalización del período en curso.

Con respecto a la prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro, el artículo 23 de la citada Ley lo fija en dos años para los de daños y en cinco si es de personas. Con ello se ha reducido el plazo anterior de quince años, resultante de las disposiciones del Código de Comercio<sup>23</sup>, en relación con el Código Civil<sup>113</sup>, que se ha estimado a todas luces excesivo y contrario al principio de seguridad jurídica.

En lo referente a la jurisdicción, el artículo nº 24 de la LCS<sup>112</sup>, es tajante: será juez competente el del domicilio del asegurado. Con esto se pone fin a las típicas cláusulas de las pólizas de seguros que diferían la competencia a los juzgados del domicilio social

del asegurador, cláusulas cuya validez resultaba del sistema de libertad que a este respecto inspira nuestra ley procesal civil. Con esta modificación se pretenden y consiguen dos objetivos: el primero, invalidar tales cláusulas que, propiamente, imponían al asegurado una carga adicional al obligarles a pleitear, en la mayoría de los casos, fuera de su domicilio; el segundo, descongestionar el cúmulo de asuntos que pesaban sobre los juzgados de Madrid, Barcelona y Bilbao, sede de la mayoría de las compañías que operan en España.

El seguro contra daños es de naturaleza sinalagmática, es decir, bilateral y en consecuencia genera obligaciones entre las partes. La LCS<sup>112</sup>, establece en el artículo nº 7 que el tomador del seguro y el asegurado sean personas distintas en cuyo caso las obligaciones y deberes que se derivan del contrato corresponden al tomador del seguro, aunque se diga de forma genérica “obligaciones del asegurado”, nosotros al referirnos a ellas lo haremos citando al tomador del seguro, y en su caso, cuando proceda, al asegurador.

La obligación principal del tomador del seguro es el pago de la prima en las condiciones estipuladas en la póliza. Ahora bien, para el caso de que el tomador del seguro no cumpla con esta obligación ¿cual es el régimen del incumplimiento?. De acuerdo con la Ley, las partes, en la póliza, pueden establecer el pago de una prima única o bien primas periódicas. Si se pactó el pago de una prima única y el pago no se produce a su vencimiento de acuerdo con las condiciones de la póliza el asegurador tiene derecho a resolver el contrato o a exigir su pago por vía ejecutiva con base en la póliza. En todo caso, salvo pacto en contrario, si la prima no ha sido satisfecha antes de producirse el siniestro, el asegurador quedará liberado de su obligación de indemnizar. A propósito del derecho de exigir al asegurador el pago de la prima “en vía ejecutiva, con base en la póliza”, y teniendo en cuenta que la LCS<sup>112</sup>, es una ley sustantiva, cuyos preceptos, a tenor de su artículo 2 tienen “carácter imperativo”, parece que, sin mas condicionamientos, la Ley otorga a la póliza original debidamente firmada por las partes fuerza ejecutiva. De acuerdo con el artículo 1426 de la LEC<sup>84</sup>, en su apartado nº 6, la póliza original debidamente firmada tiene fuerza ejecutiva si está intervenida por Corredor de Comercio o Agente de Cambio y Bolsa, o en su caso ha sido reconocida

---

<sup>84</sup> Ley de Enjuiciamiento Civil.

como auténtica bajo juramento ante el Juez competente para despachar la ejecución. Lo normal es que las pólizas no estén intervenidas por Corredor o Agente de Bolsa. Entendemos pues, que el asegurador podrá acudir a la vía ejecutiva, sobre la base del original de la póliza debidamente firmada, sin mas nada. En el caso de que en la póliza se haya pactado el pago de primas periódicas, la primera es exigible una vez firmado el contrato, y de no hacerse este pago, su incumplimiento producirá los efectos anteriormente expuestos: resolución del contrato o exigencia de su pago en vía ejecutiva. Liberación de indemnizar si hay siniestro. Si la falta de pago se produce en una de las primas siguientes, la cobertura del asegurador queda suspendida un mes después del día de su vencimiento, y si el asegurador no reclama su pago dentro de los seis meses siguientes a su vencimiento, se entenderá que el contrato queda extinguido.

En cualquier caso, mientras el contrato esté en suspenso, el asegurador solo puede exigir el pago de la prima en curso. Si el contrato no ha sido resuelto, a instancias del asegurador, o extinguido por el transcurso de esos seis meses por no reclamar esta prima, la cobertura vuelve a tomar efecto a las veinticuatro horas del día en que el tomador pagó su prima.

La suspensión de cobertura supone que si se produce el siniestro, el asegurador no va a satisfacer la indemnización, pero, para el caso que el siniestro tuviera lugar entre la fecha de vencimiento y el mes siguiente a la misma, es decir, antes de entrar en juego la suspensión, el asegurador viene obligado a satisfacer la indemnización, si bien puede descontar el importe de la prima vencida y no pagada.

Por último, una y otras primas serán pagadas en el lugar determinado en la póliza. Si este lugar de pago no se pactó, se entiende que deben pagarse en el domicilio del tomador del seguro. Además de la obligación del pago de las primas, el tomador del seguro soporta ciertas cargas que no son obligaciones en sentido estricto, puesto que su cumplimiento forzoso no puede ser exigido por el asegurador en caso de incumplimiento. Estas cargas se elevan a presupuestos para la exigibilidad de derechos del asegurado, de modo que si no son observadas por él, decaerán sus derechos en forma total o parcial. Constituyen estas cargas actos de Notificación o Comunicación a cargo del asegurado, mencionados imperativamente en la propia Ley.

El tomador del seguro o el asegurado o el beneficiario del seguro deben comunicar al asegurador el acaecimiento del siniestro en el plazo señalado en la póliza, o de no haberse pactado, en el plazo máximo de siete días de haberlo conocido<sup>85</sup>, sin que en la póliza pueda pactarse plazo menor. En caso de incumplimiento, el asegurado puede reclamar los daños y perjuicios causados por la falta de declaración, pero este efecto no se producirá si se prueba que el asegurador ha tenido conocimiento del siniestro por otro medio. Además de este deber de notificación del siniestro, el tomador del seguro o el asegurado, debe dar al asegurador toda clase de informaciones sobre las circunstancias y consecuencias del siniestro. El escrupuloso cumplimiento de estas obligaciones permite al asegurador adoptar las medidas necesarias encaminadas a responder de la cobertura del siniestro; la comprobación sobre el terreno del bien afectado para determinar el alcance del daño sufrido, y tomar medidas para la efectividad de la actuación subrogatoria, si procede. Solo en el supuesto de que en el incumplimiento de estas obligaciones haya habido dolo o culpa grave, el asegurador perderá el derecho a la indemnización. En este sentido, la actual legislación ha significado una protección de los derechos del asegurados, ya que, de acuerdo con el derogado artículo 1.796 del CC<sup>113</sup>, por la Ley, la falta de comunicación del siniestro en el plazo previsto en la póliza, o dentro de las 24 horas siguientes al conocimiento del mismo, supone la caducidad de la acción del asegurador contra el asegurado. Esta comunicación del siniestro hay que ponerla en relación con lo que establece el primer párrafo del artículo nº 38, de comunicar por escrito al asegurador dentro de los cinco días siguientes de la primera, la relación de los objetos existentes al tiempo del siniestro, la de los salvados y la estimación de los daños. Notificación ésta que entendemos muy secundaria y sin sanción, ya que comunicado el siniestro, se puso en marcha la máquina aseguradora. Otros deberes de comunicación o declaración del asegurador, tales como de las circunstancias por él conocidas que puedan influir en la valoración de los riesgos<sup>86</sup>, antes de la conclusión del contrato; la de las circunstancias que agraven los riesgos durante el contrato<sup>87</sup>, y sus importantes consecuencias, las hemos comentado con anterioridad al tratar del principio de la mayor buena fe que impregna el contrato de

---

<sup>85</sup> Artículo nº 16 de la Ley de Contrato de Seguro.

<sup>86</sup> Artículo nº 10 de la Ley de Contrato de Seguro.

<sup>87</sup> Artículo nº 11 de la Ley de Contrato de Seguro.

seguro. Allí mismo analizamos las comunicaciones del tomador, caso de haber concertado dos o más contratos con distintos aseguradores<sup>88</sup> sobre el mismo interés, idénticos riesgos en igual período de tiempo; en caso de transmisión del objeto asegurado<sup>89</sup>; la constitución de hipoteca, de la prenda o la existencia de privilegio cuando tenga conocimiento de él<sup>90</sup>. Y a ellas nos remitimos.

La Ley hace constar que las comunicaciones que efectúe el tomador del seguro a un Agente afecto que represente al asegurador, producen los mismos efectos que si se hubieran realizado directamente al asegurador. Las comunicaciones realizadas por un agente libre al asegurador, en nombre del tomador del seguro, surtirán los mismos efectos que si las realizara el propio tomador.

El “deber de salvamento” se contempla en el artículo nº 17 de la LCS<sup>112</sup>, y consiste en el hecho de que el tomador del seguro debe hacer todo lo posible para disminuir y aminorar los daños que el siniestro pueda producir, en una palabra, el asegurado debe enfrentarse ante el siniestro como si no hubiera seguro y las consecuencias recayesen sobre su propio patrimonio. Para eso debe emplear los medios a su alcance, siempre que sean razonables. Por lo tanto no debe adoptar aquellas medidas que sean impropias para el salvamento y que entrañen un excesivo coste con relación a la disminución del daño. Es aquí donde, a nuestro entender, es decisiva la actuación del Comisario de Averías, con conocimientos y experiencia de la que normalmente carece el tomador del seguro o el asegurado. La Ley sanciona el incumplimiento de este deber, que dará derecho al asegurador a reducir su prestación en la proporción oportuna, teniendo en cuenta la importancia de los daños derivados de tal incumplimiento y el grado de culpa del asegurado. Si se trata de una negligencia leve o los daños son insignificantes, no debe operar la reducción, pero si el asegurado ha actuado de forma dolosa, es decir, con manifiesta intención de engañar o perjudicar al asegurador, éste quedará liberado de la prestación derivada del siniestro, es decir, del pago de la indemnización. En ambos casos, además de la conducta del asegurado debe valorarse el resultado de la misma, puesto que si de ella no se produce resultado dañoso para el asegurador, la sanción establecida no se aplicará.

---

<sup>88</sup> Artículo nº 32 de la Ley de Contrato de Seguro

<sup>89</sup> Artículo nº 34 de la Ley de Contrato de Seguro.

<sup>90</sup> Artículo nº 40 de la Ley de Contrato de Seguro.

La Ley previene que los gastos que se originen por el cumplimiento de esta obligación serán de cuenta del asegurador hasta el límite fijado en el contrato, si este límite no se ha pactado, se indemnizarán los gastos realmente ocasionados, sin que puedan exceder de la suma asegurada. Y es importante tener en cuenta que tales gastos serán indemnizados por el asegurador, incluso en el caso de que hayan resultado efectivos. En el caso de que el asegurador en virtud del contrato solo deba indemnizar una parte de los daños causados por el siniestro, debe indemnizar la parte proporcional de los gastos de salvamento, a menos que el tomador del seguro o el asegurado hayan actuado siguiendo instrucciones del asegurador. Realmente, estamos contemplando el caso de infraseguro.

Dentro de este concepto amplio de Salvamento, como actos del tomador o el asegurado, tendentes a disminuir las consecuencias del siniestro, el asegurado tiene el deber de no perjudicar la subrogación del asegurador contra el tercero que resulte responsable del siniestro.

La Ley<sup>91</sup>, establece que el asegurador, una vez pagada la indemnización, puede ejercitar los derechos y acciones que por razón del siniestro correspondan al asegurado frente a las personas responsables del mismo, hasta el límite de la indemnización. Por lo tanto, el asegurado debe hacer todo cuanto esté en sus manos, incluso hasta agotar los medios legales de que disponga, para que el derecho de crédito frente al tercero responsable se conserve íntegramente, ya que va a pasar al asegurador en virtud de la subrogación. Formulará denuncias, comunicaciones, protestas, etc. Dentro de los plazos legales que correspondan a cada caso concreto para evitar la caducidad del crédito. La infracción de este deber está sancionada por la misma Ley, que hace responsable al asegurado de los perjuicios que con sus actos u omisiones pueda causar al asegurador, en su derecho a subrogarse.

El asegurador está obligado a indemnizar al asegurado o al beneficiario del seguro una vez acaecido el evento dañoso previsto en el contrato, y no se haya extinguido tal obligación en cualquiera de los casos de obligaciones del asegurado que transcribimos a continuación:

---

<sup>91</sup> Artículo n° 43 de la Ley de Contrato de Seguro.

- a) El incumplimiento del deber de responder al cuestionario mediando dolo o culpa grave del tomador del seguro en los términos previstos por la Ley<sup>92</sup>.
- b) Si el tomador del seguro o el asegurado, en caso de agravación del riesgo, no lo comunican a los aseguradores, actuando de mala fe<sup>93</sup>.
- c) Si el tomador del seguro no ha pagado la primera prima, o con relación a las posteriores, si ha producido un retraso en su pago pues ocasiona la suspensión del contrato<sup>94</sup>.
- d) Si existe dolo o culpa grave del tomador del seguro o del asegurado en la comunicación del siniestro<sup>95</sup>.
- e) Si el tomador del seguro o el asegurado, incumplen, con ánimo de perjudicar al asegurador, el deber de aminorar los efectos del siniestro<sup>96</sup>.

De este modo, siendo válida la póliza, producido el evento dañoso amparado por la cobertura del seguro y no concurriendo ninguna de las circunstancias descritas, el asegurador está obligado a satisfacer la indemnización al término de las investigaciones y peritaciones necesarias para establecer la existencia del siniestro y el importe de los daños causados por el mismo<sup>97</sup>. En este mismo artículo establece la Ley el pago de una cantidad anticipada, a cuenta de la indemnización, en cualquier supuesto, dentro de los 40 días a contar desde la recepción de la declaración del siniestro. Dicha cantidad será el importe mínimo de los que el asegurador pueda deber, según las circunstancias por él conocidas. La dificultad estriba en fijar la cantidad a anticipar. En principio, no debe quedar al arbitrio del asegurador, sino que debe ser valorada a la vista del contrato y la información suministrada por el asegurado, tanto en la notificación del siniestro, como de sus circunstancias y consecuencias de las que debe informar al asegurador, y de la notificación que, después de comunicado el siniestro, en el plazo de cinco días con la relación de los objetos existentes al tiempo del siniestro, la de los salvados y la estimación de los daños. Todo esto en relación con lo que el propio asegurador haya

---

<sup>92</sup> Artículo nº 10 de la Ley de Contrato de Seguro.

<sup>93</sup> Artículo nº 12 de la Ley de Contrato de Seguro.

<sup>94</sup> Artículo nº 15 de la Ley de Contrato de Seguro.

<sup>95</sup> Artículo nº 16 de la Ley de Contrato de Seguro.

<sup>96</sup> Artículo nº 17 de la Ley de Contrato de Seguro.

averiguado por su parte, teniendo en cuenta el principio de la “Uberrima bona fide” contractual. Por supuesto que si al final resulta que la obligación de indemnizar es por inferior cantidad, el asegurado debe devolver la diferencia, suponiendo siempre el caso de aceptación del siniestro por el asegurador, y pendiente la estimación de los daños. Los casos en que el asegurador no acepte el riesgo, no los analizamos aquí.

La prestación de asegurador se hace normalmente en dinero, pero la Ley prevé la prestación “in natura” al decir que el asegurador puede sustituir el pago de la indemnización por la reparación o reposición del objeto siniestrado<sup>98</sup>, siempre, por supuesto, que el asegurado lo consienta. El asegurador no está obligado al pago de la prestación si el siniestro ha sido causado por mala fe del asegurado<sup>99</sup>. Este es un caso muy especial, la mala fe de la Ley, a estos efectos, supone que el asegurado ha provocado de forma voluntaria y consciente el siniestro, no siendo preciso el ánimo de lucrarse con la indemnización.

Nos quedaría este análisis, de la obligación del asegurador de pagar la indemnización, incompleto si no nos referimos a la forma de concretar el importe de la indemnización, es decir, al procedimiento pericial establecido<sup>100</sup>. En la práctica, por lo general, una vez ocurrido el siniestro, con la intervención prevista en la póliza del Comisario de Averías designado, éste y el asegurado llegan a un acuerdo en cuanto a la tasación de los daños, pero puede no suceder así en el plazo de cuarenta días como máximo a contar desde la recepción de la declaración del siniestro, cada parte designará su Comisario de Averías<sup>101</sup> debiendo constar por escrito la aceptación de ambos. Si una de las partes no hace la designación en el plazo previsto, estará obligado a hacerla en los ocho días siguientes a la fecha en que sea requerida por la parte que hubiera designado el suyo. Si a pesar de este requerimiento no lo hace, se entenderá que acepta el dictamen del perito de la otra parte, quedando vinculado al mismo. Si ambos peritos llegan a un acuerdo, se refleja éste en un acta conjunta en la que se harán constar las causas del siniestro, la valoración de los daños y las demás circunstancias que influyan en la determinación de la indemnización; si no hay acuerdo entre los peritos, ambas partes

---

<sup>97</sup> Artículo nº 18 de la Ley de Contrato de Seguro.

<sup>98</sup> Artículo nº 18 apartado 2 de la Ley de Contrato de Seguro.

<sup>99</sup> Artículo nº 19 de la Ley de Contrato de Seguro.

<sup>100</sup> Artículo 38 de la Ley de Contrato de Seguro.

<sup>101</sup> Perito, en la Ley de Contrato de Seguro.

designarán un tercer perito de conformidad y si no hay conformidad en la designación, se acudirá para que los designe al Juez de Primera Instancia del lugar donde se hallen los bienes, en acto de jurisdicción voluntaria, para que se proceda a la designación por los trámites previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil para la insaculación<sup>102</sup>. El dictamen de los peritos se emitirá en el plazo previsto por las partes, o, en su defecto, en el de 30 días a partir de la aceptación por el perito tercero, el resultado del dictamen, por unanimidad o por mayoría, se notificará a las partes de manera inmediata y de forma indubitada, siendo vinculante para estas, salvo que se impugne judicialmente por alguna de las partes, dentro del término de treinta días para el asegurador y ciento ochenta para el asegurado. Si no se interpone la impugnación en estos plazos, el dictamen es firme e inatacable, y el asegurador está obligado a satisfacer la indemnización en el plazo de cinco días. Si el dictamen es impugnado, el asegurador está obligado a abonar el importe mínimo señalado en el artículo dieciocho de la Ley de Contrato de Seguro. En este caso, puede ser la suma mas baja que como indemnización fijaran los peritos. Sin embargo, es de destacar que el legislador ha guardado un silencio absoluto sobre las causas de la impugnación, por lo tanto tenemos que interpretar dentro de nuestro ordenamiento jurídico, a falta de norma específica, que el dictamen puede ser impugnado prácticamente sin limitación de causas, siempre, claro está, que guarden relación con él. Quizás la omisión haya sido voluntaria, y desde este punto de vista, abrir un extenso abanico de posibilidades para las partes no conformes con el resultado.

Otra cosa es la forma del ejercicio de la acción de impugnación. La Ley establece la posibilidad de impugnar el dictamen, pero no dice porqué causas procesales se seguirá esa impugnación, en su consecuencia, dicho cauce no puede ser otro que el del juicio ordinario declarativo, para que el Juez decida en su sentencia los daños, su valoración, si se deben y, en su consecuencia condenar a su pago, dictando las correspondientes condenas. Si en el plazo de tres meses, desde la producción del siniestro, el asegurado no realiza la reparación del daño o indemnizado su importe en metálico por causa no justificada o que le fuere imputable, la indemnización se incrementará en un veinte por ciento anual.

---

<sup>102</sup> Acción y efecto de insacular, poner en una bolsa varias bolas numeradas, para elegir una de entre todas al azar

Desaparece, en el contrato de seguros, para el asegurador que no cumple, que como máximo asuma el interés legal. Este tipo de interés motivará a los aseguradores a resolver los expedientes en un tiempo razonable, a que en muchas ocasiones el retraso en la presentación del asegurador se debía a su propia actitud negligente, perjudicando con ello los negocios del asegurado.

Para que se produzca el veinte por ciento de incremento en la indemnización, se requiere la concurrencia de los requisitos siguientes:

- a) Existencia de la obligación del asegurador de indemnizar. Y esto sucede cuando se produce el siniestro previsto en el contrato, y por supuesto que éste sea válido.
- b) El transcurso de tres meses sin cumplimiento de la obligación que debe computarse desde la fecha de producción del siniestro.
- c) Que la falta de cumplimiento sea por causa no justificada, o que le fuera imputable.

La Ley impone al asegurador el cumplimiento de una debida diligencia en hacer las necesarias investigaciones y peritaciones para determinar la indemnización a satisfacer, y satisfacerla en el plazo de tres meses. A este respecto, puede hablarse de la diligencia propia de “un ordenado asegurador”. Un régimen especial para el seguro de daños, lo establece la Ley<sup>103</sup>, para aquellos casos en los que se necesitó recurrir a la peritación, es decir, al procedimiento pericial, y el asegurador no haya pagado la indemnización devenida inatacable en el plazo de cinco días y obliga al asegurado a reclamarlo judicialmente. En este caso, el devengo del interés del veinte por ciento comenzará desde la fecha en que la valoración devino inatacable.

Existen unas situaciones especiales en el contrato de seguro y entre ellas podemos considerar:

---

<sup>103</sup> Artículo nº 38 de la Ley de Contrato de Seguro.

- a) Infraseguro, valor del interés asegurado superior a la suma asegurada, se indemniza aplicando la regla proporcional<sup>104</sup>.
- b) Sobreseguro, valor del interés asegurado inferior a la suma asegurada. Se indemnizará el daño efectivamente causado, y se devuelve el exceso de prima<sup>105</sup>.
- c) Concurrencia de seguros, consiste en la existencia de dos o mas contratos estipulados por el mismo tomador con distintos aseguradores sobre efectos de un mismo riesgo sobre el mismo interés e igual período de tiempo<sup>106</sup>. Se debe comunicar, en caso de siniestro, a cada asegurador la existencia de las demás y se paga proporcionalmente a la suma asegurada de cada uno.
- d) Regla de equidad, en caso de un riesgo diferente al descrito por el asegurado, siendo mas gravoso y con superior prima, al producirse un siniestro se pagará en proporción a la prima que debería haberse aplicado<sup>107</sup>.

El precio del seguro se llama prima, desde la perspectiva del contrato de seguro, la prima representa la cantidad de dinero que el tomador debe abonar al asegurador por la cobertura financiera otorgada en los términos establecidos en la póliza de seguro. Contractualmente, el pago de la prima debe efectuarse una vez firmado el contrato, siendo un elemento indispensable para la vigencia y la eficacia de los efectos del seguro. A la renovación del seguro, el impago de la prima puede conducir a la suspensión de la cobertura aseguradora, consumido un determinado plazo, y a la extinción definitiva del contrato, transcurrido un cierto período de tiempo. Por otra parte, desde el punto de vista de la entidad aseguradora, la prima representa la evaluación del riesgo asumido por el asegurador y la cuantificación de los gastos de su gestión. En ese sentido, la prima tiene una clara significación técnica y funcionalidad económica, al procurar al asegurador los recursos financieros necesarios para afrontar las prestaciones asumidas, indemnización por siniestros, y los gastos incurridos en su

---

<sup>104</sup> Artículo nº 30 de la Ley 50/80 sobre contrato de seguro.

<sup>105</sup> Artículo 31 de la Ley 50/80 sobre contrato de seguro.

<sup>106</sup> Artículo 32 de la Ley 50/80 sobre contrato de Seguro.

actividad, gastos de gestión, así como obtener un margen de beneficio empresarial. Desde la posición individual del contratante del seguro, la prima representa el precio o coste de la transferencia del riesgo efectuada al asegurador. Al respecto, la prima de seguro cumple también una funcionalidad económica importante, ya que supone un coste fijo predeterminado y sensiblemente inferior al valor patrimonial expuesto al riesgo. Ello permite al individuo liberar en este caso una mayor cantidad de recursos monetarios frente a la situación contraria de tener que asumir directamente el riesgo.

La prima de seguro está integrada por distintos elementos, en este sentido, la denominación de prima de tarifa o comercial engloba en su definición a la prima pura, el recargo de seguridad, los recargos de gestión y el margen de beneficio o excedente empresarial del asegurador<sup>61</sup>. Analicemos estos conceptos por separado.

La prima pura corresponde a la prima de riesgo, otorgándose indistintamente la denominación de prima pura o de riesgo. Conceptualmente, la prima pura representa la medida y evaluación del riesgo, es decir, la cuantificación de las pérdidas previsibles derivadas del acaecimiento de los sucesos amparados por el seguro. En consecuencia, la prima pura es la componente de la prima comercial destinada a financiar la siniestralidad esperada en los seguros suscritos. En este sentido, la prima pura representa el valor esperado de las pérdidas probables o esperanza matemática de la siniestralidad, de acuerdo al principio asegurador de repartir uniformemente la carga siniestral entre todos los seguros de una cartera homogénea, es decir, que pertenezcan a una misma clase de riesgo. En particular, la siniestralidad viene inducida por la ocurrencia de siniestros, frecuencia de siniestralidad, y por la diferente intensidad del daño con que se manifiestan, cuantía de los siniestros, siendo la prima pura el producto de la esperanza matemática de las distribuciones básicas del número de siniestros y de la cuantía de los mismos<sup>49</sup>. De acuerdo con este esquema, la prima pura vendría dada por la siguiente expresión:

$$\text{Pr} = \frac{C}{N} = \text{estimación de la siniestralidad media por póliza}$$

---

<sup>107</sup> Artículo 10 de la Ley 50/80 sobre contrato de seguro.

Donde:

C = Coste anual de la siniestralidad

N = Número de expuestos al riesgo en un año.

Análogamente, multiplicando y dividiendo por el número de siniestros resulta:

$$P_r = \frac{n}{N} \times \frac{C}{n} = f \times C$$

Donde:

F = Frecuencia media de siniestralidad. Estimación muestral de la esperanza matemática del número de siniestros.

C = Coste medio por siniestro. Estimación de la esperanza matemática de la distribución de las cuantías de los siniestros.

Los métodos de cálculo<sup>49</sup> de la prima pura están basados en la información estadística y en el tratamiento de la misma a través de determinados criterios técnicos. A los efectos de tarificación, la información estadística debe ser compatible con los principios siguientes<sup>47</sup>:

- a) **Suficiencia**, en general, el cálculo de prima pura se apoya en la información propiciada por muestras extraídas de la realidad, las cuales representan parcialmente la manifestación de los sucesos a analizar. En consecuencia, el tamaño muestral ha de ser suficientemente amplio para permitir la inferencia estadística a un nivel de significación dado y posibilitar la estimación precisa de los parámetros a calcular, en este sentido, a medida que el tamaño muestral sea mayor, la inferencia de los parámetros estimados será mas fiable.

- b) **Homogeneidad**, esta característica debe presidir la selección de las distintas clases de riesgo, de acuerdo a la probabilidad de siniestro de los diferentes expuestos al riesgo. Básicamente el proceso de tarificación debe atender a la identidad de los riesgos y a la clasificación homogénea de los mismos en función de su peligrosidad, a fin de procurar la equidad necesaria en la tarificación.
- c) **Representatividad**, de acuerdo a este principio, la información estadística debe permitir una inferencia compatible con las características de equidad y suficiencia en el ámbito de cada clase de riesgo. En suma, la representatividad del tamaño muestral presupone la suficiencia de información en las distintas clases de riesgo para permitir la estimación precisa de un nivel de confianza dado.

Por otra parte los criterios técnicos utilizados en el tratamiento de la información se apoyan en la teoría estadística y el cálculo de probabilidades, así como en la propia experiencia.

Con frecuencia a los fundamentos de la teoría estadística, la técnica aseguradora utiliza la información que facilita la experiencia habida en la manifestación de un determinado suceso, con objeto de analizar su naturaleza e inferir las leyes por las que se rige para prever el comportamiento futuro del fenómeno. El cálculo de la prima pura del seguro se fundamenta en el estudio estadístico de sucesos sobre la base de la observación empírica y el ejemplo de métodos de ajuste y modelización a leyes estadísticas que expliquen el comportamiento presente y futuro de estos acontecimientos de naturaleza incierta, es decir, variables aleatorias sobre las que no se puede predecir exactamente su manifestación y resultado, el cálculo de probabilidades representa una herramienta útil para estimar, desde el punto de vista de valor probable, el comportamiento esperado de los fenómenos o sucesos analizados, de acuerdo a información muestral que informa de lo acontecido en el pasado. En relación con la teoría de muestras, el Teorema de Bernouilli o Ley de los grandes números constituye una base teórica importante para la predicción en el seguro. De acuerdo con dicha Ley la frecuencia observada de acontecimientos de un suceso, en una muestra cualquiera

elegida al azar, tiende a aproximarse a la probabilidad real de ocurrencia a medida que el tamaño de la muestra sea mayor. En consecuencia, ello permite apreciar en qué medida las frecuencias relativas de un suceso, particularmente de un siniestro, puede asimilarse a su probabilidad de ocurrencia. En ese sentido, la validez de esta proposición requiere el cumplimiento de la serie de requisitos siguientes implícitos en esta Ley:

- a) **Número elevado de observaciones**, es decir, que existe un número suficientemente grande de expuestos al riesgo durante un período de tiempo determinado.
- b) **Identidad de los expuestos al riesgo**, es decir, de las mismas características y sujetos a una misma afectación de riesgo y equiprobabilidad de ocurrencia.
- c) **Independencia en el acontecimiento del suceso**, lo que implica la no afectación simultánea de los expuestos al riesgo por un mismo acontecimiento.

En la práctica aseguradora, estos requisitos pueden llegar a alcanzarse con cierta aproximación, a través del crecimiento en la suscripción de seguros, masa de expuestos al riesgo, la selección y contratación de seguros atendiendo a una misma clase de riesgo, identidad, y la dispersión de los riesgos mediante la diversificación de la contratación de seguros en el ámbito territorial, independencia. En ocasiones, por tanto, el estudio del comportamiento de una cartera de seguros, con sujeción a estos requisitos, puede constituir una base de análisis muestral suficiente a los efectos de tarificación, que permita aprovechar la experiencia propia de la entidad observada a través del número de siniestros en la cartera de un determinado seguro durante un período de tiempo considerado. Como toda información muestral, basada en la experiencia del pasado, uno de los problemas mas importantes que nos encontramos en la tarificación, consiste en conocer la constancia del riesgo en el tiempo, es decir, si el riesgo en el futuro no experimentará variaciones importantes con respecto a la manifestación observada en el pasado.

En este sentido, la prima pura será mas o menos suficiente en función de las desviaciones de pérdidas que puedan producirse. Esto nos conduce a otro componente de la prima comercial, relacionado con la variabilidad del riesgo que es el recargo de seguridad, la funcionalidad de este recargo incorporado a la prima comercial nos ofrece dos perspectivas:

**Técnica**, el recargo de seguridad pretende cubrir y financiar las posibles desviaciones de la siniestralidad real respecto de las pérdidas esperadas, las cuales se contemplan en la prima pura del riesgo.

**Estadística**, con este recargo se pretende cubrir también el posible error de muestreo incurrido en la estimación de la esperanza matemática de siniestralidad.

En orden a esta funcionalidad, el recargo de seguridad es una de las magnitudes de estabilización del beneficio del asegurador, cuyo objetivo es reducir la posibilidad de pérdida técnica y compensar la variabilidad del riesgo, a fin de garantizar la solvencia dinámica de la entidad aseguradora.

Para la determinación del recargo, se atiende al cálculo del concepto de desviación típica, de esta forma, el recargo de seguridad se traduce en un múltiplo de la desviación típica, raíz cuadrada de la varianza, calculado de acuerdo al tipo de distribución de probabilidad de la siniestralidad y al nivel de confianza establecido en la estimación.

$\mu(x) = P_r$ ; Prima pura de riesgo	$P_r = \mu(f) \cdot \mu(C)$
---------------------------------------	-----------------------------

Desviación típica de la siniestralidad esperada o prima pura.

$\frac{g(X)}{\sqrt{N}} = \frac{\sqrt{m(x)g(c) + g(f)[m(c)]}}{\sqrt{N}}$	$I = R \cdot \frac{g(x)}{\sqrt{N}}$
---	-------------------------------------

Recargo de seguridad  $I$  siendo:

$m(f)$  = Frecuencia media de siniestralidad o frecuencia de siniestros por póliza.

$m(c)$  = Coste medio por siniestro.

$\gamma^2(f)$  = Varianza de los siniestros.

$\gamma^2(c)$  = Varianza del coste por siniestro.

N = Número de pólizas o expuestos al riesgo durante un período de tiempo determinado, generalmente un año.

Considerando el recargo de seguridad ( $\lambda$ ), la prima pura ( $P_r$ ) se traduce en una prima recargada resultante de añadir a ésta el recargo de seguridad obtenido:

$$P = P_r + \lambda \cdot I P_r$$

Por otra parte, Con relación a la funcionalidad del recargo de seguridad en orden al objetivo de solvencia la magnitud, es este recargo obtenido en función de la variabilidad del riesgo y del tamaño muestral, según los conceptos de cálculo analizados, debe correlativamente con el grado de estabilidad proporcionado por el reaseguro y con nivel de reservas de estabilización. En este sentido, ambas magnitudes son variables de estabilidad que influyen en el recargo de seguridad. De esta forma, a medida que la variabilidad o dispersión del riesgo sea paliada en parte por el reaseguro y las reservas de estabilización sean mayores, el recargo de seguridad necesario para cubrir las posibles fluctuaciones de siniestralidad podría ser menor. Análogamente, las condiciones contrarias requerirían la incorporación de un mayor recargo de seguridad a la prima comercial.

Un tercer componente de la prima comercial viene dado por los gastos de gestión en que incurre la entidad aseguradora para llevar a cabo su actividad. Estos gastos se clasifican en dos grupos:

- a) **Gastos de gestión interna**, que son los gastos de carácter operativo, estructural y demás costes de explotación relacionados con la administración del negocio, sueldos y salarios; cargas sociales; comunicaciones; sistemas operativos; provisiones; amortizaciones; etc.

- b) Gastos de gestión externa**, que son los gastos incurridos en el proceso de adquisición y comercialización de los seguros que configuran los denominados costes de producción, comisiones y participaciones de mediadores de seguros; campañas de promoción; etc.

Los gastos mencionados se financian a través de las operaciones de seguros suscritas por el asegurador, representando una parte alícuota de la prima comercial, de acuerdo al principio de suficiencia que permita sufragar dichos gastos. Obviamente, el mayor o menor nivel de gastos de gestión dependerá del tipo de organización administrativa y comercial de la entidad aseguradora, siendo importante este nivel por su trascendencia en el precio del seguro y relevancia en el nivel de competitividad.

El excedente empresarial o margen de beneficio constituye el cuarto componente incorporado a la prima comercial. El objetivo de este recargo, es procurar el excedente necesario para retribuir el coste del riesgo empresarial asociado a esta actividad, beneficio, dividendos, y garantizar la solvencia de la entidad aseguradora y estabilidad financiera a largo plazo, financiación. Al hablar de la solvencia dinámica del asegurador, se enunciaría que ésta depende de la estabilización del beneficio, como condición indispensable para procurar la capacidad necesaria de autofinanciación. Del mismo modo, el requisito de tener que cumplir con un margen de solvencia, proporcional al volumen de negocio de primas suscritas normalmente, obliga a las entidades de seguros a financiar este margen, fundamentalmente, a través del beneficio y la dotación de reservas de estabilización. En consecuencia, la prima comercial o de tarifa es la resultante de la suma de los cuatro componentes aludidos, según observamos a continuación:

$$p'' = P_r + \lambda \cdot P_r + g_1 \cdot p'' + g_2 \cdot p'' + b \cdot p'' P + g \cdot p'' + b \cdot p''$$

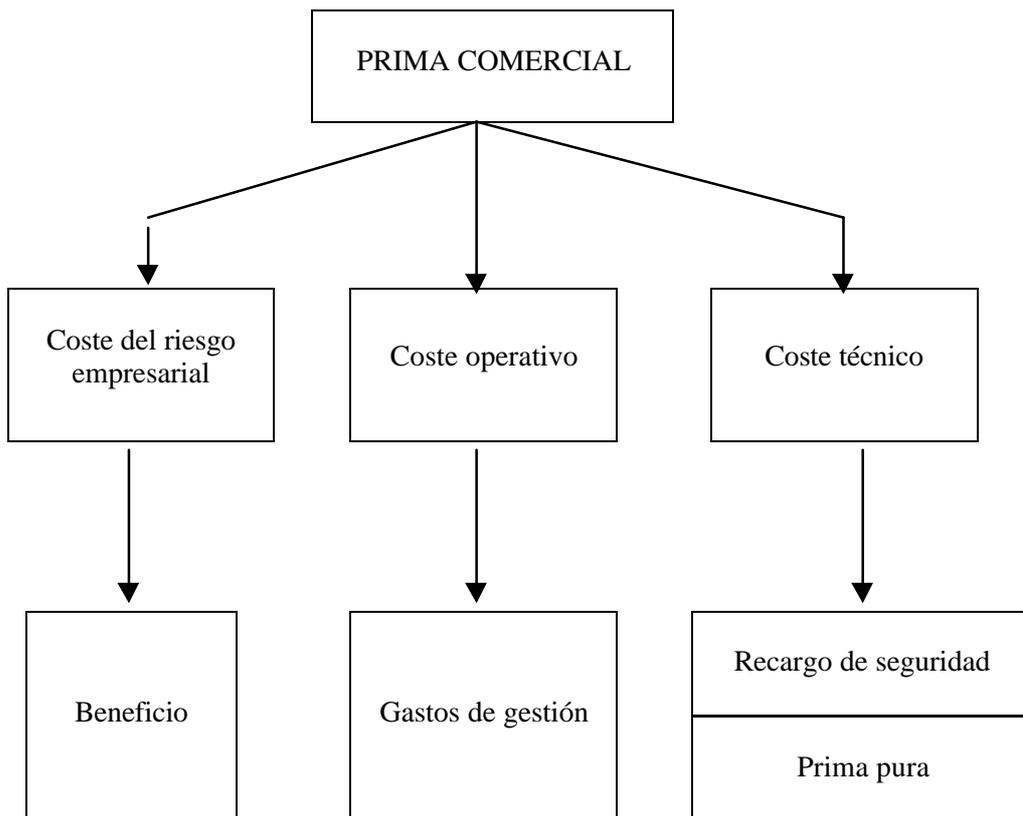
Siendo:

$p''$  = Prima de tarifa o comercial.

$P$  = Prima pura de riesgo recargada.

$G = g_1 + g_2 =$  tantos unitarios de gastos de gestión interna y externa que aplicados sobre la prima comercial configuran los gastos totales de gestión.

$b =$  Tanto unitario de margen de beneficio o excedente.



Fuente: Elaboración propia

La determinación del precio o coste final del seguro comprende la siguiente serie de conceptos añadidos a la prima comercial:

- a) **Tasa de prima del consorcio de compensación de seguros**, a los efectos de la cobertura de riesgos extraordinarios otorgada por dicho Organismo con carácter obligatorio en determinados seguros.
- b) **Impuestos repercutibles**, Consistentes en la exacción de la Dirección General de Seguros con destino a la CLEA<sup>108</sup>.

<sup>108</sup> Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras.

- c) **Recargo externo**, Cuya aplicación es opcional por parte de las entidades aseguradoras y que responde al concepto de financiar las posibles desviaciones que pudieran producirse en los gastos totales de gestión. Obviamente, dado que estos gastos se incorporan a la prima comercial, caso de aplicarse tal recargo debe ajustarse a las necesidades previas en su concepción.

De acuerdo con la técnica aseguradora y actuarial, la prima debe caracterizarse por los principios de equidad y suficiencia, en orden a mantener el equilibrio necesario en la traición respecto de las características y peligrosidad de los riesgos asumidos. En particular, las connotaciones subyacentes en estos principios conducen a las siguientes características de la prima:

- a) **Equidad**, a prima debe ajustarse razonablemente al coste asociado al riesgo cubierto, de acuerdo a la siniestralidad esperada. Esto significa una tarificación ajustada que considere los factores de riesgo mas significativos y la forma en que estos factores afectan a la manifestación y valoración del riesgo, clasificación e identificación de riesgos según su peligrosidad y medida.
- b) **Suficiente**, la prima debe cubrir los costes específicos de la actividad aseguradora, es decir, financiar las pérdidas derivadas de la siniestralidad esperada, coste técnico, soportar los gastos de gestión, coste operativo, y procurar in margen de beneficio o excedente, coste empresarial.

Ambas características se relacionan íntimamente con los objetivos básicos de estabilidad y solvencia que caracterizan a la entidad aseguradora. Una tarificación deficiente puede conducir a una cierta inestabilidad hacia la consecución de dichos objetivos, como causa primaria de los defectos incurridos en la suscripción. Una aproximación, desde el punto de vista estadístico, para apreciar la suficiencia de tarifas vendría dada por el análisis de la evolución de los coeficientes de siniestralidad a

primas, experimentada en un determinado ramo de seguro, en el simulacro que reseñamos, se puede observar las cotas de variabilidad de la siniestralidad que, unida al nivel de gastos de gestión, permite obtener el nivel de resultado técnico, en definitiva, una visión de la adecuación o insuficiencia del nivel de tarifas.

Distribución de la siniestralidad:

COEFICIENTE DE SINIESTRALIDAD	
A primas (%)	Años observados
+ 48 -50	1
+ 50 -52	2
+ 52 -54	6
+ 54 -56	5
+ 56 -58	1
+ 58 -60	0
	15

Fuente: Elaboración propia

Media del coeficiente de siniestralidad = 53,4

Desviación típica = 1,96

Coeficiente de variación = 3,67%

Como el coeficiente de variación<sup>109</sup>, es reducido, podemos deducir que las desviaciones predecibles serán relativamente pequeñas respecto del promedio de siniestralidad esperado, cabe esperar que el coeficiente de siniestralidad oscile cada año entre el 50% y el 56%. Este tipo de análisis posee una validez relativa, porque al considerar un período amplio de tiempo toma mayor fuerza la constancia del riesgo frente al posible dinamismo de épocas más recientes y previsiblemente futuras. La consideración que obtenemos es muy global, sin considerar los posibles desequilibrios a

nivel de las distintas subclases de riesgo que permiten apreciar la equidad de la tarifación.

Podemos distinguir diferentes clases de prima de acuerdo con los siguientes criterios:

**a) Por los elementos o componentes integrantes de la prima:**

I) Prima pura o de riesgo que, a su vez puede clasificarse en:

- 1) Prima constante, es la prima invariable durante el período de cobertura del seguro
- 2) Prima variable, es la que paulatinamente va aumentando durante el período de cobertura del seguro, según los factores de riesgo que inciden en su determinación.

II) Prima pura recargada, después de considerar el recargo de seguridad a la prima del riesgo.

III) Prima comercial o de tarifa, es la que engloba los costes específicos del asegurador que hemos mencionado anteriormente.

IV) Prima total o coste del seguro, nos indica el precio final a satisfacer por el tomador del seguro concertado.

**c) Según el período de seguro comprendido en la prima:**

I) Prima anual, corresponde a períodos anuales de seguro. Se puede abonar de una sola vez o en sucesivos plazos, recibiendo la consideración de:

- 1) Prima única anual, si se abona de una sola vez en su totalidad.
- 2) Prima periódica o fraccionada, la cual se abona en sucesivos plazos correspondientes a períodos de fraccionamiento de la prima anual, mensual; trimestral; semestral. Normalmente, el establecimiento de sucesivas primas fraccionadas para el pago de la prima anual conlleva un recargo de

---

<sup>109</sup> Coeficiente entre la desviación típica y la media.

fraccionamiento, con objeto de establecer la equivalencia financiera entre la fórmula de pago anual y el sistema de pago fraccionado.

II) Prima plurianual, en cuyo caso la prima se corresponde con períodos de cobertura superiores a un año.

III) Prima fraccionaria, Esta prima corresponde a períodos de cobertura de seguro inferiores a un año natural, suelen denominarse seguros temporales, En estos casos, la prima representa una fracción determinada de la prima anual, dependiendo de la duración del período de cobertura. Normalmente, la escala de fraccionamiento debe atender a la frecuencia anual de siniestralidad observada en la cartera. Si por ejemplo, la frecuencia anual fuera de 1,5, equivaldría a tener un siniestro cada 8 meses y, en consecuencia, la prima fraccionaria debe ser igual a la prima anual en el caso de duración igual o superior a ese período.

**d) Según la naturaleza de la entidad:**

I) Prima fija, Corresponde al significado de una prima determinable a priori y con carácter invariable durante el período de cobertura de seguro, cuya denominación se asocia a las mutualidades de seguros que operan en este régimen. Esta concepción de la prima también es aplicable a las Sociedades Anónimas.

II) Prima variable, corresponde a la denominación asociada a las mutualidades que operan en este ámbito, para significar la aplicación de una derrama, prima, determinable a posteriori en función de los siniestros de la entidad y de las sumas aseguradas establecidas en cada contrato.

Conceptualmente, las tarifas de un seguro recogerían las primas comerciales correspondientes a cada una de las coberturas y garantías amparables de dicho seguro, así como las normas de aplicación de la tarifa con relación a los distintos factores de riesgo y las técnicas concretas de aseguramiento, como hemos mencionado anteriormente, el proceso de tarificación se apoya en la necesaria información estadística, la cual comporta una herramienta vital en la actividad aseguradora. Por lo que, previamente a la conclusión de las tarifas, debe haber todo un proceso complejo de acumulación, estructuración y tratamiento de la información, es decir, facilitar el cálculo de primas en función de clases homogéneas de riesgo.

La evaluación del riesgo viene dada por la variable aleatoria de la siniestralidad asociada a la distribución de probabilidad de los siniestros, de tipo discreto y a la distribución de probabilidad de las cuantías de las pérdidas o importe de los siniestros, de tipo continuo. Con respecto al número de siniestros, la estructuración de la información estadística básica vendría dada de la siguiente forma:

DISTRIBUCIÓN DEL NÚMERO DE SINIESTROS	
Número de siniestros	Número de expuestos al riesgo de un año
0	$N_0$
1	$N_1$
2	$N_2$
3	$N_3$
.	.
.	.
.	.
n	$N_n$

Fuente: Elaboración propia.

A partir de dicha información muestral, estructurada de esa forma, cabe obtener los parámetros básicos<sup>110</sup>, y proceder al ajuste de distribuciones teóricas de probabilidad. En ese sentido, las distribuciones habitualmente utilizadas se refieren a la distribución binominal negativa, especialmente indicada para medir al número de siniestros al año por póliza, y la distribución de Poisson en aquellos casos en que exista cierta independencia en la concurrencia del siniestro o nulo contagio.

Por otra parte, con referencia a las cuantías de las pérdidas o importe de los siniestros, la información estadística básica vendrá representada por:

Cuantía unitaria por siniestro	Número de siniestros
$+C_0 - C_1$	$n_1$
$+C_1 - C_2$	$n_2$
$+C_2 - C_3$	$n_3$
$+C_3 - C_4$	$n_4$
...	...
...	...
...	...
$+C_{n-1} - C_n$	$n_n$

Fuente: Elaboración propia.

Como en el caso anterior, de acuerdo con dicha información obtendríamos los parámetros básicos<sup>111</sup> y se procedería a ajustar a una distribución teórica de posibilidad, siendo las más usuales la distribución gamma, beta, normal, logarítmica – normal y pareto. En la práctica, un método intuitivo de ajuste previo consiste en elaborar a partir de la información muestral un histograma de frecuencias para observar la forma de la distribución y ver su posible semejanza con alguna de las distribuciones mencionadas.

Una nota característica de los seguros reside, por un lado, en la posibilidad de sufrir mas de un siniestro por póliza y, por otro lado, en la diversa intensidad de la cuantía de indemnización por siniestro, debido al diferente nivel o grado del daño causado en cada siniestro respecto de la suma asegurada. Por tanto, en los seguros cobra una especial importancia el fenómeno de contagio, entendido como la propensión de un expuesto al

<sup>110</sup> Media y desviación típica.

<sup>110</sup> Media y desviación típica.

riesgo a sufrir un segundo y nuevo siniestro por causas objetivas y subjetivas, así como la dispersión de las cuantías de los siniestros como consecuencia de la variabilidad de indemnizaciones y de la posibilidad de pérdidas catastróficas debidas a un mismo hecho o acontecimiento por acumulación de unidades expuestas al riesgo. En estas circunstancias, la heterogeneidad de los riesgos exige una identificación cuidadosa de sus peculiaridades tendente a homogeneizar las distintas clases de riesgos. En ese sentido, la clasificación y agrupación de riesgos en clases homogéneas tiene una importancia vital a los efectos de tarificación de seguros. En general, esta asociación de riesgos en clases homogéneas debe hacerse en función de los llamados factores de riesgo, elegidos en función de criterios estadísticos, es decir, diferenciando cada clase de riesgo, según sea distinta la esperanza matemática de la siniestralidad y procurando que la dispersión dentro de cada clase sea mínima, lo que indica la identidad de la clase establecida en orden a la bondad del promedio. Otra de las funciones características de la tarificación es la elaboración de una selección adecuada de riesgos a priori, que con el tiempo y la experiencia de suscripción irá remodelándose sucesivamente. La información proporcionada por las distribuciones básicas del número de siniestros y de las cuantías de los mismos nos permiten establecer unas normas que, adaptadas a las características de los riesgos, sean más convenientes a la asegurabilidad bajo técnicas concretas de aseguramiento, límites de sumas aseguradas, franquicias, primer riesgo, etc.

En función al método comentado y estructurado que hemos seguido en el proceso de tarificación, los principales elementos que configuran la aplicación de tarifas responden al esquema siguiente:

- a) **Prima básica**, es la que corresponde a una clase homogénea de riesgo y a la categoría del mismo según criterios de tarificación, elementos constructivos, situación, etc. En la práctica se aplican en forma de tasa, expresada en porcentaje o por miles, sobre la respectiva suma asegurada.
- b) **Recargos**, Son las subclases de riesgos más peligrosas en función de la mayor dispersión de siniestralidad observada y por razón de factores

agravantes del riesgo. Estos recargos se concretan, generalmente, en un porcentaje determinado de la prima básica.

- c) **Descuentos**, tienen el mismo significado que los recargos pero en sentido inverso. Complementariamente, caben aquí aquellos factores destinados a mejorar la calidad del riesgo, medidas de protección y de seguridad, básicamente.
- d) **Prima básica resultante**, Corresponde a la prima derivada de considerar sobre la prima básica los recargos y descuentos correspondientes.
- e) **Formas o técnicas específicas de aseguramiento**, en este concepto se agrupan los descuentos sobre prima básica resultante por limitación de responsabilidad, es decir, fórmulas concretas de límites establecidos con relación al valor total de los bienes o a la indemnización, valor parcial, primer riesgo, franquicia en sus distintas modalidades, etc.

La actualización de tarifas es un objetivo que debe plantearse permanentemente cualquier entidad aseguradora. Los objetivos de esta actualización serán la flexibilidad de tarifas que permita contemplar cada vez mas riesgos, y el refinamiento de las técnicas de cálculo y tratamiento de la información, en bien de captar el dinamismo de las clases de riesgos, identificar los factores más importantes que inciden a la evaluación del riesgo y, en definitiva, permitir una tarificación ajustada, equitativa y suficiente. En los casos en que las carteras de seguros presenten una regularidad estadística importante resulta más evidente este proceso de actualización de tarifas, ya que es posible calibrar mejor a través de la tarificación a priori las posibles desviaciones de siniestralidad. Así, en estos casos, la suficiencia y representatividad de la información muestral evidencian una mayor credibilidad estadística en el análisis del riesgo, paralelamente a esta actualización, el control efectivo de la siniestralidad, frecuencia e intensidad de los siniestros, debe permitir simultáneamente actuar con criterios de eficacia en la tarificación, estableciendo las pautas de asegurabilidad más convenientes para la estabilidad global del colectivo asegurado, límites, franquicias, control de pólizas con excesiva proliferación de siniestros, etc. Normalmente, en este

tipo de carteras homogéneas también suele emplearse un sistema de tarificación a posteriori, consistente en la modificación de las primas de cada contrato para la anualidad sucesiva en función de la siniestralidad observada en el período de cobertura anterior. Si bien este sistema procura una eficacia en la tarificación evidente; no obstante, puede conducir a una tarificación exclusiva en función de la siniestralidad, despreciando aquellos factores de riesgo más significativos, junto a estos sistemas; finalmente podemos mencionar la importancia de una tarificación subjetiva u objetiva basada en la experiencia del suscriptor sobre el conocimiento de los sucesos y las tendencias de evolución futura. Este criterio totalmente atípico, desde un punto de vista científico, supone una aproximación práctica y evidente conforme a la realidad que debe contemplar la flexibilidad de tarifas, especialmente en aquellos casos puntuales donde no es posible obtener una referencia objetiva.

## **V – 2.- La póliza marítima para el seguro de mercancías.-**

Al comentar esta póliza, tenemos que advertir que se trata de un seguro de coberturas básicas; es decir, garantiza aquellos riesgos contra los que, al menos, debe asegurarse una persona prudente, por ser los que mayor quebranto económico le pueden producirle

Esta póliza cubre la pérdida de daños o gastos que puedan sufrir las mercancías aseguradas como consecuencia del accidente del buque. Estos riesgos son: de pérdida total, contribución a la avería común y gastos de salvamento; de avería simple o particular, únicamente cuando proceda de los casos de naufragio, incendio a flote o en tierra, varada o abordaje.

Pérdida total, ni el C. de C<sup>23</sup>, ni la propia póliza definen la pérdida total, teniendo que llegar a ella a través del derecho que tiene el asegurado de hacer abandono del objeto asegurado; por lo que la pérdida total, dentro del área del seguro marítimo, se podría definir como la consecuencia jurídica del derecho que tiene el asegurado de hacer abandono del objeto asegurado, en circunstancias determinadas.

En el artículo nº 22 de la póliza se indica: La pérdida total legal que determina el derecho de abandono a favor del Asegurado se entenderá que solo existe en los siguientes casos:

- a) Cuando las mercancías aseguradas desaparezcan total o definitivamente por un naufragio u otro accidente fortuito de mar o fluvial a cargo de la compañía

Poco comentario tiene este apartado, la mercancía desaparece totalmente como consecuencia de un accidente fortuito. La única aclaración que se puede hacer es sobre el concepto “fortuito”, creemos que este término hay que tomarlo en consideración con la propia mercancía; es decir la mercancía se ha perdido por accidente fortuito para ella, que puede no serlo en relación con la causa del mismo; por ejemplo, la pérdida total de la mercancía como consecuencia de un abordaje del buque porteador, del que es culpable.

- b) Cuando el deterioro material que sufran las mercancías aseguradas, por accidente fortuito de mar o fluvial a cargo de la compañía, disminuya en tres cuartas partes a lo menos, gastos excluidos el valor de dichas mercancías en estado sano en el puerto de descarga. No obstante, cuando este valor resulte menor que el declarado en el seguro, servirá de base éste último.

Es lógico conceder al asegurado el derecho de abandono de una mercancía que ha perdido el 75% de su valor, e indemnizarle como pérdida total, ya que una mercancía en tales condiciones de demérito de poco puede servir. En cuanto a la de “...por accidente fortuito...” nos remitimos al apartado a).

- c) Cuando las mercancías aseguradas se hayan vendido, por orden de la autoridad competente, en puerto distinto del de su destino por consecuencia de una avería material proveniente de naufragio, varada, abordaje o incendio.

Supongamos que como consecuencia de uno de los casos citados, por ejemplo colisión, el buque tiene que entrar en puerto distinto del de destino, con objeto de reparar. La mercancía, plátanos, debe ser descargada para facilitar la reparación del

buque y las autoridades del puerto consideran que, dada la naturaleza perecedera de la misma, ésta se perderá al transcurrir el tiempo que es necesario para reparar. En consecuencia, ordena su venta. Esta situación de desposesión al asegurado de su mercancía, como consecuencia de un riesgo cubierto por la póliza, le da derecho a hacer abandono a favor de los aseguradores quienes, por otra parte, recobrarán parte de la indemnización consistente en el importe de la forzada venta.

- d) Cuando faltan noticias del paradero del buque porteador conforme a lo prevenido en el Código de Comercio<sup>(23)</sup>, reduciéndose los términos en tiempo de paz, y siendo el buque, vapor o motonave, a cuatro meses en los viajes a todos los puertos españoles, los de Marruecos, europeos del Mediterráneo, Atlántico, Mar del Norte y Mar Rojo; a seis meses en los viajes a puertos de América en el Atlántico y África hasta el Cabo de Buena Esperanza y a ocho meses en los demás viajes, en tiempo de guerra se duplicarán estos plazos.

El abandono del buque a favor de los aseguradores por falta de noticias, lo que da lugar al mismo derecho con relación a las mercancías, se encuentra regulado por nuestro O.J.<sup>112</sup>, que establece un año en los viajes cortos y dos años en los largos, para hacer efectivo dicho derecho. Plazos que están en consonancia con la carencia de medios de comunicación cuando nuestro Código fue creado<sup>113</sup> y, por lo tanto, la imposibilidad del armador y del cargador de tener noticias de sus propiedades hasta pasado un tiempo. La póliza reduce estos plazos a los anteriormente citados, dado que desde la promulgación del Código hasta la publicación de la póliza que estamos comentando<sup>114</sup>, las comunicaciones se habían perfeccionado en cuanto a facilidad y rapidez, así como la organización de los aseguradores, todo lo cual permitió la difusión de las noticias con mayor velocidad. Y aún podemos decir que esos plazos, en principio, siguen siendo largos, si tomamos en consideración la perfección alcanzada por los medios de comunicación en la actualidad. Encontramos anacrónico, por otra parte, los diferentes plazos que se establecen de cuatro, seis y nueve meses según a qué parte del mundo viajaba el buque ya que, volviendo a insistir en los magníficos medios de comunicación actuales, las noticias llegan con la misma rapidez desde el Mediterráneo que desde el

---

<sup>112</sup> Artículo 798 del Código de Comercio.

<sup>113</sup> Año 1.885.

Mar de la China, pudiendo considerarse que, salvo raras excepciones, las noticias de la situación de peligro de un buque o, incluso su naufragio, llegan al armador, prácticamente, al mismo tiempo que los hechos están ocurriendo.

- e) Cuando no se halle buque adecuado para transportar las mercancías aseguradas a su destino en los casos que trata el C. de C<sup>23</sup>.

En realidad, mas que casos, es uno el que trata, en relación con este apartado, el Código: el de inhabilitación absoluta del buque porteador para navegar<sup>115</sup>, estableciendo nuestro texto legal, la obligación de los interesados de la carga, de efectuar todas las diligencias posibles para conducirla a su destino, corriendo por cuenta del asegurador los gastos en que incurran; pero si a pesar de las diligencias practicadas, no se encontrase buque en que verificar el transporte, podrá el asegurado hacer abandono de las mercancías<sup>116</sup>, ningún otro caso dará derecho al abandono según nuestra póliza. Debemos hacer todavía una observación al supuesto de abandono del apartado b) “deterioro de la mercancía en las tres cuartas partes, al menos, de su valor” Si el asegurado, en este caso, no hiciera uso del derecho de abandono, tendrá subsistente la acción de avería para reclamar al asegurador por dicho concepto las que fueron a su cargo, hasta el límite del 75% de la cantidad asegurada, que se entenderá en este caso la máxima responsabilidad del asegurador.

Contribución a la avería gruesa o común: Para efectuar el análisis de esta cobertura, tenemos que entrar, aunque sea superficialmente, en el concepto de “avería gruesa”, una de las instituciones mas interesantes y complejas del Derecho Marítimo que ha dado origen a una copiosa y abundante literatura jurídica.

La avería gruesa o común es tan antigua como la propia navegación. Sus orígenes se encuentran ya en las famosas “Leyes Rhodia de iactu” recogidas en el Digesto de Justiniano<sup>12</sup>), que inspirándose en los usos y prácticas marítimas de la época, detallan la

---

<sup>114</sup> Año 1.927

<sup>115</sup> Artículo 792 del Código de Comercio.

<sup>116</sup> Artículo nº 798 del Código de Comercio.

forma de realizar, ante un peligro común el sacrificio de la carga mediante la echazón<sup>117</sup>, única figura, entonces, que se recogía dentro del concepto de avería común.

Los textos legales de casi todas las naciones marítimas y muchas decisiones de la Jurisprudencia de los Tribunales, dan diferentes definiciones de la avería gruesa o común. La “Marine insurance act de 1.906”, cimiento del seguro marítimo moderno, dice que se produce acto de avería gruesa o común, cuando voluntaria y razonablemente se ejecuta un sacrificio o se incurre en un gasto, en caso de peligro, con el propósito de preservar la propiedad en riesgo de la aventura común. El Código de Comercio francés, a semejanza del nuestro, hace una enumeración de las principales clases de averías comunes y, como norma genérica, al final de su definición dice: “en general, todos los daños sufridos voluntariamente y los gastos incurridos, conforme a motivados acuerdos para el bien y salvamento común del buque y las mercancías desde su embarque y salida hasta su retorno y descarga”. Nuestra legislación también da su definición general<sup>118</sup>: “Son averías gruesas o comunes todos los daños y gastos que se acusen deliberadamente para salvar el buque, su carga, o ambas cosas a la vez, de un riesgo conocido y efectivo”. El concepto no es exacto, admite que la avería gruesa o común puede darse en el caso de sacrificio, para salvar únicamente uno de los elementos integrantes de la aventura marítima, y toda la doctrina relativa a esta institución y las definiciones anteriormente citadas, entre otras muchas, coinciden en la necesidad del sacrificio por los intereses comunes en el buque y la carga, y el propio Código reconoce su error cuando, al desarrollar posteriormente los preceptos jurídicos de esta institución, habla siempre de la comunidad de intereses. A pesar de que la mayoría de los Códigos dan una definición similar de la avería gruesa, ésta tiene una serie de matices que habían impedido constituir una legislación internacional uniforme, por otra parte necesaria; a tal efecto la “National Association for promotion of Social Science” fundada en Londres, en 1.857, reunió en Glasgow a los representantes de las corporaciones comerciales de todo el mundo interesado en el tráfico marítimo, con el fin de estudiar el procedimiento para alcanzar la uniformidad de la avería gruesa o común. La primera conferencia tuvo lugar en Glasgow el 29 de Septiembre de 1.860 y estableció unas

---

<sup>117</sup> Acto de arrojar carga de la cubierta en caso de peligro de naufragio.

<sup>118</sup> Artículo 811 del Código de Comercio de 1.885.

cuantas reglas sobre la avería común designando una comisión para preparar un proyecto de Ley. Este primer proyecto fue desechado en otra conferencia celebrada en Londres; pero de ella surgió el “International Average Comite” que presentó otro proyecto que fue discutido en la Conferencia de York, los días 26 a 28 de Septiembre de 1.862 y que, una vez aprobado, fue denominado “Reglas de York”. Posteriormente, en Amberes, en el año 1.877 se modificaron aquellas “Reglas” aprobándose otras a las que llamaron con el nombre que ahora se conocen “Reglas de York y Amberes”. A partir de entonces distintas comisiones se han ido reuniendo acoplando las Reglas a las nuevas necesidades hasta llegar a las actualmente vigentes de 1.974.

Como se deduce de las definiciones que hemos expuesto anteriormente, tres elementos deben concurrir para llegar a la avería gruesa o común: Un peligro; un acto voluntario y una comunidad de intereses.

El Peligro no plantea discrepancias a los tratadistas, de las averías gruesas o comunes, sobre la necesidad de su existencia e influencia en los intereses comprometidos en una expedición marítima. Las divergencias aparecen al tratar de precisar el contenido de esta noción general de peligro. Para Arnould, en Inglaterra, el peligro que entraña el sacrificio debe tener un carácter grave. Es preciso que el sacrificio tenga por fin evitar la pérdida total de la aventura. En Alemania, Lewis exigía un peligro inminente, teoría que encontró bastantes partidarios. El Código español requiere “un riesgo conocido y efectivo”.

Después de un examen de las distintas posiciones de los autores y de la Jurisprudencia, puede decirse, que en términos generales aparece ya desechada, la necesidad de la inminencia del peligro, así como el requisito de su actualidad, considerándose que es suficiente que exista la situación peligrosa a que aluden las Reglas de York y Amberes. Se exigirá que el riesgo tenga probabilidades razonables de producirse, aunque esto no ocurra en el momento del acto voluntario generador de la avería, cuando el autor del mismo pueda lógicamente creer que se producirá en un futuro próximo. La interpretación de la creencia razonable de producirse el peligro, aunque no sea inminente, puede también servir como única orientación para resolver los casos más difíciles de clasificar, en que el riesgo temido carece de realidad. Diferentes

sentencias fijaron ya como suficiente que el Capitán crea peligrosa la situación del buque aunque ese peligro no tenga esa realidad<sup>119</sup>.

El sacrificio voluntario es el acto esencial de la avería gruesa o común, esta tiene que nacer de un acto humano distinto a la acción de los elementos y el hecho generador de esta decisión voluntaria, averías en el buque; etc., siendo otra de sus características la intencionalidad. Nuestro propio Código de Comercio la hace necesaria, si bien emplea el término “deliberadamente”. La Jurisprudencia ha insistido siempre en esta circunstancia, negando el carácter de avería común a los daños y gastos que emanen directamente de un acto fortuito. El peligro común puede existir lo mismo en la avería particular, como en la gruesa o común<sup>114</sup>; pero desde el momento en que surge el acto voluntario decidiendo el sacrificio o gasto por el bien de la comunidad, las consecuencias de este acto darán lugar, según nuestra opinión, a una avería común totalmente independiente, en lo que a gastos y daños se refiere, a la avería particular anterior, por ejemplo: un buque cargado que choca con un pontón<sup>120</sup>, sufre una vía de agua, avería particular, y el Capitán ante el peligro que supone la entrada de agua en la bodega, decide, en la junta de oficiales, entrar de arribada en el puerto mas cercano que, se encuentra fuera de su ruta. A partir del momento de la desviación, (acto voluntario ante un peligro, para salvar el buque y la carga) se produce un acto de avería gruesa que no absorbe los daños o gastos que se han producido y se producirán como consecuencia de la vía de agua, que seguirá siendo una avería particular.

El tercer elemento constitutivo de la avería gruesa es la comunidad de intereses, el buque y la carga que se pretenden salvar de un peligro, realizando un sacrificio, deben estar unidos por el nexo de la misma aventura marítima, que subsiste mientras esta comunidad se rompa jurídicamente. La cuestión es determinar cuándo se rompe. Dice la Jurisprudencia<sup>121</sup>: “La comunidad de intereses nace exactamente en el momento en que los intereses del buque y la carga se unen y prosigue mientras estos intereses no resulten disociados; en otros términos, esa comunidad dura desde el embarque a bordo hasta la descarga, de tal modo que una avería común puede producirse en el puerto de carga o en el de descarga, de tal modo que una avería común puede producirse en el puerto de

---

<sup>119</sup> S. Amberes, de 22 de Septiembre de 1.903 y SAT Justicia, Inglaterra de 25 de Febrero de .932.

<sup>120</sup> Buque viejo, fondeado o amarrado en puerto, que sirve de almacén o depósito

<sup>121</sup> STA pel. Bruselas del 10 de Junio de 1.963.

carga o en el de descarga, con tal que el buque esté parcialmente cargado”. Ahora bien, la innavegabilidad de un buque después del acto de avería común ¿rompe esa comunidad de intereses? En una sentencia del Tribunal de Comercio de Marsella se declaraba “que las múltiples y diversas maniobras realizadas voluntariamente para salvar el buque y la carga son fases diversas de una misma operación que tiene por objeto la salvación común y todos los gastos necesarios para llegar a ese fin, puestos en conjunto, cualquiera que sea su sucesión cronológica, constituyen una categoría única de avería gruesa o común, incluso los gastos hechos después de declararse la innavegabilidad del buque si tienen un resultado útil para el buque y la carga”. De esta sentencia deducimos que hay que distinguir un conjunto de hechos en un doble período: el de un sacrificio realizado en interés común y que comprende todo lo que ha permitido salvar al buque y la carga de un peligro inminente y el que tiene como punto de partida el momento en que ese resultado ha sido conseguida y en el que el buque ha sido declarado innavegable. Desde ese momento cada una de las partes recobra la dirección y la iniciativa de las medidas que les parecen propias para llevar a bien la expedición en lo que le concierne. Los gastos hechos durante el primer período son averías gruesas o comunes, porque han sido realizados buscando un resultado útil común, los realizados en el segundo son averías particulares, porque no existe solidaridad entre el buque y la carga. En términos generales, podemos decir que la comunidad de intereses entre el buque y la carga se rompe en el momento en que las acciones que se realicen sean para salvar solo el buque o solo la carga.

La contribución de los distintos intereses que concurren a un reparto de los daños y gastos ocasionados por una avería gruesa o común, se traduce en valores pecuniarios mediante una liquidación que en forma amigable, determina el activo y pasivo de la asociación y las cantidades que corresponden a cada asociado. Las liquidaciones amigables o extrajudiciales que generalmente son la mayoría, no constituyen un arbitraje y las partes pueden admitir o rechazar sus conclusiones.

Al liquidador nombrado por el armador<sup>122</sup> le corresponde examinar, en primer lugar si efectivamente los acaecimientos ocurridos tienen la calificación de Avería gruesa o

---

<sup>122</sup> Los cargadores, sobre todo cuando se trate de embarques completos, pueden nombrar un coliquidador.

común. Aceptada esta calificación agrupará en distintos estados lo que considera masa acreedora o activa y masa deudora o pasiva.

La masa acreedora, está constituida por las sumas que representan los daños y gastos que han de ser indemnizados en concepto de avería gruesa o común; es decir, comprende las mercancías sacrificadas, los daños sufridos por el buque, los gastos realizados en interés común, los gastos de liquidación de la propia avería, etc. Como es lógico todos estos elementos hay que valorarlos aportando, los interesados, la documentación justificativa de los mismos.

La masa deudora o valores contribuyentes están formados por el buque, que contribuirá con el valor que tuviera a la terminación de la aventura, deduciendo de dicho valor el importe de las averías particulares que pudiera haber sufrido con anterioridad al acto de avería gruesa o común y sumándole el de los daños, si los hay, admitidos en avería gruesa o común. Quizás podamos aclarar estos conceptos con el siguiente ejemplo hipotético:

Valor del buque, estimado pericialmente al término de la aventura.→	600.000.000
Averías particulares, sufridas por temporal.—————→	-1.500.000
	<hr/>
	598.500.000
	598.500.000
Daños al buque admitidos en avería gruesa o común —————→	+ 2.000.000
	<hr/>
Valor contribuyente—————→	600.500.000

El flete, siempre que esté “en riesgo” para el armador; es decir cuando la adquisición de ese flete por el armador dependa de la buena llegada de las mercancías contribuirá con su valor bruto al que se deducirán los gastos y remuneraciones de la tripulación que no se hubieran devengado para ganar el flete si el buque y la carga se hubiesen perdido totalmente en el momento del acto de avería gruesa. A este valor se sumará, igual que hemos comentado al hablar del buque, la cantidad admitida en avería gruesa o común, como también podemos ver en el siguiente ejemplo hipotético:

Flete bruto recibido ----->	5.000.000
Costos ocurridos después de la avería ----->	1.000.000
	<hr/>
	4.000.000
	<hr/>
Suma admitida en avería gruesa o común ----->	4.000.000
	300.000
	<hr/>
Valor contribuyente ----->	4.300.000

La carga, al igual que los demás intereses contribuirá con su valor al terminar la aventura. Este valor es el CIF<sup>123</sup>, salvo el supuesto que el flete tuviera que ser pagado en destino (Flete a riesgo del armador) en cuyo caso el valor contribuyente sería el formado por el importe de la mercancía, mas seguro. Si parte de la mercancía ha sido sacrificada, su valor se sumará, como hemos visto, al de la mercancía salvada y como podemos observar en el siguiente ejemplo hipotético:

Mercancía salvada ----->	20.000.000
Mercancía sacrificada ----->	6.000.000
	<hr/>
Valor contribuyente ----->	26.000.000

Para analizar los diferentes elementos que forman la estructura de la avería gruesa o común, vamos a poner un ejemplo hipotético de su liquidación con cifras imaginarias:

Supongamos un buque cargado que embarranca, sufriendo daños. Se hace echazón de la carga y con la ayuda de un remolcador logra salir de la embarrancada y llegar a su destino, como consecuencia se producen las siguientes pérdidas y gastos:

<sup>123</sup> Termino IMCO que significa, importe de la mercancía, mas seguro y flete.

## Gastos

Daños al buque: 5.000		5.000
Daños de avería gruesa o común, al buque →		1.800
Gastos reflotamiento →		500
Carga sacrificada →		600
Flete perdido →		<hr/>
		7.900
Total masa avería gruesa o común →		

## Valores contribuyentes

Valor del buque sano →	60.000	
Daños avería particular →	5.000	
Daños avería gruesa o común →	5.000	
	<hr/>	
	61.000	
Avería gruesa o común de la carga →	500	61.500
Valor de la mercancía sana en destino →	38.000	
Daños avería gruesa →	500	38.500
	<hr/>	
Flete bruto recibido →	6.600	
Costos ocurridos después del reflotamiento →	500	
	<hr/>	
	6.100	
Flete sacrificado →	600	6.700
	<hr/>	
Total valores contribuyentes →		106.700

$$\text{Liquidación} \frac{7.900 \times 100}{106.700} = 7,4\% : \text{coeficiente de participación.}$$

Buque: →	61.500 x 7,40393627 %	Paga: 4.553,42
Carga: →	38.500 x 7,40393627 %	Paga: 2.850,52
Flete: →	6.700 x 7,40393627 %	Paga: 496,06

---

Total: 7.900,00

Finalmente, dentro de este esquemático análisis de la avería gruesa o común, vamos a referirnos a la forma, por parte del armador, de garantizar la indemnización que le debe la carga por su contribución a la avería gruesa. Cuando ocurre un acontecimiento

que origina una declaración de avería gruesa o común, el Capitán del buque exige a los consignatarios de la carga, antes de su entrega, que afiancen la forma, el compromiso de indemnizar, en su día, la contribución que les corresponda. Existen dos fórmulas para garantizar el pago:

- a) El “Average Bond”
- b) “General Average Deposit”

Average bond<sup>124</sup>, es un documento internacionalmente conocido, en el cual figura impreso el compromiso de pago y las condiciones a que se somete el consignatario o propietario, debiendo únicamente hacer constar en el mismo el nombre del receptor de la carga, acaecimiento y fecha, buque, conocimiento de embarque y descripción de la carga lo mas detallada posible, con su valor. Este Average bond irá firmado por el armador del buque en cuestión, o el Capitán o Agente, y por el propietario de la carga o su Agente, figurando, también, la firma del asegurador de la carga como aval.

General Average deposit<sup>125</sup>, A veces, dada la importancia de la avería o porque el receptor y asegurador de la mercancía son desconocidos para el armador, éste puede exigir no sólo la firma del Average Bond, sino también la constitución de un depósito en metálico por el importe de la contribución aproximada que pudiera corresponder a la carga. La cantidad exigida se ingresa en una cuenta especial a nombre conjunto del armador y del liquidador de averías, encargado por el armador de establecer el Reglamento de avería gruesa o común. Una vez efectuada la liquidación se devuelve o exige al cargador, o a su asegurador, la diferencia entre la contribución definitiva y el depósito realizado.

Tenemos que destacar que en el caso de cargamentos únicos y de mucho valor, transportados por buques extranjeros en que la liquidación de avería gruesa o común, si da lugar a ella, será liquidada por un liquidador extranjero, si este no es conocido, se puede y debe nombrar un coliquidador.

---

<sup>124</sup> Obligación de resarcimiento.

<sup>125</sup> Depósito de avería gruesa o común.

El asegurado tiene la obligación de tomar las medidas necesarias para evitar o minimizar los daños que pueda sufrir la mercancía; es decir, debe actuar en todo momento como si la mercancía en cuestión no estuviera asegurada. Dentro del transporte marítimo, normalmente la adopción de estas medidas corresponden al Capitán del buque porteador basado en el principio de representación de todos los intereses a bordo; pero es indudable que todas estas medidas tomadas bien por el propio asegurado, bien por el Capitán del buque porteador o por terceras personas representan una serie de gastos que deben repercutir en el asegurador de la mercancía, ya que, en resumen, es el beneficiado de tales medidas y tales gastos deben ser indemnizados aun en el caso de que los esfuerzos por salvar la mercancía no se vean coronados por el éxito y se produzca una pérdida total, ya que de otra forma el asegurado ante el peligro de no recobrar sus gastos no tomaría ninguna medida dirigida a salvar el objeto asegurado. Deducimos que en ciertas ocasiones el asegurador vendrá obligado a satisfacer en concepto de indemnización una cantidad mayor que la representada por el propio valor asegurado: coste de la mercancía por pérdida total mas importe de los gastos de salvamento intentado. En la póliza española que estamos comentando, tal supuesto se rechaza expresamente al decir<sup>126</sup>: "El límite de responsabilidad de la Compañía es la suma asegurada, y en ningún caso, ni por ningún concepto, puede ser obligada a pagar una suma mayor". Pero en la mecánica moderna del seguro marítimo y en la mayoría de las pólizas que la rigen, esta concurrencia de gastos de salvamento con pérdida total se encuentra garantizada.

Intimamente ligado con los "gastos de salvamento" se encuentran los gastos extraordinarios hechos para evitar o aminorar un daño a cargo de la compañía y que no puedan legalmente considerarse comprendidos en la avería simple, ni en la gruesa, la compañía los reembolsaría íntegramente en la proporción que le corresponda, siempre que expresamente lo haya consentido<sup>127</sup>; este tipo de gasto extraordinario se conoce dentro del ámbito asegurador español por la denominación de "Gastos de salvaguardia" y en el inglés está regulado por la Sue and labour clause<sup>128</sup> del Instituto de Aseguradores de Londres. Estos gastos, que corresponden a unas determinadas medidas, deben ser

---

<sup>126</sup> Artículo nº 31 de la Ley 50/1980 sobre el contrato de seguro.

<sup>127</sup> Artículo nº 27 de la Ley 50/1980 de Contrato de seguro.

<sup>128</sup> Cláusula de participación en los gastos de conservación.

efectuados antes de la llegada de las mercancías a su destino y solo pueden tener lugar después que ha comenzado a manifestarse la existencia de un peligro. Normalmente esta clase de gastos al igual que los de salvamento, se producen por orden del Capitán del buque, actuando como agente de necesidad, en casos como por ejemplo el alquiler de un almacén en el puerto de refugio, o la reparación de los embalajes deteriorados como consecuencia de un riesgo asegurado, etc. El asegurador reembolsará al asegurado de todos estos gastos, siempre que hayan sido apropiada y razonablemente incurridos en la adopción de las medidas de salvaguardia. El gran defecto y que en la práctica no se toma en consideración, es la condición que se pone al asegurado para efectuar estos gastos: “siempre que expresamente los haya consentido la compañía”. Si efectivamente se tomase en cuenta esa condición, la cobertura de estos gastos será en la realidad inexistente, ya que es imposible, salvo raras excepciones, consultar con el asegurador la conveniencia o no de tomar determinadas medidas ante un peligro inminente. Debemos señalar que tanto en los gastos de salvamento como en los de salvaguardia, la responsabilidad económica del asegurador es igual a la proporción existente entre el valor asegurado y el valor real de la mercancía. Es decir, se aplica la regla proporcional, aun cuando en el seguro de mercancías se den pocos casos de infraseguro.

Hemos comentado los riesgos básicos del apartado a) del artículo primero de la póliza, a los que podemos denominar también riesgos efecto, ya que son consecuencia de cualquier accidente o riesgo nombrados fortuna de mar, piratería, abordaje, arribadas forzosas, explosión de calderas y en general de todos aquellos de carácter fortuito o de fuerza mayor a que puedan estar expuestos los objetos asegurados durante su transporte y que, en contraposición podemos llamar riesgos causa.

De todos los riesgos causa del apartado a) hay uno concretamente que creemos debe resaltarse. Se trata del incendio a flote aun cuando proceda de combustión espontánea de cualquier mercancía cargada; de incendio de tierra, excluyendo todo caso fortuito o de fuerza mayor, sólo cuando se hayan alijado la mercancía por orden de la autoridad competente para reparar el buque o beneficiar el cargamento.

Vamos a analizar los riesgos del apartado b) que cubre la avería simple o particular únicamente cuando proceda de naufragio e incendio a flote o en tierra. Como podemos

ver a través de este apartado se cubre la avería simple o particular. Nuestro O.J.<sup>129</sup> considera averías simples o particulares, por regla general, todos los gastos y perjuicios causados en el buque o en su cargamento que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y su carga. Vemos que nuestro cuerpo legal da una definición de avería particular que se limita a contraponerla a la de avería gruesa, utilizando como elemento diferencial la existencia o no de un beneficio o utilidad común.

Nos parece mas exacta la definición que nos da la legislación inglesa<sup>130</sup>: “la avería particular supone la pérdida parcial del objeto asegurado por un peligro asegurado. La avería simple y la avería gruesa se diferencian porque en la primera recae solamente sobre el objeto que la sufre, sin que intervenga para nada la voluntad del hombre para producirla. Podemos dividir las averías simples o particulares en averías-daños y averías-gastos. Las primeras suponen la pérdida en cantidad y calidad de las cosas confiadas a la eventualidad de la mar, que deben llegar al punto de destino en las mismas condiciones físicas y naturales con que embarcaron. Las averías-gastos son aquellas extraordinarias y accidentales que exceden de las previsiones de los interesados en la consecuencia de la empresa comercial, pero no aquellas que eran previstas o podían preverse.

Nuestra póliza limita las averías simples o particulares que pueden sufrir las mercancías a las causadas por naufragio, incendio, varada o abordaje; son los denominados “cuatro casos”, lo que nuevamente supone la ratificación del principio general, tantas veces repetido, que a través de las condiciones generales de nuestras pólizas sólo se cubren las averías que sufran las mercancías transportadas como consecuencia de un accidente del medio porteador.

Se establece en este apartado que las averías simples o particulares se indemnizarán en lo que excedan de las franquicias especificadas en la tabla inserta al final de la póliza, sin embargo, en la práctica, estas tablas están en desuso, debiendo pactarse en cada caso si ha lugar a ello, la franquicia apropiada.

---

<sup>129</sup> Artículo nº 809 del Código de Comercio de 1.885.

<sup>130</sup> Sección nº 44 de la Marine Insurance Act 1.906.

Los riesgos de cubierta<sup>131</sup>. Es indudable que en la cobertura de una mercancía se dan una serie de elementos como la naturaleza, viaje, medio de transporte, etc., que aconsejan coberturas distintas, ya que unas mercancías están más expuestas a riesgos que otras, como ocurre con las mercancías transportadas sobre cubierta. Las pérdidas de mercancías en cubierta, según una costumbre generalmente reconocida, no son recobrables bajo una póliza general de mercancías, a menos que ellas sean transportadas en esa forma con arreglo a una práctica comercial preestablecida, con lo cual se puede presumir que el asegurador está familiarizado. Nuestra póliza, con respecto a la cubierta<sup>132</sup>, exige para asegurarla que expresamente se declare tal circunstancia, en caso de tal declaración por parte del asegurado y de consentimiento expreso del asegurador, sólo se responde de los siguientes riesgos:

- a) Pérdida total material de la mercancía debida a igual pérdida del buque por accidente fortuito de mar.
- b) De la prorrata de avería gruesa o común de acuerdo con el apartado a) del artículo primero de la póliza que estamos analizando.
- c) Del arrastre por las olas, únicamente en vapores de acero, motonaves, indemnizando en este caso el excedente del diez por ciento del valor asegurado en cubierta.
- d) Del echazón<sup>133</sup> deliberada para salvamento común cuando por la clase de navegación o por las reglas internacionales admitidas en el contrato de fletamento o conocimiento de embarque no sea abonable en avería gruesa o común. En este caso el asegurador indemnizará el excedente del cinco por ciento en vapores de hierro o acero.

Este artículo, en general, tiene pocos comentarios, sus riesgos al igual que los del artículo primero, podemos denominarlos, también, riesgos básicos y por lo tanto, susceptibles de una mayor cobertura por acuerdo entre asegurador y asegurado. Sin embargo, debemos hacer mención especial a la echazón que solo se cubre cuando sea deliberada para salvamento común, pero no sea abonable en avería gruesa. Este aparente contrasentido al no reconocer un sacrificio voluntario como avería gruesa o común se basa en la condición a que debe someterse la mercancía transportada en cubierta para lograr su cobertura, de ser transportada de acuerdo con la práctica comercial conocida y

---

<sup>131</sup> Artículo nº 5 de la Ley 50 de 1.980 sobre contrato de seguro.

<sup>132</sup> Carga que se lleva sobre la cubierta de un buque convencional.

<sup>133</sup> Acción de arrojar carga de cubierta en caso de peligro o pérdida grave de estabilidad.

en relación con esta condición para que la echazón sea reconocida como un acto de avería gruesa o común, la legislación inglesa dice: “Cuando las mercancías cargadas en cubierta, están propiamente cargadas en esta forma, de acuerdo con la practica reconocida a este efecto, la echazón que sufre el cargador origina un derecho a la contribución no sólo frente al armador, sino también respecto a los propietarios de las demás mercancías que viajan a bordo. Cuando la carga no ha sido embarcada con arreglo a esa práctica, pero ha existido un consentimiento entre el armador y el cargador éste no tiene derecho a la contribución en caso alguno si los demás cargadores no han aprobado ese modo de transporte”. En este sentido se manifiesta la Regla primera de York y Amberes de 1.974: “Ninguna echazón de cargamento será admitida como avería gruesa a menos que tal cargamento se transporte de acuerdo con los usos reconocidos del comercio” La realidad es que, en la práctica, se dan pocos casos, por ser difícil probarlos, en que la mercancía se cargue en cubierta fuera de la práctica comercial.

Las compañías no responden de los siguientes riesgos ni de sus consecuencias:

- a) De los excluidos por el Código de Comercio, en tanto no hayan sido cubiertos por el artículo 1º de esta póliza.
- b) De apresamiento, comiso, secuestro o embargo judicial o por orden de gobiernos amigos o enemigos, reconocidos o no, ni de perjuicios que procedan de contrabando o de incumplimiento de leyes y disposiciones fiscales, suntuarias o de puerto de cualquier país.
- c) DE los riesgos de guerra y sus consecuencias, tanto anteriores como posteriores a su declaración; minas submarinas o flotantes u otros ingenios bélicos; conato o ruptura de bloqueo; retención por orden de potencia extranjera; consecuencias de motines, conmociones civiles, pronunciamientos militares, huelgas, sabotajes, lock-out y boicot.
- d) De hurto, robo y falta de entrega total o parcial de bultos completos, a no ser que ésta sea debida a alguno de los accidentes fortuitos de mar indicados en el artículo primero.
- e) De pérdida y gastos que resulten de:
  - I) Excedente de flete en todos los casos.
  - II) Faltas de peso y dispersión no debidos a los accidentes de mar cubiertos en el apartado b) del artículo primero.
  - III) Retraso en la expedición y llegada de las mercancías; diferencias de cambio y en general, de todo perjuicio o dificultad de orden comercial para el asegurado, sea cualquiera su causa.

- IV) Fermentación, germinación espontánea y corrupción debidos a la naturaleza o vicio propio de la mercancía asegurada; influencia de temperatura; desmejora de la mercancía ocurrida durante el exceso de permanencia a bordo, moho y vaho de bodega.
- V) Mala estiba o estiba en lugar inadecuado a la naturaleza de la mercancía, manchas, daños producidos por el contacto con mercancías averiadas, roturas, derrames de líquidos, deficiencia o insuficiencia de envases y mermas.
- VI) Rozaduras y roeduras de insectos u otros animales, dañinos, medidas sanitarias y de desinfección.
- VII) Lluvias y mojaduras de agua dulce, salvo durante el riesgo fluvial, si éste estuviese comprendido en el viaje asegurado.

Las pólizas de seguro marítimo suelen contener en sus cláusulas una amplia enumeración de riesgos que no cubre el asegurador, aunque en virtud de acuerdo entre las partes muchos de ellos pueden ser asegurados mediante cláusulas especiales. Nuestra póliza en su artículo segundo establece los riesgos excluidos que en términos generales podríamos decir que son todos aquellos que no están incluidos, entre los que se encuentra: guerra, huelga, vicio propio, demoras, perjuicio o dificultades de orden comercial para el asegurado y toda clase de avería particular que pueda sufrir la mercancía, salvo las que sean consecuencia de uno de los riesgos enumerados en el apartado b) del artículo primero de la póliza que estamos analizando.

Los riesgos a cargo del asegurador comienzan desde el momento en que las mercancías pierden tierra en el puerto de origen, hasta ganarla en el puerto de destino, admitiéndose el uso de embarcaciones menores cuando el buque esté fondeado en rada, playa o mar abierta. Esta operación de descarga debe efectuarse dentro de los quince días hábiles después de hallarse el buque en libre plática<sup>134</sup>. Pasado este plazo cesa la responsabilidad del asegurador. No obstante, cuando el seguro no se haya contratado sobre buenas o malas noticias, la responsabilidad del asegurado no comienza hasta el momento de la expedición de la póliza.

El seguro sobre buenas o malas noticias es aquel en que en el momento de la formalización de la póliza ni el asegurado, ni el asegurador conocen lo que pueda haber ocurrido con las mercancías.

---

<sup>134</sup> Autorización de las autoridades sanitarias para comenzar las operaciones comerciales pertinentes.

Toda avería debe ser comprobada en el muelle dentro de las 48 horas después de la descarga, o en la Aduana del puerto de destino ante el Comisario de Averías designado por la compañía. En las mercancías que por estar a la vista de Aduana no es posible la apertura de los bultos en el muelle, la comprobación se hace en el momento del despacho dentro de un plazo no mayor a veinte días después de la descarga de la mercancía.

Del artículo 24 al artículo 31 se fija el deber del asegurado, del receptor de las mercancías o sus representantes, de tomar todas las medidas necesarias para el recobro y conservación del objeto asegurado, facultando al asegurador para intervenir en dichas medidas, tomando en consideración que tanto los actos del asegurado, como los del asegurador para salvar o conservar la cosa asegurada no prejuzgan la proposición, desistimiento, aceptación o no aceptación del abandono.

Se establecen los plazos en que debe presentarse la documentación justificativa de una avería: 6 meses para los viajes por Europa y puertos de Marruecos, de 9 meses para los demás, contándose estos plazos a partir de la llegada del buque porteador a su destino. Si no hubiera llegado el buque, se contará desde la fecha de salida del último puerto se escala o arribada o del de origen en defecto de toda última situación y se fija el límite de responsabilidad del asegurador que será la suma asegurada, y en ningún caso ni por concepto alguno, puede ser obligado a pagar una suma mayor.

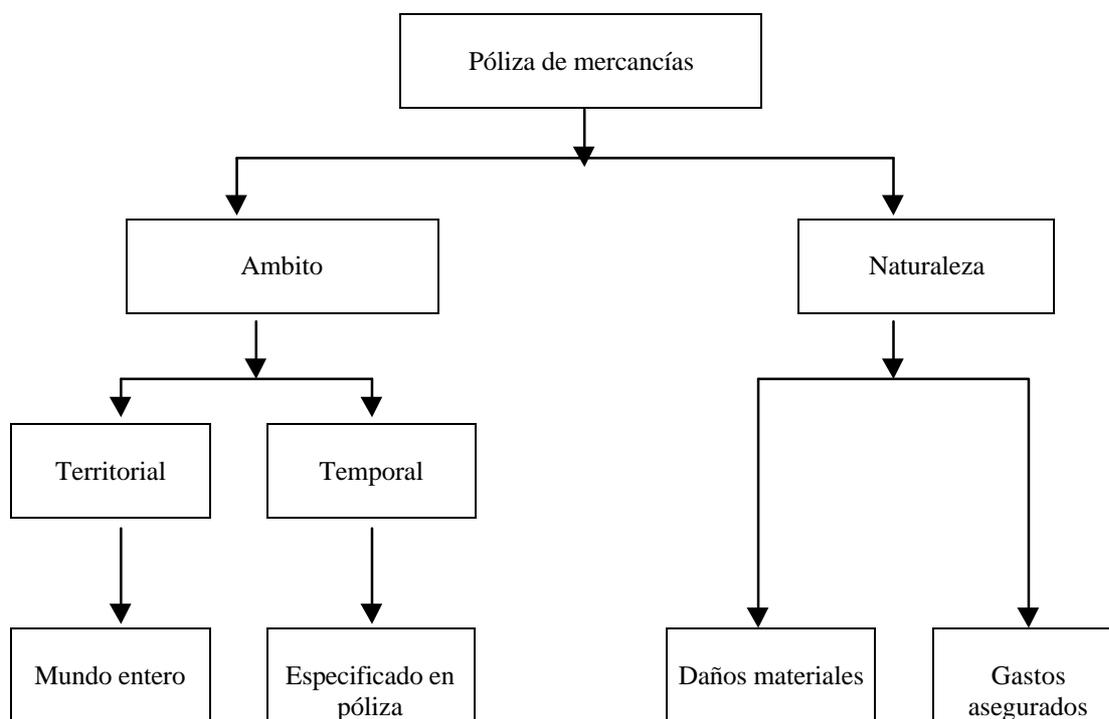
El valor indemnizable, artículos 32, 33 y 34, no es el asegurado sino el valor real, siendo aquel solamente el límite de responsabilidad del asegurador. En estos artículos se determina la forma de establecer el valor real de las mercancías aseguradas en caso de siniestro, admitiéndose un 10 por ciento de beneficio esperado y si hay exageración, no fraudulenta, en el valor asegurado, éste se reducirá a su límite justo. Las indemnizaciones (artículo 35). Con cargo al asegurador se pagan dentro de los treinta días siguientes al de haber sido hecha la reclamación convenientemente justificada. En el supuesto de que no estuviera suficientemente justificada, el asegurado tendrá otro plazo de treinta días para completarla.

Los artículos del 36 al 39 tratan de las disposiciones generales, que como su título indica, estipulan las condiciones de carácter general, como son: que en caso

de haberse omitido en el contrato requisitos externos o accesorios de los que establece el Código de Comercio, será, no obstante, válido a favor del Asegurado, con el fin de que el asegurador no pueda prevalerse de estas circunstancias para discutir el derecho del asegurado; obligación de éste, y sus derechohabientes, de cumplir estrictamente las obligaciones que el Código de Comercio y la póliza les impone; la limitación de los efectos y alcance que tienen los Certificados de Averías librados por los Comisarios del asegurador; y la forma, plazo y competencia para dirimir las diferencias que puedan surgir entre el Asegurado y Asegurador.

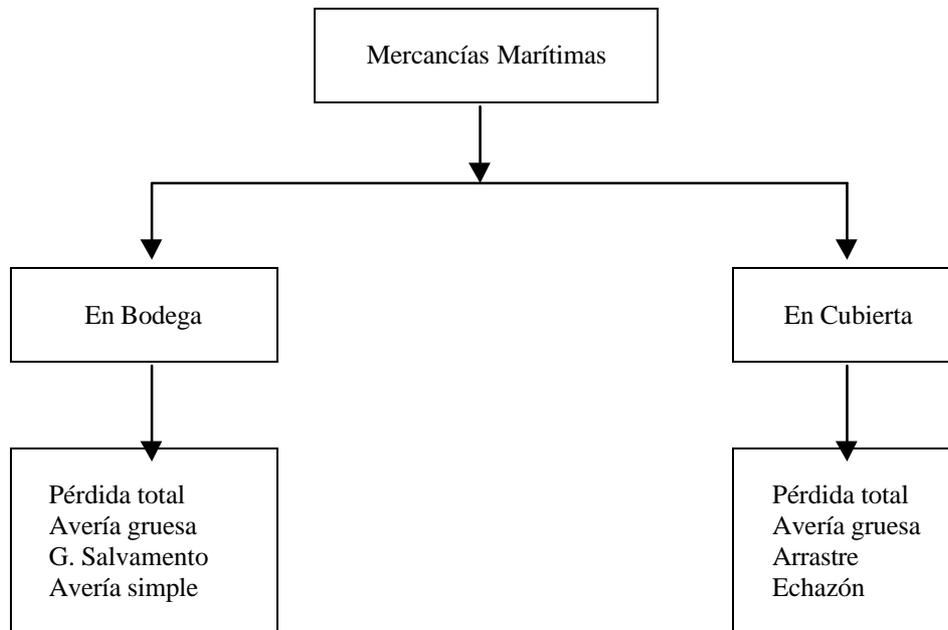
En el final de la póliza se inserta la tabla de franquicias, por orden de un porcentaje menor o mayor, y por orden alfabético de mercancías dentro de cada porcentaje. Estas franquicias se encuentran, desde hace mucho tiempo, en desuso, debiendo pactarse en cada caso, si ha lugar a ello, la franquicia apropiada.

#### AMBITO Y NATURALEZA DE LA GARANTÍA



Fuente: Elaboración propia.

## RIESGOS CUBIERTOS



Fuente: Elaboración propia.

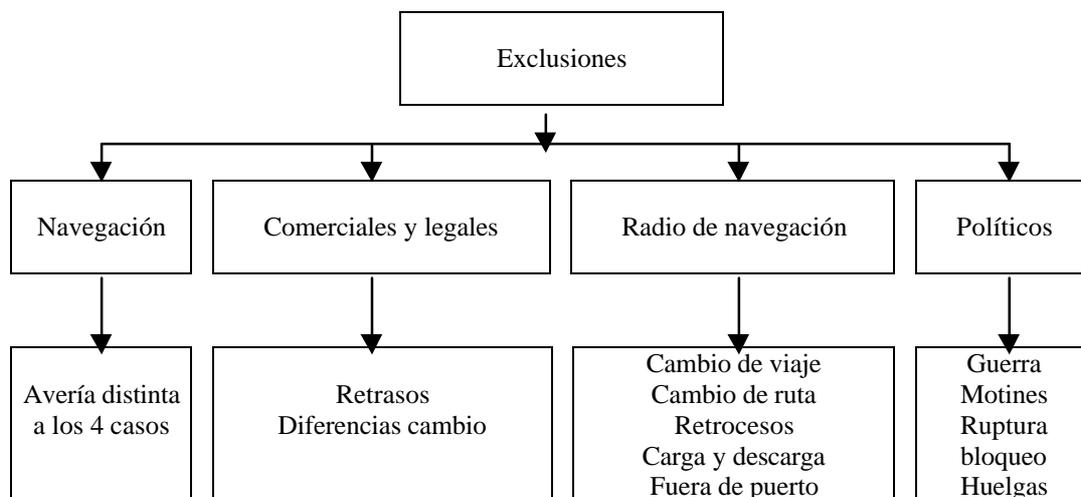
Hasta ahora, al estudiar la póliza de seguro del transporte marítimo de mercancías, nos hemos limitado a comentar sus condiciones generales impresas, y, en consecuencia, la cobertura contenida en las mismas, consistente en una enumeración de riesgos a los que hemos llamado “básicos”, riesgos o cobertura denominada básica porque, prácticamente, son los riesgos mínimos contra los que debe garantizarse una mercancía, y que, sin embargo, son los de mayor quebranto económico pueden producir al asegurado: la pérdida total, gastos de salvamento, contribución a la Avería gruesa, Avería particular en los cuatro casos.

Es indudable que las mercancías transportadas están sometidas a bastantes mas riesgos que los mencionados y como es lógico, debemos analizar: tipo de mercancía, viaje, medio, etc., para poder concretar la cobertura necesaria al seguro de que se trate. Nos encontramos con que al contratar determinado seguro, el conocimiento de todos los

factores importantes del mismo, sirve para confeccionar la cobertura que se debe ajustar, lo mas posible, a las necesidades del casco.

## EXCLUIDOS

## RIESGOS



Fuente: Elaboración propia.

Así en las denominadas condiciones particulares del contrato se enumeran los riesgos que, en adición de la cobertura básica de las condiciones generales, se quieren cubrir o, por el contrario, las limitaciones o exclusiones que para determinado caso se juzgen necesarias. Todo esto puede hacerse mecanografiando el respectivo texto de estas condiciones particulares, pero, puesto que todos estos casos se repiten de manera similar con mayor o menor frecuencia, se deben imprimir los riesgos o coberturas y exclusiones o limitaciones en hojas independientes que puedan agregarse a la póliza, con el fin de determinar, clara y concretamente, los derechos y obligaciones de las partes, dentro de la configuración general del contrato de seguro como perteneciente al tipo de los de adhesión. Dentro de nuestro mercado, los principales riesgos a que están sometidas las mercancías durante su transporte, sobre todo en el marítimo, están individualizados en distintas cláusulas:

- a) Franco avería particular, salvo en los cuatro casos, la cobertura es idéntica que la del apartado b) del artículo primero de las condiciones generales impresas en la póliza marítima y similar a las cláusulas inglesas del Instituto F.P.A. (Free from particular average)<sup>135</sup>. En esta última se cubre, también, la pérdida total de bultos enteros durante la carga, transbordo y descarga.
- b) Todo riesgo accidental de mar, es igual que la cobertura anterior mas el temporal, llamado quinto caso. Similar, a su vez, a la cláusula del Instituto W.A. (With average)<sup>136</sup>.
- c) Embarque sobre cubierta, esta cláusula está recogida en las condiciones generales de la póliza de mercancías<sup>137</sup>, cubriéndose la pérdida total de la mercancía por igual pérdida del buque; de la prorrata de avería gruesa o común, al arrastre y de la echazón<sup>138</sup>. Estos dos últimos riesgos son los característicos en una cubertada<sup>139</sup>.
- d) Robo parcial de contenido, Se determina la necesidad, por un lado, de que los envases o embalajes sean nuevos o, al menos estén en buen estado, y, por otro, que los bultos cuyos envases no presenten señales exteriores de violencia no pueden ser objeto de reclamación.
- e) Incendio sobre muelle, de esta cláusula la única reglamentación que figura es la referente a su vigencia, al establecer la necesidad de señalar, concretamente, el plazo de la misma.
- f) Robo y derrame sobre muelle, al igual que en la cláusula de robo parcial de contenido; tienen que existir señales de violencia.
- g) Roturas, lo mismo que en la cláusula de robo, es necesario que los embalajes sean nuevos y apropiados a la naturaleza de la mercancía. Los bultos cuyos envases no presenten señales exteriores de roturas no podrán ser objeto de reclamación.
- h) Falta de entrega de bultos enteros, esta cláusula establece la obligación del asegurado de reclamar, inmediatamente, a la empresa porteadora dicha falta. Su incumplimiento produce la pérdida de todo derecho a percibir la indemnización por el bulto o bultos perdidos.
- i) Caída de bultos al mar durante la carga y descarga, sobre esta cláusula no tenemos nada que comentar, excepto que se debía suprimir la frase al mar, porque la mayor parte de las veces la caída es a tierra sobre el muelle.
- j) Podredumbre por paralización en el aparato frigorífico, este riesgo queda cubierto siempre que la paralización exceda de cuarenta y ocho horas. La indemnización sólo alcanzará el noventa por ciento del valor asegurado, de la mercancía averiada.

---

<sup>135</sup> Franco de avería simple o particular.

<sup>136</sup> Con avería.

<sup>137</sup> Artículo nº 5.

<sup>138</sup> Acción de arrojar carga, generalmente de cubierta, por la borda por razones de seguridad o por peligro debido a pérdida de estabilidad del buque.

<sup>139</sup> Dícese de la carga que un buque convencional lleva sobre cubierta y sobre las escotillas.

- k) Objetos de esmalte, en este tipo de ferretería esmaltada no se indemnizará el daño producido por arañazos o pérdida de esmalte. Es una cláusula de muy difícil aplicación, porque en los objetos esmaltados la pérdida del esmalte es su principal riesgo. El no incluirlo, debe compensarse con la exigencia de un embalaje apropiado y una prima en consonancia con este o pérdida de esmalte que, en aquellos objetos destinados a la venta: bañeras, lavadoras, frigoríficos, etc., da lugar al abandono por parte del asegurado del objeto dañado al no poder realizarse su venta.
- l) Rotura y oxidación de maquinaria, Dentro del conjunto de cláusulas que estamos analizando, es una de las más importantes, al establecer que el seguro sólo responde del coste de reparación o sustitución de la parte rota o extraviada de la máquina y siempre en proporción de la cantidad asegurada con el valor del estado sano del objeto asegurado. Tampoco admite el abandono, ni los perjuicios y depreciación, pérdidas de tiempo y otras desventajas derivadas de la rotura de la máquina asegurada, es decir, no cubre el demérito comercial. En cuanto a la oxidación, únicamente se responde de aquella suficientemente profunda que no se pueda limpiar manualmente.
- m) Mecanismos interiores, Es importante también puesto que elimina la rotura de mecanismos interiores, salvo cuando se deba a un accidente cubierto por la póliza que haya dejado vestigios en el embalaje exterior del objeto asegurado.
- n) Descabalamiento, limita la cobertura al indicar que los objetos que forman juego o pareja, sólo se indemnizará el siniestro correspondiente al objeto afectado, y no el demérito que por ello sufra el conjunto, aún cuando queda descabalado<sup>140</sup> un juego o pareja.
- o) Domicilio a domicilio, esta cláusula establece la vigencia de la cobertura desde el momento que las mercancías dejan el almacén de los remitentes hasta su entrada en el de los destinatarios. Es parecida a la cláusula Warehouse to Warehouse<sup>141</sup> de la cobertura inglesa del Instituto.
- p) Guerra y huelgas, Abarca riesgos excluidos de las condiciones generales de la póliza de mercancías y que se cubren a través de las cláusulas españolas del mismo nombre o de las cláusulas inglesas del Instituto.

Cabe hacer dos observaciones: la primera es que el riesgo de guerra sólo se cubre mientras las mercancías se encuentran a bordo del buque porteados, salvo transbordos necesarios en el curso ordinario de un viaje.

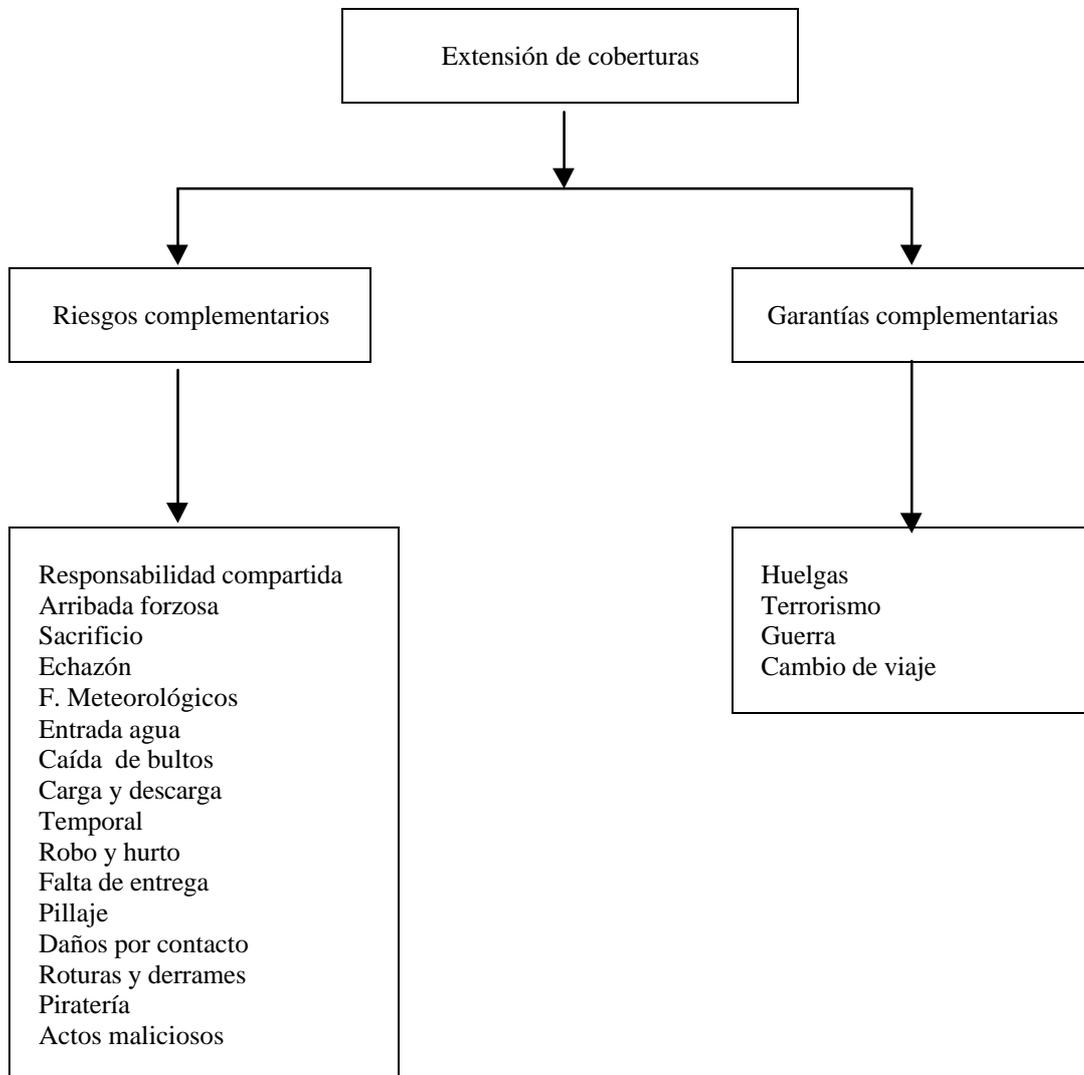
La segunda es que en el riesgo de huelgas únicamente se indemnizarán los daños materiales que los huelguistas causen directamente a las mercancías aseguradas, pero no cualquier perjuicio por demoras o daños de orden comercial.

---

<sup>140</sup> Perdido o merma de alguna cosa que forma un conjunto cabal.

La enumeración de riesgos que acabamos de realizar responde a los mas frecuentes dentro del transporte marítimo de mercancías, lo que no excluye a éstas de otros riesgos a los que también están sometidas: mala estiba<sup>142</sup>; roeduras; mojaduras; manchas; etc.; que como es natural, son susceptibles de cobertura.

## AMPLIACIÓN DE GARANTÍAS



Fuente: Elaboración propia.

<sup>141</sup> Almacén a almacén.

Hemos analizado los riesgos básicos de las pólizas españolas, y la ampliación de coberturas a través de una serie de cláusulas que reglamentan los riesgos mas frecuentes en el transporte de mercancías y ahora vamos a analizar el sistema de cobertura que utiliza las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres. Este organismo desde su fundación en 1.884 ha intentado, con éxito, lograr la uniformidad de todas las coberturas dispersas adoptando unas cláusulas, de aceptación internacional, tanto en el mercado de Mercancías, como en el de cascos, todo lo referente a redacción; modificación y aprobación de las cláusulas corresponde al Comité Técnico y de Cláusulas del Instituto que trabaja en colaboración con los Aseguradores del Lloyd's, Agrupación de Agentes de seguros y con las asociaciones de aseguradores.

En la cobertura de mercancías hay dos grupos principales: Las "Standard", que se aplican al tráfico de mercancías en general por lo que son las mas usadas y las "Específicas" que se usan para determinadas mercancías. Las dos se cotizan en las Bolsas internacionales de Comercio, tales como yute, crudos, caucho, etc., ó que, por su naturaleza, necesitan coberturas especiales como los animales vivos, alimentos congelados, madera, carbón, etc.

Las cláusulas "Standard" aparecen en 1.912, tal como las conocemos en la actualidad, se revisaron ligeramente en 1.963 y por último en el año 1.982 sufren una profunda modificación, incluso en su denominación ya que pasan de ser conocidas como cláusulas ("All Risks"; "F.P.A." y "W.A.")<sup>143</sup>, según sus distintas coberturas, a llamarse simplemente cláusula "A", "B" y "C". La vigencia de estas nuevas cláusulas comenzó el 1 de Enero de 1.982, quedando anuladas las de 1.963. A pesar de su anulación hemos creído interesante analizarlas someramente con relación a los riesgos que cubrían cada una de ellas, ya que nos pueden servir de inicio en el estudio y análisis de las modernas "A"; "B" y "C".

Los tres grupos "FPA"; "WA" y "AR", están compuestos de catorce cláusulas, de las cuales trece son comunes y sólo una, la número cinco, a la que podemos llamar cláusula de avería, es distinta en cada uno de los grupos, precisamente ésta, es la que vamos a comentar.

---

<sup>142</sup> Disposición ordenada y colocada de la mercancía a bordo de un buque.

<sup>143</sup> "Todo riesgo"; "Libre de avería particular" y "con avería".

La cláusula de “Avería” en la anterior edición del Instituto decía: “Libre de avería particular a no ser que el buque o embarcación embarranque, se hunda o incendie; pero no obstante esta garantía, los aseguradores pagarán el valor asegurado de cualquier bulto o bultos que puedan perderse totalmente en la carga, transbordo o descarga, así como cualquier pérdida o daño del interés asegurado que pueda razonablemente atribuirse a fuego, explosión, colisión o contacto del buque y/o embarcación y/o medio de transporte con cualquier sustancia externa (hielo incluido), excepto agua, o a la descarga del cargamento en puerto de arribada, pagándose también gastos especiales por descarga, almacenaje y expedición, si se incurriese en ellos en un puerto intermedio de escala o refugio y por los cuales los aseguradores fuesen responsables bajo el modelo standard de la póliza marítima inglesa con las cláusulas del Instituto para cargamento (W.A.) anexas”

Esta cláusula es la número cinco de las catorce que forman el grupo, es, en si cobertura, similar a la de las condiciones generales de la póliza marítima española en cuanto cubre la avería particular en los cuatro casos, pero aún mas amplia, ya que también garantiza la pérdida total de cualquier bulto que se perdiera durante la carga, transbordo y descarga, así como los gastos de arribada forzosa.

La cláusula “Con avería” de la edición anterior decía: “Se garantiza libre de avería inferior al porcentaje especificado en la póliza, salva cuando el buque o embarcación embarranque, se hunda o incendie; pero no obstante esta estipulación, los aseguradores pagarán el valor asegurado de cualquier bulto o bultos que puedan perderse totalmente en la carga, transbordo o descarga, así como cualquier pérdida o daño del objeto asegurado que pueda razonablemente ser atribuida a fuego, explosión, colisión o contacto del buque y/o embarcación y/o transporte con cualquier sustancia externa (hielo incluido), excepto agua, ó a la descarga del cargamento en puerto de arribada. Esta cláusula tendrá efecto durante el período total cubierto por la póliza”.

Esta cláusula es, de acuerdo con la práctica inglesa, similar a la “Franco de avería particular” ya que cubre la avería particular en los cuatro casos, diferenciándose de ésta en que cubre también el temporal, es decir el quinto caso, siempre y cuando el importe reclamado sea superior a la franquicia estipulada.

Bajo esta perspectiva la expresión “Con avería” se entiende equivalente a “Todo riesgo accidental de mar”. Sin embargo, en nuestra opinión, una interpretación literal de esta cláusula nos puede llevar a la conclusión de que se trata de una cobertura “Todo riesgo” con franquicia salvo en los casos expresamente señalados. Efectivamente, la cláusula dice: “Se garantiza libre de avería inferior al porcentaje o franquicia especificado en la póliza”, luego es indudable que se pagarán todas aquellas reclamaciones superiores a la franquicia, pudiendo incluso decir, de una forma literal, que la cobertura proporcionada es aún mas amplia que la contenida en la cláusula del Instituto para cargamentos “Todo riesgo”, puesto que en la que analizamos no hay exclusiones. Y sigue: “Salvo cuando el buque o embarcación embarranque, se hunda, incendie...”, excepción que supone la aplicación de la franquicia en aquellas reclamaciones derivadas de los casos indicados.

El seguro “Todo riesgo”: “cubre todo riesgo de pérdida o daño al objeto asegurado, pero en ningún caso se considerará ampliado para cubrir la pérdida, daño o gasto cuya causa próxima sea retraso, vicio propio o cualidad intrínseca del objeto asegurado. Las reclamaciones recuperables por la presente, se pagarán sin franquicia”. Durante mucho tiempo fue suficiente con coberturas iguales o similares a las que hemos visto se limitaban a proteger contra los denominados “peligros de la mar”, pero es indudable que el transporte de mercancías estaba y está, sometido a otros riesgos que escapan al estrecho reducto de “peligros de la mar”. Así comienzan a acordarse coberturas mas amplias mediante la enumeración de los riesgos que se querían cubrir. Por ejemplo: F.P.A. incluyendo mojaduras, robo, roturas, etc. De nuevo nos encontramos con que cada broker, cada asegurador, redactaba sus propias cláusulas. En principio pese a la diversidad de las cláusulas todas tenían en común el término “riesgo”, que, a menudo, degeneró en el “daño”. Aun cuando ya hemos hablado de este concepto “riesgo”, conviene insistir en él, Efrén Ossa<sup>144</sup>, denomina el riesgo en el sentido de objeto de seguro como riesgo puro, para diferenciarlo del riesgo especulativo, tal como lo encontramos en el juego, en la lotería, etc. El riesgo puro, objeto del seguro, dice este autor, podemos definirlo como la posibilidad de pérdida o desembolso y se identifica con el peligro que amenaza la vida o el patrimonio de las personas. Es decir, el riesgo

---

<sup>144</sup> En su Tratado elemental de seguros.

tiene que ser fortuito, incierto e imprevisible, es decir, el seguro tiene la finalidad de indemnizar pérdidas que inevitable y necesariamente suelen presentarse. Pero aun empleando el término “Todo riesgo” de la Cláusula del Instituto que da lugar a este comentario, nos encontramos que no se puede considerar como un concepto absoluto, sino relativo, ya que al indicar esta cláusula número cinco, “Este seguro cubre riesgo de pérdida, daño o gasto cuya causa próxima sea retraso, vicio propio o cualidad intrínseca del objeto asegurado”, está limitado el “Todo riesgo” al no cubrir las pérdidas y/o daños cuyo origen sea alguna de las causas citadas, en estas cláusulas, como los riesgos de “guerra” y “huelgas”. Al interpretar las pólizas “todo riesgo”, es importante tener en cuenta que cubren todo riesgo. Estas palabras no pueden interpretarse, por supuesto, en el sentido que cubren todo daño, como el que es inevitable, a consecuencia de desgaste; y la depreciación por uso no está dentro del alcance de estas pólizas. En otras palabras, el daño para estar cubierto bajo esta clase de pólizas, tiene que ser debido a alguna circunstancia fortuita o casualidad.

Un caso interesante, es la sentencia sobre “Gee and Garnham Ltd. Whit-tall”. Se trata de un embarque de ollas de aluminio desde Hamburgo al Reino Unido, asegurado contra todo riesgo de cualquier causa de almacén a almacén. Una gran cantidad de ollas llegaron abolladas y manchadas por agua. Los aseguradores rechazaron la reclamación argumentando que los daños se debían a un mal embalaje. El Juez Sellers expuso en su sentencia que en el embarque no se encontraban cubiertas por la póliza.

Ya vemos que estas cláusulas a “Todo riesgo”, incluyendo la del Instituto, tienen limitada su cobertura, pero a menudo el alcance de estas limitaciones dependen de la interpretación que se les da, principalmente de carácter judicial, al no contener dentro de las mismas ninguna o muy pocas exclusiones. Este defecto ha sido subsanado por las nuevas cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres. Cláusulas de mercancías, “A”; “B” y “C”, en las que, expresamente, se determinan los riesgos excluidos.

Cláusulas del Instituto para mercancías 1.982, para poder conocer los antecedentes de estas nuevas cláusulas del Instituto, hemos escogido un extracto de los comentarios que sobre ellas hizo Mr. B.D. Curtis<sup>145</sup>. El Comité Técnico y de Cláusulas recibió una orden del Joint Cargo Committee con el fin de que llevase a cabo una revisión de las

---

<sup>145</sup> Secretario del Joint Cargo Committee.

Cláusulas de Mercancías del Instituto, All Risks, FPA y WA. Ya se había dado comienzo a la revisión cuando llegó a conocimiento de los aseguradores marítimos de Londres el informe emitido por la UNCTAD<sup>146</sup>, en el que se criticaban las pólizas y cláusulas de seguro marítimo que se utilizaban en todos los mercados, como consecuencia de este informe, el Comité Técnico y de Cláusulas redactó, a lo largo de un período de varios meses, las nuevas Cláusulas de Mercancías del Instituto: A, B y C, las cláusulas de guerra mercancías y las de Huelgas mercancías, todas con fecha 1 de Enero de 1.982.

En estas cláusulas se han hecho todos los esfuerzos posibles para lograr un enfoque más directo mediante la simplificación o sustitución de la redacción que había sido objeto de críticas por considerarse arcaica y anticuada, así como ininteligible para muchos de los asegurados. Teniendo en cuenta estas críticas, las nuevas cláusulas de Mercancías presentan una cobertura fácilmente comprensible, con suficiente contenido para mantenerse por sí misma, sin dependencia con ninguna póliza.

Las nuevas cláusulas se componen de tres grupos, cada uno de diecinueve cláusulas, dominados como ya hemos dicho: A, B y C.

El grupo de cláusulas “A”; todo riesgo, en lo que se refiere a cobertura, es idéntico a la antigua cláusula que sustituye, All Risks, ya que ambas, en términos generales, cubren todos los daños que puedan sufrir las mercancías. Para analizarlas utilizaremos la misma numeración que en el texto original así como el mismo orden correlativo, para facilitar su localización:

1º. -Cláusula de Riesgos: “El presente seguro cubre todos los riesgos de pérdida o daño a los bienes objeto del seguro, excepto por lo que se previene en las cláusulas 4, 5, 6 y 7 que siguen”.

El contenido de esta cláusula es idéntico a la antigua cláusula número cinco de las All Risks, como advertimos anteriormente, con la salvedad de las exclusiones contenidas en la citada cláusula número cinco “... salvo demoras, naturaleza o vicio propio”; otra diferencia estriba en que en la actual no se menciona la franquicia.

---

<sup>146</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo.

2º. -Avería gruesa o común: “El presente seguro cubre la avería gruesa o común y los gastos de salvamento regulados o determinados sobre la base del contrato de fletamento y/o sobre la base de las leyes y usos que los regulan caso por caso, si tales gastos han sido hechos en el intento de evitar pérdidas provenientes de cualquier causa excepto de aquellas excluidas por las cláusulas 4, 5, 6 y 7 u otras de este seguro”.

Redacción mas correcta que la anterior, cubriendo la avería gruesa o común y los gastos de salvamento si tales gastos están justificados y provienen de cualquier causa, excepto de las excluidas por las cláusulas 4(exclusiones generales), 5(innavegabilidad), 6(guerra) y 7(huelgas). La responsabilidad de los aseguradores por contribución en la avería gruesa o común es total, lo mismo que en los gastos de salvamento, excepto en el caso de infraseguro donde se aplicará la correspondiente regla proporcional.

3º. -Ambos culpables de colisión: “El presente seguro se extiende para indemnizar al asegurado de la proporción de responsabilidad resultante a su cargo en virtud de la cláusula “ambos culpables del abordaje”. Inserta en el contrato de fletamento, como le corresponda respecto de una pérdida recobable por este seguro. En caso de reclamación por parte de los armadores en base a dicha cláusula, el asegurado se obliga a notificarlo a los aseguradores, que tendrán la facultad para defender a su propia costa y gastos al asegurado, contra dicha reclamación”.

La cláusula inserta en los conocimientos de embarque, en una interpretación libre dice: la carga se compromete, en el caso de que su buque porteador sea declarado culpable por abordaje, a indemnizar a dicho buque, cualquier cantidad que este buque pague al buque contrario como consecuencia de la indemnización, que este buque contrario ha efectuado a la carga del buque porteador, por las averías sufridas durante el abordaje. Aunque esta cláusula se hace incomprensible prácticamente, se hace fácil al conocer sus antecedentes.

Esta cláusula tiene su origen; en la legislación Norteamericana en la que cuando dos buques son declarados culpables, los son al cincuenta por ciento independientemente del grado de culpabilidad, autorizando a la carga que haya sufrido daños a reclamar a cualquiera de los buques. Por otro lado, en la cláusula de negligencia de los conocimientos de embarque, que irresponsabiliza al armador de los daños sufridos por

la mercancía por culpa o negligencia de la tripulación. Por lo tanto, en caso de un abordaje las mercancías que hayan sufrido daños no pueden reclamar a su propio buque, por lo que debe reclamar al contrario el cien por cien del importe de las mismas.

Un ejemplo aclarará el juego de esta cláusula, aparentemente complicada, aunque sencilla en el fondo, como vamos a ver seguidamente:

Supongamos que colisionan los buques A y B, apreciándose culpabilidad por parte de los Capitanes de ambos por inobservancia o violación, por parte de los mismos, de las normas del Reglamento Internacional para prevenir abordajes en la mar y en la misma proporción. Por aplicación de las normas del Harter Act<sup>36</sup>, así como por virtud de la cláusula de negligencia<sup>36</sup>, es evidente que, si por parte de los armadores, se hubiese observado la debida diligencia, ninguno de los respectivos cargadores podría exigir indemnización alguna a los armadores de dichos buques, pero como existe una responsabilidad solidaria de éstos frente a los perjuicios sufridos por terceros, quiere decir que, si bien los cargadores no pueden formular ninguna reclamación al armador del buque porteador de sus mercancías, si pueden dirigirse contra el otro buque, respecto del cual no les une ninguna relación contractual y el que, según decimos, tiene una responsabilidad solidaria, esto es, que se encuentra obligado a responder de la totalidad, sin perjuicio de luego reclamar de su codeudor, en este caso el armador del otro buque porteador, la parte correspondiente al mismo.

De no existir esta cláusula, aquí terminaría el ciclo de la reclamación de los cargadores, y ¿cual hubiese sido el resultado?. Pues que, en definitiva y aunque por vía indirecta, el armador del buque porteador ha indemnizado a sus cargadores de los perjuicios sufridos por los mismos, con lo cual quedaría burlado el espíritu de Harter Act<sup>36</sup> e inoperante la cláusula de negligencia. En cambio, inserta esta cláusula en el contrato de fletamento o conocimiento de embarque, el armador del buque porteador queda facultado para reclamar de sus cargadores aquella parte de la cantidad total que haya tenido que abonar al armador del otro buque, a consecuencia de las reclamaciones que los mismos hicieron a éste con relación a los daños sufridos por ellos.

Si ponemos unas cifras, aún lo veremos mas claramente, limitándonos, para mayor claridad, a uno sólo de los buques, aunque como es natural, lo que se diga del A, en relación con sus cargadores, podemos decirlo del B respecto de los suyos, si en los

respectivos conocimientos de embarque se estampó también dicha cláusula. Así si los daños sufridos por los cargadores del buque A, ascienden, por ejemplo a 20.000\$ y siendo la responsabilidad de ambos buques la misma, quiere decir que, en principio, cada uno de ellos debe responder de la mitad de dichos daños, esto es, 10.000\$, ahora bien, dichos cargadores no pueden reclamar del armador del buque porteador dicha cantidad, por lo que, ante la responsabilidad solidaria que tiene el armador del buque B, reclaman a éste no solo los 10.000\$ que le corresponde pagar, sino la totalidad. Es decir, 20.000\$ que han sufrido de perjuicio a consecuencia del abordaje. Pagada esta suma por el armador del buque B, éste reclama del armador del A, además de las sumas que el mismo debe abonarle por los daños sufridos en su casco, la parte que le corresponde de dicha reclamación de sus cargadores, esto es, 10.000\$, con lo cual vemos cómo indirectamente el armador del buque A ha abonado a sus cargadores la parte correspondiente de los perjuicios sufridos por éstos, enervándose de esta forma su irresponsabilidad frente a los mismos. Para evitar este defecto es por lo que se incluye esta cláusula, en virtud de la cual dichos cargadores tienen que abonar al armador del buque que portea sus mercancías 10.000\$, es decir, la mitad de lo percibido del armador del buque B, como consecuencia de la reclamación que formularon al mismo de la totalidad de los perjuicios sufridos, y así, de esta forma, se hace efectiva la irresponsabilidad del armador del buque A frente a sus cargadores, que, en definitiva, sólo se lucran con los 10.000\$ que le corresponde pagar al armador del otro buque. Para contrarrestar esta indefensión de los cargadores ante su buque porteador, el Instituto de Aseguradores de Londres incluyó en sus cláusulas la *Both to blame collision*<sup>147</sup>, como cláusula de cobertura, por la que el asegurador se compromete a pagar al asegurado cualquier cantidad que haya tenido que pagar a su buque porteador en virtud de la cláusula *ambos culpables de abordaje* inserta en el conocimiento de embarque.

En la práctica, la mecánica de esta operación es mucho mas sencilla. La carga en lugar de reclamar al buque contrario, reclama directamente a su asegurador que se subroga en los derechos de su asegurado, reclamando al buque contrario no el cien por cien de las averías sufridas en la carga, con lo que volveríamos al ciclo ya descrito, sino solo en lo que el nombrado buque haya sido condenado.

---

<sup>147</sup> Ambos culpables de colisión.

4º. -Exclusiones generales: “En ningún caso el presente seguro cubrirá la pérdida, daños o gastos atribuibles a conducta dolosa del asegurado; ni los derrames ordinarios, pérdidas de peso o de volumen por merma natural y uso y desgaste de los bienes asegurados”.

Se trata de una exclusión común a todos los seguros y que comprende incluso la pérdida o daño al objeto asegurado aún cuando su origen sea un riesgo cubierto, si ha existido mala fe por parte del asegurado.

La interpretación del término “derrame”, se contrae al hecho de filtrarse un líquido a través del envase que lo contiene y siempre que, originariamente, el envase esté preparado para evitar filtraciones.

Con esta cláusula se pretende excluir al riesgo de derrame ordinario, es decir, de un derrame que no se halle absolutamente determinado por la propia naturaleza del objeto. Mediante esta exclusión el asegurador se exonera de responsabilidad por sequedad o elevación de temperatura, evaporación, etc.

La pérdida de volumen o peso por merma natural, que no es otra cosa que un vicio propio de la mercancía, es una exclusión que, prácticamente, no tiene comentario, ya que no se puede considerar como un riesgo asegurable al faltar el elemento principal, a la accidentalidad o incertidumbre. Y lo mismo se puede decir de las pérdidas por uso y desgaste. Pérdida que fatalmente debe ocurrir por el transcurso del tiempo y que, por lo tanto, no es asegurable.

“Pérdidas, daños o gastos causados por la insuficiencia o inadecuación del embalaje o preparación del objeto asegurado”. La insuficiencia de los envases o embalajes puede considerarse asimilada al vicio propio de la mercancía. Entraña también una culpa o negligencia del asegurado en el cuidado de los objetos asegurados, y es por ello por lo que el asegurado debe estar exento de responsabilidad y lo dicho sobre los embalajes se puede aplicar a la mala estiba dentro de un contenedor efectuada por el asegurado o por sus dependientes.

“Perdidas, daños o gastos cuya causa sea debida al vicio propio o inherente a la naturaleza de la mercancía”.

El vicio propio a la naturaleza de la mercancía presenta versiones muy complejas y ha sido invocado en numerosos casos de litigios con motivo del seguro de mercancías

que llegan a su destino en mal estado, bien por su disposición de averiarse, bien por condiciones en que se realiza el transporte, o por ambas causas a la vez, algunas decisiones<sup>148</sup> han establecido una presunción favorable al asegurador en el caso de no demostrar el asegurado que durante la travesía intervino un riesgo de mar y tratándose de mercancías fácilmente deteriorables.

Desde el punto de vista del asegurador, la influencia que ha podido ejercer el vicio propio en los daños sufridos por las mercancías abarca aspectos muy amplios: estado defectuoso de la mercancía, insuficiencia de embalaje, gérmenes de descomposición... que pueden fácilmente incidir en el deterioro de la mercancía. El asegurado por su parte tiende naturalmente a atribuir a las circunstancias de la navegación, a la descarga o a las incidencias anormales de cualquier clase ocurridas en el transporte marítimo, toda pérdida y daños del objeto asegurado. Por otro lado, la naturaleza de la mercancía interfiere en diversa forma sobre su estado de conservación con relación al transporte marítimo. Unas resisten mejor que otras las circunstancias favorables, tratándose por ejemplo de granos, frutos, vinos, etc., la influencia nociva de un transporte marítimo prolongado puede por si sola ser causa determinante del deterioro o pérdida.

A pesar de la claridad en la interpretación de estos conceptos, estamos lejos de haberse conseguido. En efecto, así como algunas decisiones jurisprudenciales han establecido una presunción de irresponsabilidad del asegurador con respecto a los daños o pérdidas derivados de la propia naturaleza de la mercancía, en otras decisiones se expone la teoría de que: “el asegurador es responsable de una avería debida a la naturaleza misma de la mercancía asegurada, por ser frágil, delicada y no poder sustraerse a los inconvenientes de una navegación, aún normal, de cierta duración”. Así podemos darnos cuenta de la complejidad que existe al determinar si el asegurador es responsable, en determinadas circunstancias, de las pérdidas o daños causados por vicio propio o por la naturaleza de la mercancía. Claro es que en principio los riesgos que comentamos no son asegurables por exceder de la propia noción de riesgo desde el punto de vista de la técnica aseguradora; pero, aún así, si se cubriesen, como a veces ocurre con las mermas naturales o la combustión espontánea, lo que no son mas que vicios propios de la mercancía, debe ser, independientemente de aplicar la adecuada

---

<sup>148</sup> Sentencia de Burdeos de 21 de Enero de 1.926.

prima, a través de cláusulas muy concretas que determinen con toda exactitud lo que se pretende garantizar y en que condiciones.

“Pérdidas, daños o gastos cuya causa próxima sea demora, aún cuando dicha demora sea causada por un riesgo asegurado”

Se puede decir, en términos generales, que todas las pólizas excluyen las pérdidas o daños que puedan sufrir la mercancía como consecuencia de demora, salvo que esta demora sea consecuencia de un riesgo garantizado. Sin embargo, el criterio más corriente de los Tribunales Británicos<sup>149</sup>, es el de que el asegurador no asume la pérdida o daños resultantes de una demora, aun cuando ésta obedezca a un riesgo asegurado, salvo estipulación expresa en la póliza. Numerosas sentencias responden a este criterio de exoneración de los aseguradores del deterioro de la mercancía, siempre que no se pueda probar que éste es consecuencia directa de un riesgo de mar ocurrido. La inmovilización, más o menos prolongada de un buque que ha embarrancado, riesgo cubierto, actuando nocivamente sobre la mercancía, no es por sí sola elemento determinante de la imputación de daños. Consideramos, más justo el criterio continental ya que más que basarse en la causa próxima, como hacen los británicos, se basa en la causa principal y, en consecuencia, admite, como hemos dicho, las pérdidas o daños que puedan sufrir las mercancías como consecuencia de demora, siempre que ésta se deba a un riesgo cubierto por la póliza.

“Pérdidas, daños o gastos que sean consecuencia de insolvencia o fallo financiero de los propietarios, armadores, gestores, fletadores u operadores del buque”.

Esta exclusión es nueva, ya que no figuraba en las anteriores cláusulas de 1.963. su finalidad es la de conseguir que los aseguradores tomen en consideración los riesgos subjetivos y utilicen para el transporte de sus mercancías buques pertenecientes a armadores o fletadores dignos de crédito, advirtiéndoles del peligro que corren de quedarse sin cobertura en un momento determinado. Así si el buque porteador es embargado en un puerto intermedio, por ejemplo, por falta de pago de los gastos de escala de una arribada anterior y las mercancías tienen que ser descargadas, los aseguradores no son responsables de los daños que puedan sufrir por tal hecho, ni de los gastos que se puedan producir.

---

<sup>149</sup> Marine insurance Act. De 1.906.

“Pérdidas, daños o gastos derivados de uso de cualquier arma de guerra que emplee fisión y/o fisión atómica o nuclear u otra semejante reacción o fuerza o materia radioactiva.

La primera impresión que produce esta cláusula es que se trata de una exclusión de riesgo ordinario, ya que entendemos que se trata de empleo de un arma de las características señaladas fuera de una acción de guerra, por ejemplo, en pruebas de funcionamiento.

5º. - Innavegabilidad e inadecuación: “ En ningún caso este seguro cubrirá, daños o gastos originados por innavegabilidad del buque o embarcación; inadecuación del buque, embarcación, medio de transporte con seguridad de los bienes asegurados; cuando el asegurado o sus dependientes sean conocedores de tal innavegabilidad o inadecuación en el momento en que los bienes asegurados sean cargados en aquellos”.

“Los aseguradores renuncian a invocar la violación de las implícitas garantías (Warranties) de navegabilidad o de inadecuación del buque para transportar los bienes asegurados a destino, a no ser que el asegurado o sus dependientes estén informados de tal innavegabilidad o inadecuación”.

El concepto de navegabilidad y el de propiedad deben entenderse en sentido amplio, esto es, no como la necesaria flotabilidad y capacidad de desplazamiento que debe tener todo buque, sino como la capacidad de ese buque para lograr la realización del viaje concreto de que se trate, en el momento del inicio de la navegación. Son conceptos relativos al transporte marítimo en cada caso particular, y así el mismo buque puede ser apropiado para transportar mercancía general y, sin embargo, no cumplir el requisito de esa propiedad o idoneidad para un transporte marítimo de coches, que debe efectuarse en un carcarrier<sup>150</sup>. En definitiva los conceptos que estamos barajando son lo suficientemente amplios para abarcar dos sentidos fundamentales:

- a) Que el buque sea capaz de llegar a su destino felizmente (seaworthiness), y bajo esta idea es innavegable el buque que no consigue

---

<sup>150</sup> Barco especialmente diseñado para el transporte de coches.

aquel propósito por causa de una tripulación inepta, por falta de combustible, por no llevar las cartas náuticas apropiadas, etc.

- b) Que el buque sea capaz de transportar al destino previsto la carga comprometida con la debida seguridad para dicha carga y para la propia navegación (cargo-worthiness). Así es innavegable el buque con las líneas<sup>151</sup> de sus bodegas en mal estado lo que ocasiona la mojadura y consiguientes daños de la carga, o aquel otro que conserva restos de sal en sus bodegas de un viaje anterior que producen la oxidación del acero transportado, e igualmente determina una situación de innavegabilidad la mala estiba de la mercancía que pone en peligro la seguridad de la expedición y de la propia nave.

No obstante todo lo anterior, conviene recordar que la exclusión de cobertura que estamos comentando sólo es oponible por el asegurador cuando el asegurado o sus agentes hubieran tenido conocimiento de la falta de navegabilidad y/o propiedad del buque con anterioridad al embarque.

6º. - Exclusión de guerra: “ En ningún caso cubrirá este seguro: la pérdida, el daño o el gasto causado por:

- a) Guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o lucha civil que provenga de ellos o cualquier acto hostil por o contra un poder beligerante.
- b) Captura, secuestro, embargo preventivo, restricción o detención, exceptuando la piratería, así como sus consecuencias o de cualquier intento de ello.
- c) Minas, torpedos y bombas abandonadas u otras armas de guerra abandonadas”.

---

<sup>151</sup> Dícese de cualquier conducción o tubería del buque.

Los riesgos ordinarios de navegación aparecen extraordinariamente multiplicados en tiempo de guerra por las medidas que adoptan los beligerantes respecto a tráfico marítimo y su control, que afecta, no sólo a los buques de las naciones en guerra, sino, también a los de las naciones neutrales. Los riesgos que comprende la denominación específica riesgo de guerra, representan las consecuencias directas de medidas bélicas, o bien las pérdidas ocasionadas directamente por los medios empleados en la guerra marítima. Durante mucho tiempo estos riesgos fueron considerados como normales dentro del tráfico marítimo y, por lo tanto, incluidos en la cobertura de las pólizas marítimas. Fue a finales del siglo XIX, cuando en la póliza inglesa SG se introdujo una cláusula denominada: “Free of capture & Seizure” F.C.& S.<sup>152</sup>, excluyendo los riesgos de guerra y piratería de la cobertura ordinaria y dándoles un tratamiento especial. Esta cláusula, con la misma redacción o parecida, se incluyó en todas las pólizas marítimas y aparece, podemos decir por última vez, en las cláusulas del Instituto de 1.963. El texto era el siguiente<sup>100</sup>:

“No se responde del riesgo de captura, embargo, arresto, restricción o detención, ni de sus consecuencias o de cualquier intento para ello; ni tampoco de las consecuencias de hostilidades u operaciones de guerra, exista declaración de ella o no; pero esta garantía no excluye colisión, contacto con cualquier objeto fijo o flotante, que no sea mina o torpedo, embarrancada, temporal o incendio a menos que se haya causado directamente, (e independientemente de la naturaleza del viaje o servicio que esté ejecutando el buque interesado o en caso de abordaje, cualquiera que sea el otro implicado en él), por un acto de hostilidad por o contra un poder beligerante; y para los efectos de esta cláusula “poder” incluye cualquier autoridad que mantenga fuerzas navales, militares o aéreas en alianza con un poder. Tampoco se responde de las consecuencias de guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o lucha civil que provenga de ello, o piratería”.

Esta cláusula de confuso y largo contenido fue modificada y simplificada en 1.980 y definitivamente en 1.982, con el texto contenido en la cláusula seis que hemos reproducido anteriormente. Sin embargo, la diferencia entre la cláusula de exclusión de

---

<sup>152</sup> Libre de captura y secuestro.

guerra de 1.963 y la de 1.982 es mínima, salvo en la redacción simplificada de su contenido por estas últimas.

7º. - Exclusión de huelgas:” En ningún caso cubrirá este seguro la pérdida, el daño o el gasto causado por huelguistas, trabajadores afectados por cierre patronal o personas que tomen parte en disturbios laborales, motines o desórdenes civiles resultantes de huelgas, cierres patronales, disturbios laborales, motines o desórdenes civiles; causados por cualquier terrorista o por cualquier persona que actúa por un móvil político”.

Su efecto es, ciertamente, excluir las pérdidas al cargamento ocasionadas por actos de huelguistas, obreros despedidos o personas que toman parte en disturbios laborales.

Hasta su modificación en el año 1.982, en todas las pólizas marítimas aparecía la “Free Strikes, riots and civil commotions clause” F.S.R. & C.C<sup>153</sup>. que excluye la pérdida o daños:

- a) Causados por huelguistas, trabajadores en cierre patronal o personas que tomen parte en disturbios laborales, tumultos o conmociones civiles.
- b) Resultantes de huelgas, cierres patronales, disturbios laborales, tumultos o conmociones civiles.

Y en 1.982, manteniendo estas mismas exclusiones, se incluye una nueva “Causados por cualquier terrorista o persona que actúe por motivos políticos”.

8º. - Cláusula de tránsito: “Este seguro entra en vigor desde el momento en que las mercancías dejan el almacén o lugar de almacenaje en el puerto que aquí se designa o para comienzo de transporte, continuará durante el curso ordinario del mismo y terminará bien:

- a) A La entrega de las mercancías en los almacenes del consignatario o en otro almacén final o lugar de almacenaje en el punto de destino designado aquí.
- b) A la entrega en cualquier otro almacén o lugar de almacenaje ya sea antes de o en el punto de destino designado aquí, que el asegurado elija, ya sea para almacenaje, que no sea el del curso ordinario del transporte, o para asignación o distribución de las mercancías.

---

<sup>153</sup> Cláusula de huelgas, motines y tumultos populares.

A la expiración de un período de sesenta días después de haber sido completada la descarga, pero antes de que finalice la vigencia de este seguro, las mercancías tuvieran que ser enviadas a un destino distinto, de aquel hasta el que están aseguradas aquí este seguro aún cuando este sujeto a la determinación que se previene anteriormente, no se extenderá mas allá del comienzo del transporte a tal otro destino. Este seguro permanecerá en vigor durante la demora que escape del control del Asegurado, durante cualquier variación de la aventura que tenga por origen el ejercicio de alguna facultad concedida a los armadores o fletadores en el contrato de fletamento.

Esta cláusula no cubre riesgos, sino define exclusivamente la vigencia de la cobertura; es decir, determina el período durante el cual la mercancía asegurada está realmente amparada de los riesgos cubiertos por la póliza.

Durante mucho tiempo las pólizas marítimas cubrían las mercancías desde el momento en que se encontraban a bordo del buque porteador, o desde que dejaban tierra para ser cargadas, hasta que eran descargadas en el puerto de destino.

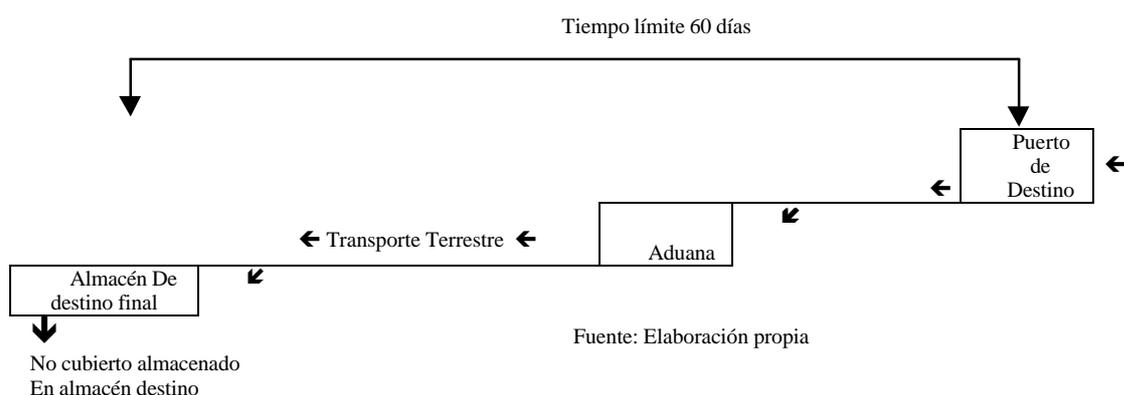
En la práctica esta cobertura resultaba escasa. Los interesados en el comercio marítimo necesitaban y exigían una cobertura mas amplia que les protegiese desde el momento que la mercancía salía de su poder, hasta que entraba en el del receptor de las mismas. Así nació la cláusula de “Almacén a Almacén” que aparece en las cláusulas de mercancías del Instituto a finales del siglo XIX y que con escasas modificaciones ha llegado a las cláusulas de 1.982 que vamos a comentar.

El principio básico de esta cláusula esta en que la vigencia de la cobertura comienza en el momento que las mercancías salen del almacén o sitio de almacenaje para emprender el viaje asegurado y continúa durante el curso ordinario del tránsito, incluyendo transbordos normales, si los hay, hasta que las mercancías son descargadas en el puerto final. Es preciso hacer resaltar que las mercancías se encuentran garantizadas siempre y cuando se mantengan dentro del curso ordinario del viaje. Si este se altera o es interrumpido cesa la cobertura inmediatamente. Por ejemplo, si después que las mercancías han abandonado el almacén de origen para embarcar, el cargador recibe noticias de la cancelación de la compra y decide almacenar la mercancía en el puerto de embarque en espera de encontrar otro mercado donde vender, el seguro pierde su vigencia, al interrumpirse el curso ordinario del viaje. Ahora bien, una vez

descargada la mercancía en el puerto de destino, si el asegurado decide dejarla en otro almacén o sitio de almacenaje anterior al de destino, este primer lugar determina la terminación del seguro, aún cuando no haya pasado el tiempo límite de sesenta días.

A veces puede ocurrir que mercancías con distintos destinos son embarcadas y consignadas a un solo punto central, almacén o lugar de almacenaje, situado después de la descarga y desde allí distribuida a sus distintos consignatarios. Salvo que se haya llegado a un acuerdo con los aseguradores sobre la cobertura de estos viajes de distribución, la vigencia del seguro termina en el momento que la mercancía entre en el punto central, mencionado antes, para su posterior distribución.

Hemos visto los distintos supuestos que se pueden dar a partir de la descarga de la mercancía. Ahora bien, si una vez descargada normalmente la mercancía no es enviada al destino final establecido en la póliza, la cobertura terminará a los sesenta días de haber sido descargada del buque porteador. Sobre este período de sesenta días tenemos que hacer una observación que nosotros consideramos importante. Estos sesenta días no pueden considerarse como una cobertura automática, sino como un límite de cobertura. Una vez entregada la mercancía en el almacén elegido por el asegurado la cobertura termina, aun cuando no haya pasado el plazo de los sesenta días. Cualquier extensión de este plazo tendrá que negociarse con los aseguradores, ya que no hay obligación por parte del asegurador de conceder la extensión de tiempo.



La subcláusula segunda, regula el caso que las mercancías, una vez descargadas, sean reexpedidas a otro destino distinto al que figura en la póliza. Aún cuando esta

reexpedición se efectúe dentro de la vigencia de la póliza, el seguro terminará en el momento de comenzar este segundo viaje, que a efectos de la póliza se considera como un nuevo viaje, no estando previsto en las ICC<sup>154</sup> la continuación de la cobertura (Held covered) a petición del asegurado, por lo que, en su caso, hay que negociarla con el asegurador, por último, en la subcláusula tercera, se mantiene la cobertura durante los casos ajenos a la voluntad del asegurado reseñada en la citada subcláusula y provenientes del uso del ejercicio de cualquier facultad que conceda a los armadores o fletadores el contrato de fletamento. El armador o fletador están facultados legalmente para desviar en circunstancias determinadas el curso del viaje, por ejemplo para un salvamento. El cargador se halla totalmente en manos de aquellos, de ahí la necesidad de concederle, en estas circunstancias, la continuidad de la cobertura, pero sólo con relación a la pérdida que pudiera sufrir durante el retraso derivado de un peligro asegurado y no a la demora como tal.

9º. - Cláusula de terminación del contrato de transporte: “Si debido a circunstancias ajenas al control del asegurado, el contrato de transporte termina en un puerto o lugar distinto al de destino designado en aquél o porque la expedición tiene diferente término antes de la entrega de las mercancías según se estipula en la anterior cláusula nº 8, entonces este seguro terminará también, a no ser que se dé aviso inmediato a los aseguradores y se solicite la continuación de la cobertura, en cuyo caso el seguro permanecerá en vigor mediante el pago de una prima adicional, si así lo requieren los aseguradores, bien hasta que las mercancías sean vendidas y entregadas en dicho puerto o lugar, a menos que se convenga especialmente otra cosa, hasta la expiración de un periodo de sesenta días contados a partir de la llegada de las mercancías aseguradas por la póliza a tal puerto o lugar, lo que primero ocurra, (Subcláusula primera). Si las mercancías son expedidas dentro del citado período de sesenta días o de cualquier extensión del mismo que se convenga, al destino indicado en la póliza o a cualquier otro destino, la cobertura continuará en vigor hasta el término establecido de acuerdo con lo previsto en la cláusula nº 8 (Subcláusula segunda)”.

---

<sup>154</sup> Institute Cargo Clauses (Cláusulas del Instituto para cargamentos).

Esta cláusula vemos que regula las consecuencias de la terminación del contrato de transporte en un punto distinto al que figura en la póliza, siempre que esta terminación sea ajena al asegurado. Esta terminación da lugar simultáneamente a la terminación del seguro salvo que el asegurado dé cuenta inmediata a los aseguradores y se solicite la continuación de la cobertura (held covered) que hay obligación de concederla mediante el pago de una sobreprima, si fuese necesario, pero una vez concedida la cobertura, ésta permanece en vigor hasta que las mercancías sean vendidas en dicho puerto o sean expedidas al destino indicado en la póliza o hasta la expiración del plazo de sesenta días a contar desde la llegada de la mercancía, lo que primero ocurra (subcláusulas 1/2).

10°. - Cláusula de cambio de viaje: “Quedará mantenida la cobertura mediante el pago de una prima y unas condiciones a convenir, siempre que se dé aviso inmediato a los aseguradores, en caso de cambio de destino efectuado por iniciativa del propio asegurado después del inicio de esta cobertura”. Creemos que esta cláusula no ofrece dificultades de interpretación, admite el cambio voluntario del viaje efectuado por el asegurado que dé pronto aviso a los aseguradores y se pacten nuevas condiciones y prima.

11°. - Cláusula de interés asegurable: “ A efectos de obtener una indemnización en razón de este seguro, el asegurado debe tener un interés asegurable en las mercancías objeto de este seguro en el momento de acaecer el siniestro (subcláusula 1). Sin perjuicio de lo dispuesto en la precedente subcláusula, el asegurado tiene derecho a la indemnización de las pérdidas aseguradas ocurridas durante el período cubierto por el presente seguro, aun cuando las pérdidas acaecieran antes de que el contrato de seguro haya sido concluido, a no ser que el asegurado tenga conocimiento de la pérdida y los aseguradores no la tengan (subcláusula 2)”.

Cláusula nueva en cuanto establece expresamente lo que ya implícitamente se recogía en las cláusulas anteriores y en realidad, en cualquier clase de seguro. Es incuestionable la necesidad de un interés asegurable para diferenciar el seguro de la mera apuesta.

Según Fariña<sup>155</sup>, El seguro marítimo puede contratarse sobre cualquier cosa que, no hallándose excluida del seguro por la ley y siendo susceptible de un riesgo marítimo, represente un interés que puede ser económicamente evaluado en dinero. Este interés asegurable no es precisamente el objeto que se expone directamente al riesgo. El objeto sobre el que recae el seguro es la cosa expuesta a ese riesgo. El interés asegurable representa el bien que ulteriormente puede decidir la indemnización, el valor que para el asegurado tiene la cosa u objeto, en relación con el evento del riesgo que asegura. Sobre un mismo objeto, por su valor íntegro y a cuenta de los mismos riesgos no pueden concertarse seguros distintos. Pero, sobre el mismo objeto, pueden ser asegurados distintos intereses, independientemente. Por esto sobre un mismo objeto asegurado pueden recaer diversos intereses asegurables: el del dueño de la carga, el del porteador, el del consignatario, etc., lo que a veces lleva a la existencia de un doble seguro.

Sobre el interés asegurado podemos decir que puede asegurar toda aquella persona, física o jurídica, a la que la pérdida o daño del objeto asegurado le suponga un quebranto económico (subcláusula 1). Por su parte, la subcláusula 2, se refiere al seguro que se conoce con la denominación de sobre buenas o malas noticias, recogido en la póliza marítima española<sup>155</sup> y en el Código de Comercio español<sup>156</sup>: “el contrato de seguros sobre buenas o malas noticias no se anulará si no se prueba en conocimiento del suceso esperado o temido por alguno de los contratantes al tiempo de verificarse el contrato”.

La razón de esta modalidad de seguro la encontramos en que las pólizas marítimas se contratan, frecuentemente, sobre mercancías que se supone están en puertos extranjeros, o en la mar, apareciendo incierto si pueden haberse perdido en realidad antes que la póliza se extienda y así una póliza contratada sobre buenas o malas noticias seguirá vigente aún cuando el objeto asegurado se haya perdido o dañado antes de la firma de la póliza, a menos que el asegurador, a quien corresponde la carga de la prueba, demuestre que el asegurado conocía el daño o la pérdida antes o al tiempo de firmar la póliza.

12º. - Cláusula de reenvío: “Cuando como resultado del acaecimiento de un riesgo cubierto por este seguro, el viaje asegurado se termine en un puerto o lugar distinto de

---

<sup>155</sup> Artículo nº 7.

<sup>156</sup> Artículo nº 785.

aquel para el cual las mercancías aseguradas se encuentran cubiertas por este seguro, los aseguradores reembolsarán al asegurado de cualquier gasto extraordinario apropiado y razonablemente ocurrido en la descarga, almacenaje y reenvío de las mercancías aseguradas hasta el destino al que estén aseguradas por este seguro. Esta cláusula no es de aplicación a la avería gruesa o común ni a los gastos de salvamento, y está sujeta a las exclusiones contenidas en las anteriores cláusulas 4, 5, 6, y 7 y no incluye los gastos que se originen por la falta de diligencia, insolvencia o fallo financiero del asegurado o de sus empleados”.

En esta cláusula se establece el compromiso por parte de los aseguradores de reembolsar al asegurado todos aquellos gastos adicionales en que se haya incurrido en la descarga, almacenaje y reenvío a su destino de la carga, cuando ésta haya sido descargada en un puerto o lugar distinto de aquel que figure en la póliza, como consecuencia de la terminación del viaje debido a un riesgo cubierto por el seguro. Es lógico que en estos gastos no se incluyan los de avería gruesa y gastos de salvamento, ya que los aseguradores no son responsables directamente de ellos, el asegurado debe reclamarlos a través de la masa que se constituya por la contribución de todos los interesados en la aventura.

13º. - Cláusula de pérdida total constructiva: “No se indemnizará en virtud de este seguro ninguna reclamación por pérdida total constructiva a no ser que la cosa asegurada sea razonablemente abandonada bien porque su pérdida total real aparezca como inevitable o porque el costo de la recuperación, reacondicionamiento y reenvío de la cosa asegurada al destino hasta el que está asegurada excediera de su valor a la llegada”. La legislación inglesa y las pólizas inglesas distinguen entre pérdida total efectiva y pérdida total convencional o constructiva. Hay una pérdida total efectiva cuando la mercancía está totalmente destruida; el asegurado ha sido irremisiblemente privado de ellas; las mercancías han perdido su naturaleza o están a bordo de un buque dado por desaparecido. Existe una pérdida total constructiva, cuando el objeto asegurado se encuentra en tal situación que su destrucción total es probable, o cuando su salvamento, sin ser imposible, es problemático o acarrea gastos superiores al valor

recobrado. La sección 60 de la MIA<sup>157</sup> de 1.906 dispone que existe una pérdida total constructiva cuando el objeto asegurado es razonablemente abandonado y la sección 61 establece que cuando hay una pérdida total constructiva, el asegurado puede, bien tratar la pérdida como una pérdida parcial o bien abandonar el objeto asegurado al asegurador y tratar la pérdida como si fuera una pérdida total real. Este concepto, en cierto aspecto está recogido en la póliza marítima española<sup>158</sup>, al señalar que si por pasar los plazos legales el asegurado pierde su derecho de hacer abandono, subsiste, sin embargo, la acción de avería para reclamar a la compañía por dicho concepto la que fuera a su cargo, hasta el límite del setenta y cinco por ciento de la cantidad asegurada. Es imprescindible que el asegurado que pretenda reclamar por pérdida total constructiva, comunique inmediatamente a los aseguradores su intención de hacer abandono, con el fin de que estos puedan tomar las medidas que consideren oportunas para intentar reducir la pérdida.

14. - Cláusula de aumento de valor: “Si el asegurado efectuara algún seguro de aumento de valor sobre las mercancías aseguradas por este seguro el valor convenido de dichas mercancías se considera incrementado hasta la cantidad total garantizada por este seguro y de todos los seguros de aumento de valor que cubran la pérdida, y la responsabilidad por este seguro lo será en tal proporción como corresponda a la suma aquí asegurada respecto de dicha cantidad total asegurada. En el supuesto de una reclamación por siniestro el asegurado debe facilitar a los aseguradores una declaración de las sumas aseguradas por todos los restantes seguros (Subcláusula 1)”. Cuando este seguro se refiera a valor aumentado se aplica la siguiente cláusula: “El valor convenido sobre el cargamento se considera que es igual a la suma total asegurada por el seguro inicial y todos los seguros sobre valor aumentado que cubren la pérdida y que se han efectuado por el asegurado sobre el cargamento y la responsabilidad en razón de este seguro estará en igual proporción que la que corresponda a la suma asegurada por la presente respecto de dicha suma total asegurada (subcláusula 2)”. En el supuesto de una

---

<sup>157</sup> Marine Insurance Act (Ley de seguro marítimo).

<sup>158</sup> Artículo nº 23.

reclamación por siniestro el asegurado debe facilitar a los aseguradores una declaración de las sumas aseguradas por todos los restantes seguros.

Esta cláusula es nueva puesto que como vimos con anterioridad no figuraba en las anteriores de 1.963 y, además, no vemos la finalidad de insertarla en unas cláusulas standard, como las que estamos analizando, aplicadas a embarques de mercancías de tipo general poco susceptibles de variaciones de valor en el corto plazo de un viaje. Esta cláusula es muy parecida a las de valor incrementado que aparecen en las coberturas del Instituto con relación a mercancías específicas que, normalmente, se cotizan en las Bolsas de Comercio Internacionales, y cuyos valores están sometidos a frecuentes variaciones, tales como: Yute, caucho, madera, crudos, etc. Mediante esta cláusula si el valor de las mercancías aumentara durante el viaje asegurado, este aumento puede ser asegurado incrementando el valor convenido en la póliza general, de forma que el valor del cargamento sea igual a la suma total asegurada por el seguro inicial, mas todos los seguros posteriores. En el caso de reclamación la responsabilidad de cada asegurador, si hay varios, estaría en proporción a la suma asegurada por cada uno de ellos, de forma similar a la mecánica de un coaseguro.

15º. - Cláusula de sin efecto: “Este seguro no tendrá efecto en beneficio del transportista o de otro depositario. Si uno de los elementos que se toman en consideración en el cálculo de una prima para un seguro de mercancías, es la posibilidad, si ha lugar a ello, de obtener un recobro del porteador al subrogarse el asegurador en los derechos de su asegurado por las pérdidas o daños sufridos por la mercancía, es indudable que si esta facultad desaparece la prima resultará inadecuada, lo que ocurre en el supuesto de que el cargador asegurado ceda o endose su póliza a favor del porteador o del depositario, porque mediante esta cesión los convierte en asegurados, impidiendo al asegurador repetir contra ellos. Además, admitir como buena tal cesión puede fomentar un fraude encubierto en perjuicio de terceros, incluidos los aseguradores. Por eso esta cláusula considera nula toda cesión de la póliza en favor del porteador o del depositario.

16º. - Cláusula de obligaciones del asegurado: “Es deber del asegurado y de sus empleados y agentes con relación a cualquier siniestro recuperable por la presente adoptar aquellas medidas que puedan considerarse razonables con objeto de impedir o minimizar dicho siniestro y asegurarse que todos los derechos contra los transportistas, depositarios o cualquier otro tercero quedan debidamente preservados y ejercitados y los aseguradores, además de cualquier indemnización que sea recobrable en virtud de este seguro, reembolsarán al asegurado cualquier gasto apropiado y razonablemente incurrido para el cumplimiento de estas obligaciones”.

El asegurado no se puede desentender de la suerte de los objetos asegurados. Tiene la obligación de no abandonarlos y de atenuar, siempre que sea posible, los daños; es decir, debe actuar como si no estuviera asegurado. La mayor parte de las legislaciones mercantiles, aunque establecen esta obligación, no suelen determinar la sanción que procede en el caso de incumplimiento. La jurisprudencia reconoce casi unánimemente que no produce la nulidad del contrato, admitiendo solo la indemnización en favor del asegurador por daños y perjuicios. Esta cláusula establece el “... deber..” del asegurado “...de adoptar...” pero nada indica sobre que puede ocurrir en caso de omisión de tales medidas. Igualmente con relación a los intereses del asegurador, se enmarca la obligación del asegurado de conservar los recursos que le puedan corresponder contra portadores, depositarios y, en general, terceros responsables. Pero ocurre que el incumplimiento de esta obligación no entraña el decaimiento de los derechos del asegurado, que responde, sin embargo, de los perjuicios ocasionados. En estos casos la determinación del perjuicio ocasionado al asegurador por la imposibilidad de repetir contra el porteador o tercero responsable, creemos que es relativamente sencilla, ya que se pueden valorar en los que el asegurador dejó de recobrar del tercero responsable y en esta línea se pronuncian varias sentencias de diferentes tribunales<sup>125</sup>:

- a) La negligencia del asegurado en ejercer su recurso contra el transportista no dispensa al asegurador de pagar el importe de la pérdida, permitiéndole solo reclamar al asegurado indemnización de daños y perjuicios, si esta negligencia le ha ocasionado un perjuicio<sup>159</sup>.

---

<sup>159</sup> G. Arb. Belga del 28 de Septiembre de 1.929.

- b) El asegurado no pierde sus derechos por haber conservado el recurso del asegurador contra el transportista, pero sus derechos son disminuidos en el valor del perjuicio ocasionado al asegurador al impedirle recurrir contra el transportista<sup>160</sup>.

Es indudable que todas estas medidas que debe tomar el asegurado, sobre todo en lo que se refiere a impedir o minimizar el daño del objeto asegurado, producen gastos y es lógico que estos gastos efectuados en beneficio del objeto asegurado y, por tanto, de sus aseguradores sean reembolsados. Este derecho no se reconocía expresamente en la legislación anglosajona, y a este vacío responde la “Sue and labour clause” de los aseguradores británicos<sup>161</sup>. Para reconocer la verdadera naturaleza de esta cláusula, lo mejor es reproducir las palabras de Lord Justice Brett: “Sí como consecuencia de los riesgos cubiertos por la póliza el objeto del seguro se encuentra en un peligro tal que sin un trabajo y un gasto extraordinario e inusitado recaería la pérdida sobre los aseguradores, y si el asegurado, sus agentes o empleados se entregan a una labor inusitada y extraordinaria o si el asegurado ha comprometido su responsabilidad con gastos importantes con el objeto de prevenir la pérdida que, caso de ocurrir, será a cargo de los aseguradores, entonces el asegurador, al producirse una pérdida total o parcial, aunque no haya pérdida alguna, sino una contribución independiente añadida a la suma total asegurada”.

17º. - Cláusula de renuncia: “Las medidas que adopten tanto el asegurado como los aseguradores con objeto de salvar, proteger o recobrar el objeto asegurado, no serán consideradas como renuncia o aceptación de abandono ni perjudicarán de otra forma los derechos de cada una de las partes”.

Como en la cláusula “Sue and labour” no se aludía a la intervención que directamente pudiera realizar el asegurador en la adopción de medidas de protección o conservación de objeto asegurado, se creó la “Waiver clause<sup>162</sup>” \_\_autorizando al asegurador para intervenir sin que ello represente una aceptación tácita del siniestro, no prejuzgando en consecuencia los derechos de las partes.

---

<sup>160</sup> G. París del 10 de Junio de 1.925.

<sup>161</sup> Cláusula de participación en los gastos de conservación, recogida en la sección 78 de la MIA de 1.906.

<sup>162</sup> Cláusula de renuncia.

18º. - Cláusula de debida diligencia: “Es condición de este seguro que el asegurado actúe con razonable diligencia en todas las circunstancias que se encuentren bajo su control”,

Condición perfectamente lógica no sólo en el seguro marítimo, sino en cualquier otro. El asegurado debe obrar con razonable diligencia, entre otros motivos porque el asegurado debe comportarse y actuar como si no lo estuviera. Lo difícil es determinar que se entiende por razonable diligencia, concepto muy parecido al empleado por nuestra legislación “buen padre de familia” y cuyo alcance exacto lo debe fijar la interpretación judicial.

19º. - Cláusula de Ley y Práctica inglesa: Es norma habitual en los contratos de seguro anular esta cláusula y sustituirla en condiciones particulares por la sumisión de la póliza a la Ley y Prácticas españolas. En pureza o pureza jurídica tal modificación es completamente correcta y necesaria porque estamos ante un contrato celebrado en España y normalmente entre nacionales. Sin embargo, no hay que olvidar que la redacción de las cláusulas inglesas se basa en la Marine Insurance Act. (MIA)<sup>163</sup>, y en los principios de la práctica aseguradora del mercado inglés, sin perjuicio de la internacionalización de su uso; y así tomando en consideración, por un lado que el sentido de cláusula original inglesa no es el de eludir la aplicación de la jurisdicción del país de que se trate y por otro que es de gran ayuda interpretar las normas dentro del contexto jurídico y práctico de donde se promulga, podemos llegar a la conclusión de que quizá sea conveniente matizar la forma en que actualmente se está haciendo la derogación de la cláusula en cuestión, manteniendo dicha derogación pero señalando que la interpretación debe ser no tanto en sentido estrictamente literal y si mas bien según el uso y costumbre internacional, evitando así muchos de los problemas que tanto judicial como extrajudicialmente se presentan al analizar los contratos de seguro celebrados bajo la modalidad de las cláusulas del Instituto.

Al final de estas cláusulas existe una nota que dice: ”El asegurado cuando tenga conocimiento de un evento que deba ser mantenido cubierto (held covered) por este seguro, debe dar aviso inmediatamente a los aseguradores y su derecho a tal cobertura

---

<sup>163</sup> Ley de seguros marítimos.

depende del cumplimiento de esa disposición”. El contenido de esta disposición es muy importante. Ya tuvimos la ocasión de ver la gran ventaja que supone para el asegurado disponer de una *held covered* en cuanto le permite seguir cubierto cuando se den ciertas circunstancias sin que el asegurador pueda negar la aceptación de la cobertura de que se trate. Ahora bien, para poder hacer uso de esta cobertura mantenida es preciso informar a los suscriptores del hecho que da lugar a aquella tan pronto como se tenga conocimiento de éste. La necesidad de la información adquiere tanta fuerza que la propia disposición prevé que el incumplimiento determina el decaimiento del derecho del asegurado.

Hemos analizado la cláusula “A” que cubre en sentido amplio todo riesgo técnico y cuya estructura ha servido de base, no solo a las cláusulas “B” y “C”, sino en general a todas aquellas coberturas del Instituto que se modificaron a partir de 1.982. Vamos a comentar ahora las cláusulas “B” y “C” y lo haremos conjuntamente, ya que las dos son idénticas a excepción de algunos riesgos cubiertos por la “B” y no por la “C”. Estos grupos B Y C al igual que el A, están compuestos por diecinueve cláusulas, siendo comunes dieciocho de ellas, con la siguiente excepción:

La expresión “Armas nucleares” de la A corresponde en la B y la C a “actos maliciosos”, ya que la A al cubrir todo riesgo garantiza estos actos, pasando la expresión armas nucleares en la B y la C a la cláusula 4.8.

Por lo dicho vamos a analizar sólo aquellas que no lo hayan sido ya en A, reduciéndose prácticamente a la cláusula número uno sobre riesgos cubiertos.

Los riesgos de las cláusulas B y C se agrupan en tres categorías. La primera, los riesgos comprendidos en la cláusula 1.1 en los que no se requiere la prueba de la causa próxima, bastando con que la pérdida sea razonablemente atribuible al riesgo cubierto por la póliza. La segunda categoría, riesgos recogidos en la cláusula 1.2, aplica la prueba de la causa próxima: el asegurado tiene que demostrar no sólo que la pérdida ha ocurrido, sino la causa de la misma y que ésta sea un riesgo cubierto. La tercera categoría, 1.3, se refiere solo a la pérdida de bultos por caída, requiriéndose del asegurado que demuestre que el bulto caído por la borda ha sido pérdida total.

(1) Riesgos cubiertos en B y C: El presente seguro cubre:

a) Pérdidas o daños a los objetos asegurados razonablemente atribuibles a:

- 1) Fuego o explosión.
- 2) Que el buque o embarcación haya tocado fondo, se haya hundido o zozobrado.
- 3) Vuelo o descarrilamiento del medio de transporte terrestre.
- 4) Abordaje o contacto del buque, embarcación o medio de transporte con cualquier objeto externo que no sea agua.
- 5) Descarga de la carga en un puerto de arribada forzosa.
- 6) Terremotos, erupciones volcánicas y rayos (Estos riesgos no se encuentran cubiertos en C).
- 7) Pérdidas o daños a los objetos asegurados causados por sacrificio en avería gruesa o común, echazón o arrastre por las olas, entrada de agua de mar, de lago o río en la bodega del buque, en la embarcación, o en el medio de transporte, contenedor, remolque o lugar de almacenaje.
- 8) Pérdida total de cualquier bulto perdido fuera del buque o caído durante las operaciones de carga o descarga sobre/desde el buque o embarcación.

En cuanto a los riesgos atribuibles al fuego o a explosión, poco podemos comentar del mismo como riesgo, salvo su peligrosidad y el hecho de que puede dar lugar a la explosión, acción súbita y violenta de la presión del gas. Aún cuando el incendio normalmente ha estado incluido en la cobertura de las pólizas marítimas de mercancías, no así la explosión, considerado como riesgo distinto, si bien se admitía en determinados casos, como por ejemplo en un naufragio ocasionado por explosión de dinamita, o en cualquier otro caso en que, a causa de una chispa, o golpe, se produce una explosión y el consiguiente incendio.

Fue en el mes de Agosto de 1.944 cuando el Instituto de Aseguradores de Londres acordó modificar las cláusulas del seguro de mercancías FPA (free of particular average)<sup>164</sup> y la WA (With average)<sup>165</sup> añadiendo el riesgo de explosión a la cobertura. En cuanto a la causa originaria del fuego o explosión, no se toma en consideración, salvo

---

<sup>164</sup> Franco de avería simple o particular

<sup>165</sup> Con avería.

que proceda de un peligro exceptuado, por ejemplo: riesgo de guerra o conducta dolosa del asegurado.

Respecto al riesgo atribuido a que el buque o embarcación haya embarrancado, tocado fondo, se haya hundido o zozobrado: consideremos que todos los casos nombrados consisten en una detención, derivada de un accidente anormal, por un contacto con el fondo, no siendo suficiente que el buque toque fondo ocasionándose mas o menos averías, sino que el contacto debe persistir cierto tiempo. Respecto al tiempo necesario para calificar un accidente de embarrancada, se ha resuelto con diversos criterios, desde el caso en que el buque encallado en una roca ha permanecido sujeto durante veinte minutos, hasta el que necesitó dos horas para reflotar. Pero las decisiones judiciales reconocen que no basta con que el buque roce el fondo, sino que en su interpretación jurisprudencial, la varada o encalladura requiere la detención forzosa del buque durante algún tiempo interrumpiendo su navegación. Desde el punto de vista de cobertura, no tiene excesiva importancia el tiempo de paralización tomando en consideración, que también está cubierto el “toque de fondo”.

El hundimiento no es precisamente idéntico al naufragio, ni al hecho de zozobrar que, prácticamente, se puede incluir dentro del concepto de naufragio. La palabra “Sunk”, en la práctica inglesa, se aplica al buque materialmente desaparecido bajo el agua y no al que, si bien sumergido, se puede mantener a flote. Por otra parte en la interpretación continental de estos riesgos marítimos, el término naufragio tiene un alcance amplio comprendiendo lo mismo la pérdida total del buque por hundimiento y desaparición bajo el agua, como cuando zozobra y queda con la quilla al aire (Capsized).

Con respecto al vuelco o descarrilamiento del medio de transporte advertiremos que ni la póliza inglesa SG, ni las antiguas cláusulas del Instituto contemplaban la cobertura de riesgos terrestres, pese a lo cual era corriente, al menos en el mercado asegurador, emplear las cláusulas de 1.963 en trayectos terrestres, sobre todo el de pólizas que cubrían un transporte mixto, marítimo – terrestre. Las nuevas cláusulas B y C aclaran la situación al reconocer expresamente la cobertura del vuelco y descarrilamiento del medio de transporte terrestre.

En la cláusula de abordaje o contacto del buque, embarcación o medio de transporte con cualquier objeto externo que no sea agua podemos observar que la intención de la cláusula es muy clara: la cobertura de los daños que pueda sufrir la mercancía como consecuencia del choque del buque contra cualquier cosa, excepto agua; es decir, excluye las roturas que puedan sufrir las mercancías al moverse dentro de la bodega como consecuencia de temporal o quizás, con una expresión mas concreta, por golpe de mar, ya que alguna de las consecuencias del temporal, si se encuentran cubiertas.

En la descarga de la mercancía en un puerto de arribada forzosa puede suceder que un buque por determinadas circunstancias, avería en la máquina, vía de agua, tenga que entrar en arribada forzosa en un puerto que no es el de destino, para descargar la mercancía mientras espera ser reparado. Durante las operaciones de descarga, almacenamiento y nueva carga al buque porteador, las mercancías pueden sufrir averías que se descubran a la llegada al puerto final y que estarán cubiertas por el seguro si razonablemente son atribuidas a las operaciones realizadas en el puerto de arribada.

No cabe la menor duda de que la causa de la nueva cobertura de Terremotos, erupciones volcánicas y rayos fue garantizar unos riesgos que no contempla la póliza SG, ya que en ella no se incluía el transporte terrestre. Posteriormente, aun cuando las cláusulas de mercancías ampliaron las coberturas de la SG y podían aplicarse también al transporte terrestre, tampoco hicieron referencia a los riesgos que comentamos los cuales no aparecen hasta la modificación de 1.982. (Esta cobertura no figura en la cláusula C).

Pérdidas o daños al objeto asegurado causado por Sacrificio de avería gruesa o común y por echazón o arrastre por las olas, por la cláusula A, todo riesgo, la mercancía que sea sacrificada en un acto de avería gruesa, no tiene que esperar al establecimiento del Reglamento correspondiente para recobrar de la masa la contribución a los demás intereses comprometidos. Recobra directamente de su asegurador como si de una avería particular se tratase, y éste, a su vez, al subrogarse en los derechos de sus asegurados recobrará de la masa. Como las cláusulas B y C no son cláusulas que cubran un todo riesgo sino solo los riesgos que están reflejados en ellas necesaria y concretamente, si se quería dar la cobertura de sacrificio de avería gruesa, había que reflejarla expresamente.

La echazón supone la acción de arrojar las mercancías a la mar; desde un punto de vista asegurador esta acción debe suponer que se realiza para evitar la pérdida total de los intereses comprometidos en una aventura marítima que constituirá, normalmente, una avería gruesa, salvo en el supuesto que el buque y la carga pertenezcan al mismo propietario, en cuyo caso al no existir comunidad de intereses sino un solo interés, el del único propietario, éste no puede recobrar por avería gruesa, teniendo que hacerlo, y de ahí la inclusión de esta cláusula, por echazón. Mientras que la echazón supone un acto voluntario, el de arrojar las mercancías a la mar, el arrastre por las olas, como es lógico, es accidental, aun cuando el resultado de ambas acciones es la pérdida de la mercancía por inmersión en la mar, en este caso el asegurado debe demostrar que la causa próxima de la pérdida fue el arrastre de la mercancía por las olas, ya que la cobertura no se extiende a las pérdidas que puedan sufrir las mercancías sobre cubierta por la acción de un temporal. Esta cobertura no se encuentra garantizada por la cláusula C.

Aparece una nueva cláusula con respecto a las antiguas ICC<sup>166</sup>: Entrada de agua de mar, lago o río en la bodega del buque, en la embarcación o en el medio de transporte, contenedor, remolque o lugar de almacenaje, que supone una mayor cobertura ya que garantiza las consecuencias de los daños que el agua del mar, ríos y lagos puedan producir a las mercancías, siempre y cuando el agua penetre en el lugar que dichas mercancías estén almacenadas o estibadas durante su tránsito. Es una cobertura concreta; los daños que por mojaduras pueden sufrir las mercancías, sin determinar la causa, siempre que el agua proceda de una de las tres fuentes citadas, por lo que es indudable que quedan garantizadas las consecuencias de la entrada de agua de mar en la bodega de un buque debido a temporal, sin que por ello esté cubierto el temporal como tal fenómeno meteorológico, ya que salvo la mojadura, las demás consecuencias, corrimiento de carga; rotura de mercancías por vibraciones producidas por el buque; etc., no se encuentran garantizadas, como tampoco lo está el agua de lluvia que puede entrar en las bodegas, o en un almacén o lugar de almacenaje. Sin embargo, si la estaría, el agua que entrara de un río desbordado, como consecuencia de lluvias tempestuosas. Esta cobertura no se encuentra en la cláusula C donde los daños por agua sólo se garantizan en caso de hundimiento, embarrancada o colisión o cuando se demuestre que

los daños tienen su causa próxima en una avería gruesa o común así como en la echazón.

Pérdida total de cualquier bulto ocurridas durante las operaciones de carga o descarga al o desde el buque o embarcación La pérdida de bultos ocurrida durante las operaciones de carga y descarga estaba ya cubierta por las antiguas cláusulas FPA<sup>167</sup> y WA<sup>168</sup>. En se incluía, además, durante los transbordos. Omisión en la nueva que consideramos lógica, al cubrir, en general, durante las operaciones de carga y descarga lo que indudablemente incluye estas operaciones no sólo en los puertos de origen y destino sino también en los transbordos. Condición indispensable en esta cobertura es que el bulto se pierda en su totalidad. (Esta cobertura no está incluida en la cláusula C).

La cláusula relativa a: Daños o destrucción deliberada del objeto asegurado o de cualquier parte del mismo causado por un acto ilícito de cualquier persona o personas. Puede anularse en ambas cláusulas B y C mediante la inserción de la siguiente cláusula: “Mediante una prima adicional se acuerda que la cláusula 4.7 de las cláusulas de mercancías del Instituto queda anulada y en el futuro cubre la pérdida o el daño que sufra el objeto asegurado causado por actos maliciosos, vandalismo o sabotaje sujeto siempre a las exclusiones contenidas en este seguro”.

Por último deberíamos tomar nota de que en la cláusula A se exceptúa del riesgo de guerra la piratería, que pasa a ser un riesgo ordinario cubierto por la cláusula primera, mientras que en las B y C no se menciona la piratería y por tanto no estando incluida entre los riesgos cubiertos, si se quiere garantizar, habrá que indicarlo expresamente en condiciones particulares.

Del riesgo e guerra conviene reiterar que una de sus características principales es que su cobertura sólo es aplicable a las mercancías que se encuentran a bordo del buque porteador, quedando totalmente excluido, salvo en determinados transbordos, la cobertura de este riesgo en los almacenamientos y transportes terrestres. El origen de esta idea tenemos que buscarlo en el enorme desarrollo adquirido por las armas de guerra a partir de la Primera Guerra Mundial, y la posibilidad del bombardeo de puertos y lugares de almacenaje que pudiera suponer una gran concentración de mercancías

---

<sup>166</sup> Institute cargo clauses (Cláusulas del Instituto para carga)

<sup>167</sup> Franco de avería simple o particular (Free Particular average).

formando cúmulos desconocidos a los aseguradores. Ello dio lugar a que en la asamblea anual de la Unión Internacional del Seguro de Transportes que tuvo lugar en Baden Baden el 24 de Septiembre de 1.937, se acordara el llamado Waterborne agreement<sup>168</sup>.

En este convenio, inicialmente, trescientas compañías aseguradoras se comprometieron a no cubrir seguros de guerra salvo en mercancías a bordo de los buques, al cual mas tarde se adhirieron todas las compañías que formaban parte de la Unión Internacional, entró en vigor el 12 de Febrero de 1,938. Las consecuencias del mismo, que por cierto nunca se puso por escrito, como antes dijimos, excluir de modo global los riesgos de guerra en todas las pólizas del seguro de transportes y cubrir tales riesgos en los embarques marítimos a primas o condiciones especiales reglamentadas por cláusulas concretas. En consecuencia, vamos a analizar estas cláusulas en la versión de 1.982.

1ª Cláusula de riesgos, Este seguro cubre la pérdida o daño a los bienes objeto del seguro, causados por:

- a) Guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o lucha civil que provenga de ello o cualquier acto hostil por o contra un poder beligerante.
- b) Captura, secuestro, embargo preventivo, restricción o detención procedentes de los riesgos cubiertos en el artículo anterior, así como de sus consecuencias o de cualquier intento para ello.
- c) Minas, torpedos y bombas abandonadas y otras armas de guerra abandonadas.

Vamos a analizar estos riesgos por separado:

- 1.1) Volvemos a referirnos al comentario de la cláusula seis, exclusión de guerra, de las cláusulas “A”, donde decíamos que el riesgo de guerra representa las consecuencias directas de medidas bélicas, o bien las pérdidas ocasionadas directamente por los medios empleados en la guerra marítima. El estado de guerra no necesita una declaración expresa, basta con que se lleven a cabo hostilidades

---

<sup>168</sup> Con avería (With average)

<sup>169</sup> Convenio de riesgos a flote.

que den lugar a las medidas generadoras del riesgo y que pueden ser anteriores e incluso posteriores a la declaración de guerra. Ahora bien, la jurisprudencia<sup>125</sup> ha exigido siempre, para admitir como causa de un siniestro un riesgo de guerra, el que no interfiera el hecho culpa del Capitán o un tercero. En los casos que los tribunales aprecian que precede o acompaña una falta de navegación o negligencia, normalmente deciden que se trata de un riesgo ordinario que correrá a cargo del asegurador si tiene cubiertos tales riesgos. Sin embargo, en determinados casos, ante un supuesto peligro, puede intervenir un error de apreciación en la conveniencia de adoptar ciertas medidas, y entonces hay que valorar las circunstancias que concurren para poder calificar o no un riesgo como de guerra. Por ejemplo, el Alto Tribunal de Justicia de Inglaterra, en una sentencia<sup>170</sup> calificó como riesgo de guerra el hecho de hacer chocar su buque contra los restos de otro, por el error del Capitán al creer que se trataba de un submarino, e intentó atacarlo y hundirlo.

Otro problema que se nos plantea con relación a esta cobertura es el caso de ausencia de noticias de un buque que debió llegar a puerto y no lo hizo. Esto puede ocurrir tanto en tiempo de paz como en el de guerra, pero en este último caso hay que determinar si la pérdida ha sido debida a un riesgo ordinario o a un riesgo de guerra, tomando en consideración las circunstancias que se pueden dar o suponer del hecho. Ante estas imprecisiones las decisiones que se han tomado no han sido uniformes. Algunos casos se han resuelto repartiendo los perjuicios al cincuenta por ciento entre ambos riesgos y otros dejando al asegurado la elección de la reclamación. La jurisprudencia no ha seguido, generalmente, ninguno de estos criterios, sino que recogiendo todos los datos relativos a la navegación, su derrota, zona, frecuencia de accidentes bélicos en la misma época y paraje, etc., llega a la presunción más verosímil del tipo de riesgo que ha

---

<sup>170</sup> Del 20 de Junio de 1.918.

ocasionado el siniestro. El T.S. de Sena<sup>171</sup> dice: “En el caso de pérdida sin noticias de un buque, que zarpó en perfecto estado de navegación y normalmente cargado, cuando en el período e itinerario seguidos por el buque no ha sido señalado: temporal ni abordaje, sino numerosas pérdidas ocasionadas por minas o torpedos, existen presunciones graves, precisas y concordantes que justifican la atribución del siniestro a un riesgo de guerra”. La cuestión grave de la averiguación de la naturaleza del riesgo que produjo el siniestro y destruyó la mercancía, independientemente de los daños o la pérdida total del buque porteador, se da en el caso de que aquella no esté asegurada contra uno de los dos riesgos. Caso raro en lo que se refiere al riesgo ordinario de navegación, pero no tanto en relación con el de guerra. En tal supuesto la calificación de riesgo es básica para la recuperación o no del siniestro por parte del asegurado. En términos generales podemos decir, salvo prueba en contrario, que existe una presunción primordial de que el siniestro del buque y por tanto el de la mercancía, al no tener noticia alguna de su arribo a un puerto, transcurrido un tiempo razonable, ha sido debido a un riesgo ordinario de navegación. En cuanto a los demás riesgos que figuran en esta cláusula, la jurisprudencia internacional, en general, los ha asimilado a los de guerra extranjera, pese a algunas decisiones modernas que parecen distinguir específicamente estos casos del seguro de guerra propiamente dicho. Así tenemos una sentencia del tribunal del Almirantazgo de Inglaterra de 1.946, sobre una reclamación de la Compañía Española PYSBE contra aseguradores ingleses por las pérdidas y daños sufridos por alguno de sus buques al ser incautados por los trabajadores y posteriormente hundidos con ocasión de la guerra civil española. El tribunal precisó que la póliza cubría dichos riesgos, no a través de los riesgos de guerra y ordinarios, sino mediante la cláusula que garantizaba los daños y pérdidas ocasionados por disturbios, motines o conmociones civiles.

Existe mucha confusión respecto al empleo de los términos: captura, secuestro, detención, etc. Son términos jurídicos distintos y confusamente empleados en las pólizas. La captura o apresamiento, en opinión de algunos autores, es una medida provisional de seguridad. Es un acto puramente militar por el cual el Capitán del buque captor sustituye con su autoridad a la del Capitán del buque mercante apresado  $g P_r$ , y dispone de su dotación y cargamento a reserva del juicio de presa que decide la suerte

---

<sup>171</sup> En una sentencia del 28 de Octubre de 1.982.

definitiva del buque y la carga. La captura no confiere derecho alguno de propiedad al Estado captor hasta el momento que un tribunal de presas declara “buena presa” al buque o a las mercancías capturadas. Hasta esa declaración de presa, el buque y las mercancías permanecen en secuestro en espera del fallo declarando su confiscación o libertad.

La captura con independencia de que sea sometida la presa a una decisión conforme a las leyes de guerra, determina la responsabilidad del asegurador de aquel riesgo, sin embargo, los embargos son evidentes casos de arrestos y detenciones. Un embargo es una orden de Gubernamental prohibiendo que zarpe un buque o mercancía de algún puerto de su Estado. Un embargo decretado por un Gobierno extranjero sobre los buques o mercancías que no sean de sus súbditos da derecho al asegurado a notificar el abandono, y si el embargo continúa, a recobrar el valor como pérdida total.

La destrucción o daños al buque y mercancías causados por la explosión de estos artefactos es un riesgo de guerra y, por tanto, no debían tener una mención especial, si no fuera por el hecho de que este peligro persiste después de terminada la guerra al quedar abandonado gran número de ellos, suponiendo un grave peligro para la navegación.

2ª Cláusula de Avería Gruesa o Común: Aunque tiene una redacción diferente, el contenido es el mismo de las cláusulas a las que nos remitimos.

3ª y 4ª Cláusulas de exclusiones:

3.7) Cualquier reclamación basada en la pérdida o frustración del viaje o aventura:

Esta cláusula tiene su origen en un caso recogido en la jurisprudencia Inglesa<sup>172</sup>, en donde los aseguradores fueron condenados a indemnizar como pérdida total por “restraint of princes” es decir, por restricción de detención cubierta por la cláusula de guerra, un cargamento de grano cargado en Buenos Aires con destino a Hamburgo que no pudo llegar a su destino al estallar la 1ª Guerra Mundial, teniendo que ser descargado en un puerto inglés, donde el asegurado hizo abandono. Los aseguradores se negaron a indemnizar alegando que el concepto “restraint of princes” no abarcaba el de frustración del viaje. La Corte de Apelación inglesa consideró que existía tal

cobertura y los aseguradores se vieron obligados a pagar. Esta decisión tuvo que sorprender a los aseguradores ya que para defenderse de riesgos de esta naturaleza idearon la cláusula conocida como “Frustration Clause” así redactada Warranted free of any claim based upon loss of, or frustration of, the insured voyage, or adventure, caused by arrest, restraint or deteintment of kings, princes, or people<sup>173</sup>. Esta cláusula, simplificada, es la que figura, en las exclusiones de guerra, debiendo resaltar que se trata de una cláusula no solo relacionada exclusivamente con tiempo de guerra, sino también aplicable en tiempo de paz y en relación con los riesgos ordinarios, excluyendo la frustración de un viaje como consecuencia de una orden de carácter civil, por ejemplo: prohibir el desembarco de un cargamento de animales vivos, por padecer una determinada enfermedad o venir de un país en donde existe,

5.2 Si durante el viaje asegurado el buque arribara a un puerto o lugar intermedio a fin de proceder a la descarga de la mercancía objeto del seguro para continuar su transporte en otro buque o por avión, o fueran descargadas las mercancías del buque en un puerto o lugar de refugio, entonces continuará este seguro hasta que termine un plazo de quince días contados desde la medianoche del día de llegada del buque a dicho puerto o lugar, pero tendrá de nuevo efecto a continuación cuando las mercancías objeto del seguro o cualquier parte de ellas, pero solo en lo referente a tal parte, sean cargadas en un segundo buque o en un avión. frustrándose así el viaje.

5ª Cláusula, de tránsito: Esta cláusula no cubre riesgos, sino define la vigencia de la cobertura exclusivamente, es decir, determina el período durante el cual la mercancía asegurada está realmente amparada de los riesgos cubiertos y debemos recordar también el Convenio<sup>174</sup> que acordó la Unión Internacional del Seguro de Transportes por el que se excluyeron los riesgos de guerra en mercancía a bordo del buque porteador.

5.1) Este seguro:

---

<sup>172</sup> Caso de Sanday&Co, British&Foreing Marine Insurance Co.Ltd.

<sup>173</sup> Garantizado franco de cualquier reclamación basada sobre pérdida de, o frustración de, el viaje o la aventura asegurada causada por arresto, restricción o detención de reyes, príncipes o gobiernos.

<sup>174</sup> De Baden Baden, conocido como Waterborne Agreement”, de 24 de Septiembre de 1.937 (entrada en vigor el 12 de Febrero de 1.938,

5.1.1 Tomará efecto únicamente cuando las mercancías objeto del seguro o cualquier parte de ella, pero solo en lo referente a tal parte, se encuentre cargada en un buque transoceánico.

5.1.2 Termina, bien cuando la mercancía objeto del seguro o cualquier parte de ellas, pero solo en lo referente a tal parte, es descargada de un buque transoceánico en el puerto final o lugar de descarga, o, al término del plazo de 15 días contados desde la medianoche del día de la llegada del buque al puerto final o lugar de descarga, lo que cualquiera de ello ocurra primero, no obstante, sujeto este seguro al inmediato aviso a los aseguradores y a una prima adicional.

5.1.3. Tomará efecto de nuevo cuando, sin haber descargado las mercancías objeto del seguro en el puerto final o lugar de descarga, se hiciera el buque a la mar desde aquel.

5.1.4. Termina, bien cuando la mercancía objeto del seguro o cualquier parte de ella, pero solo en lo referente a tal parte, es descargada a continuación del buque en el puerto final o lugar de descarga o en lo que le sustituya, o al término de quince días contados desde la medianoche del día de la nueva llegada del buque al puerto final de descarga o a la llegada del buque a un puerto o lugar de descarga que le sustituya, lo que ocurra primero.

En esta cláusula, al cubrir las mercancías sólo a flote desaparece la cobertura de almacén/almacén, comenzando su vigencia en el momento que la mercancía se encuentra a bordo del buque porteador. La vigencia termina, lógicamente, cuando la mercancía es descargada en el puerto final o lugar de descarga o al término del plazo de quince días contados desde la medianoche del día de la llegada del buque al puerto final. El término de quince días establecido en estas cláusulas es nuevo. Nunca se había restringido el plazo de vigencia de la cobertura durante la permanencia de las mercancías a bordo, ya que, normalmente, esta estancia, una vez llegado el buque al puerto de descarga, era corta pero en los últimos años en algunos puertos se han producido verdaderas congestiones de buques que han tardado semanas incluso meses en descargar, encontrándose los aseguradores con una cobertura continuada del riesgo de guerra, igual ocurre en los riesgos ordinarios, durante esos períodos, Esto dio lugar al establecimiento de un límite de quince días de cobertura a partir de la medianoche de la

llegada del buque al puerto de destino, surgiendo un nuevo problema, clarificar, que se entiende por llegada, ya que el buque puede llegar al puerto pero no descargar. Pero este problema se solucionó con la creación de una nueva cláusula a la que podemos llamar: Cláusula de puertos congestionados, que establece el alcance del concepto “llegada”: Se entiende por llegada del buque el momento en que éste quedó fondeado, amarrado o hecho firme de cualquier otra forma, en un atracadero o lugar dentro de la zona sometida a la Autoridad Portuaria competente. En caso de que el atraque o lugar no esté disponible y/o practicable, se entenderá que la llegada ha tenido lugar en el momento en que por primera vez el buque fondee, amarre o quede firme de cualquier otra forma dentro o fuera del puerto o lugar previsto para la descarga.

Siguiendo con la vigencia del seguro, puede ocurrir que sin haberse descargado las mercancías en el puerto final se hiciera el buque nuevamente a la mar; entonces, previo aviso a los aseguradores y pago de una prima adicional, el seguro de guerra continuará en vigor hasta que la mercancía se descargue en el mismo puerto o lugar de descarga o al término de quince días contados a partir de la media noche de la llegada del buque, lo que ocurra primero. Podemos comprobar que la filosofía contenida en esta cláusula sobre la vigencia del seguro de guerra, es similar a la de las cláusulas “Standars” de mercancías A, B y C, cambiando los sesenta días por quince, no como una cobertura automática, sino, como un máximo límite de cobertura.

5.2 Si durante el viaje asegurado el buque arribara a un puerto o lugar intermedio a fin de proceder a la descarga de la mercancía objeto del seguro para continuar su transporte en otro buque o por avión, o fueran descargadas las mercancías del buque en puerto o lugar de refugio, entonces continuará este seguro hasta que termine un plazo de quince días contados desde la media noche del día de la llegada del buque a dicho puerto o lugar, pero tomará de nuevo efecto a continuación cuando las mercancías objeto del seguro o cualquier parte de ellas, pero solo en lo referente a tal parte, sean cargadas en un segundo buque o en un avión. Durante el período expresado de quince días este seguro permanece en vigor después de la descarga únicamente mientras las mercancías objeto del seguro o cualquier parte de ellas, pero solo en lo referente a tal parte, permanezcan en tal puerto o lugar. Si las mercancías son transportadas de nuevo

dentro del período nombrado de quince días o si el seguro se reanuda según lo previsto en esta cláusula.

5.2.1. Cuando el nuevo transporte se efectúe por medio de un buque, este seguro continúa sujeto a las condiciones de estas cláusulas, o cuando el nuevo transporte se efectúe por avión, las cláusulas vigentes, del, para guerra se consideran como parte de este seguro y se aplicarán al nuevo transporte por aire.

En la cláusula 5.2 se da uno de los supuestos a que hacíamos referencia al hablar de la determinación de la vigencia del seguro<sup>175</sup>, del que decíamos que se daban circunstancias específicas que, en principio, nada tenían que ver con el contenido de la misma. Efectivamente, esta cláusula que comentamos, plantea el supuesto que la mercancía se descargue en un puerto o lugar intermedio para continuar su transporte en otro buque o por avión, en cuyo caso la cobertura de guerra continúa mediante una prima adicional si fuera necesario, durante un plazo de quince días contados desde la media noche del día de la llegada del buque a dicho puerto hasta su carga en el segundo buque o avión, e igual ocurre en el caso que las mercancías sean descargadas en un puerto o lugar de refugio, la cobertura continuará, si es necesario con prima adicional, durante los quince días, en que cesará si la mercancía no se encuentra nuevamente a bordo del buque porteador.

Vemos que estas son las únicas excepciones en que se cubre el riesgo de guerra durante la permanencia de la mercancía en tierra, pero, a condición, de que durante estos quince días la mercancía en cuestión permanezca en tal puerto o lugar.

Cuando el nuevo transporte se efectúa por avión, las cláusulas que comentamos deben ser sustituidas por las cláusulas del Instituto para guerra.

5.3 Si el viaje concertado en el contrato de transporte se termina en un puerto o lugar distinto del de destino convenido en aquel, tal puerto o lugar será considerado como el puerto final de descarga y el seguro terminará con lo dispuesto en el 5.1.2. Si la mercancía objeto del seguro es, seguidamente reembarcada al destino original o a cualquier otro destino, entonces, siempre que se curse aviso a los aseguradores con anterioridad al comienzo de dicho ulterior transporte y sujeto a una prima adicional, el seguro se reanudará.

5.3.2. En el supuesto de que las mercancías no hayan sido descargadas cuando el buque se hace a la mar desde dicho considerado puerto final de descarga.

Continuamos con los supuestos que se pueden dar. El viaje puede terminar en otro puerto distinto al que figura en el contrato de transporte y, por consiguiente, al que figura en la póliza. A efectos de vigencia del seguro, este puerto es considerado como puerto final de descarga y la cobertura termina de acuerdo con lo indicado en 5.1.2., es decir, cuando la mercancía sea descargada o al término del plazo de quince días contados desde la media noche del día de la llegada del buque. Pero puede suceder que por cualquier causa, se decida reembarcar de nuevo la mercancía con destino al puerto original o a cualquier otro. Con tal de que se dé aviso al asegurador con anterioridad al comienzo de la carga, el seguro comenzará de nuevo a medida que la mercancía se encuentre a bordo del buque porteador. Se puede dar el caso de que la mercancía no se haya descargado en su primer viaje permaneciendo a bordo del buque, en cuyo supuesto si va a proseguir su transporte al puerto original o a otro distinto, el riesgo comenzará en el momento en que el buque se haga a la mar.

En los dos casos mencionados, la terminación tendrá lugar cuando la mercancía se descargue en el puerto o lugar de descarga, o al término de quince días contados desde la media noche de la llegada del buque. Vamos a hacer dos observaciones: una con referencia al caso en que la mercancía se descargue y reembarque nuevamente. Hemos visto que la cobertura de guerra comienza cuando la mercancía está a bordo del nuevo buque porteador, lo que supone que si la mercancía se hubiera transportado en barcazas, desde el muelle del puerto hasta el buque, durante ese trayecto, pese a estar a flote, no estaría cubierta, no solo de guerra, sino tampoco del riesgo de minas.

La segunda observación es la que se daría cuando la mercancía no ha llegado a desembarcarse y, posteriormente, reemprender el viaje a su destino original o a otro distinto, la cobertura de guerra, como hemos visto, no comienza hasta el momento en que el buque empiece a navegar a su nuevo destino. En consecuencia si este segundo viaje comienza después de transcurridos los quince días de la llegada a puerto, la mercancía en el lapso de tiempo comprendido entre la terminación del plazo de quince

---

<sup>175</sup> Subcláusula 5.1.2.

días y el comienzo de la navegación del buque, no estará cubierta contra el riesgo de guerra.

5.4 El seguro de los riesgos de minas y torpedos abandonados, flotantes o sumergidos, se amplía para cubrir la mercancía objeto del seguro o cualquier parte de ella mientras se encuentra embarcada en una embarcación en tránsito a o desde el buque, pero en ningún caso después de haber transcurrido sesenta días desde su descarga del buque, a no ser que se hubiese convenido especialmente otra cosa con los aseguradores. El riesgo de minas y torpedos es, un riesgo de guerra y, por tanto, cubierto por la cláusula de guerra, pero entendemos que esta cláusula 5.4 lo amplía en dos sentidos: Uno, cubriendo las mercancías contra las consecuencias de estos artefactos bélicos una vez haya cesado la contienda, cuando los choques contra minas y torpedos que quedaron abandonados a la deriva pueden ser bastante frecuentes.

Dos, como dice la misma cláusula ampliando la cobertura a la mercancía que se encuentre en tránsito a o desde el buque porteador, en barcasas o embarcaciones. La cláusula dice “en transito”, lo que parece querer indicar que la cobertura que se da es durante el viaje continuado desde el puerto al buque, o viceversa. Sin embargo, al establecer: “... pero en ningún caso después de haber transcurrido sesenta días desde su descarga del buque porteador...”, creemos que admite la cobertura que comentamos durante la posible estancia de la mercancía en las gabarras o embarcaciones, antes de cargarlas en el buque porteador o antes de descargarlas en el puerto, hasta el plazo máximo de sesenta días o del que se haya convenido.

5.5 sujeto a inmediato aviso a los aseguradores y a una prima adicional si fuese requerida, este seguro permanecerá en vigor, de acuerdo con lo previsto en estas cláusulas, durante cualquier desviación, o cualquier variación de la aventura que tenga por origen el ejercicio de alguna facultad concedida a los armadores o fletadores en el contrato de fletamento. A los efectos de esta cláusula, se entenderá por llegada del buque el momento en que éste quede fondeado, amarrado o hecho firme de cualquier otra forma, en un atracadero o lugar dentro de la zona sometida a la Autoridad Portuaria competente. En caso de que el atracadero o lugar no esté disponible y/o practicable, se entenderá que la llegada ha tenido lugar en el momento en que por primera vez el buque fondee, amarre o de cualquier otra forma quede firme dentro o fuera del puerto o lugar

previsto para la descarga y se entenderá por buque transoceánico a todo buque que transporte las mercancías desde un puerto o lugar a otro cuando tal viaje suponga una travesía marítima de dicho buque. Sin embargo, encontramos algo ampuloso el término buque transoceánico para la definición que luego se da de él, por lo que creemos mas adecuado el apelativo de buque porteador.

6ª Cláusula: Cuando después de la entrada en vigor de este seguro se cambie el destino por el asegurado, se mantendrá la cobertura mediante el pago de una prima y a unas condiciones a convenir, sujeto a que sea dado aviso inmediato a los aseguradores.

Cláusula lo suficientemente clara que creemos que no necesita mas comentarios que los hechos al hablar de la cláusula diez de la cobertura “A”, que es idéntica.

7ª Cláusula: Cualquier estipulación contenida en este contrato que estuviera en contradicción con lo dispuesto en las cláusulas 3.7, 3.8 y 5, se considera nula y sin valor hasta el límite de la incompatibilidad que suponga tal oposición.

Esta cláusula no figura en las “Standars” de mercancías y su objeto es resaltar el contenido de las tres mencionadas, convirtiéndolas en cláusulas Paramount. El resto de las cláusulas son idénticas a las que con la misma denominación figuran en la “A”.

Cláusula del Instituto para huelgas (Mercancías): Este riesgo es relativamente moderno ya que la huelga, su contrapartida el cierre patronal y actos similares, no aparecen realmente, sino con el desarrollo de la era industrial y la fundación de las “Trade Unions” a mediados del siglo pasado. Ante estos nuevos riesgos los aseguradores marítimos introdujeron en sus pólizas una cláusula de exclusión, siendo la mas conocida la “Libre de huelgas, motines y conmociones civiles” admitiendo, sin embargo, la cobertura de los mismos mediante el pago de la prima oportuna. Vamos a analizar la cobertura del riesgo de huelgas de acuerdo con las cláusulas de 1.982, en sus aspectos diferenciales con las “Standars”

1ª Cláusula de riesgos: Este seguro cubre, excepto por lo que se previene en las cláusulas 3 y 4 que siguen, la pérdida de o el daño a los bienes objeto del seguro, causados por:

1.1 Huelguistas, trabajadores afectados por cierre patronal o personas que tomen parte en disturbios laborales, motines o desórdenes civiles.

1.2 Cualquier terrorista o cualquier persona que actúe por un móvil político.

Este texto es lo suficientemente claro y no presenta problemas de interpretación. Si bien conviene matizar que se cubren únicamente los daños materiales causados directamente a las mercancías por huelguistas, trabajadores afectados por cierre patronal, etc., pero nunca los indirectos ni los comerciales, como, por ejemplo, la podredumbre de la mercancía por no haberse podido cargar en el buque porteador debido a huelga de estibadores, o la pérdida de mercado por haber llegado tarde la mercancía por paralización del medio de transporte debido a la huelga de sus conductores.

En cuanto a la subcláusula 1.2, cubriendo la acción de los terroristas, no figuraba en las cláusulas anteriores. Es nueva y su inclusión fue solicitada debido a los numerosos casos que se estaban y se están dando de destrucción de mercancías como consecuencia de actos terroristas.

2ª Cláusula de avería gruesa o común: Aunque con redacción diferente, su contenido es idéntico al que figura en la cobertura “A”.

3ª Cláusula de exclusiones generales: Esta cláusula en la “A” figura con el número cuatro, ya que la número tres, “ambos culpables de colisión”, al igual que dijimos al hablar de guerra, no figura al tratarse de un riesgo que nada tiene que ver con el de huelgas. Las demás exclusiones que figuran en “huelgas”, están recogidas en “A” salvo :

3.7 La pérdida, el daño el gasto que provenga de la abstención, falta o detención del trabajo de cualquier naturaleza que sea resultante de cualquier huelga, cierre patronal, disturbio laboral, motín o desorden civil.

3.8 Cualquier reclamación basada en la pérdida o frustración de viaje o aventura.

3.10 La pérdida, el daño o el gasto causados por guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o lucha civil que provenga de ello o cualquier acto hostil por o contra un poder beligerante.

Estas tres exclusiones intentan, ratificar el principio de que la cláusula de huelgas cubre única y exclusivamente los daños materiales causados a la mercancía directamente por los huelguistas y ningún otro. Por último, al igual que comentamos en “Guerra”, en estas de “Huelgas” no figura la de reenvío de la cláusula “A”, ya que según la práctica de los aseguradores ingleses estos gastos nunca se han cubierto.

No hay una cobertura específica de riesgos ordinarios para los envíos por paquete postal, sin embargo, si existe para los riesgos de guerra, si bien es prácticamente igual a la normativa de guerra, como las únicas deferencias de la cláusula de exclusiones y la de tránsito. Las exclusiones son idénticas, en su mayoría, a las de guerra, con algunas diferencias:

La cláusula 3.3 la pérdida, el daño o gasto originado por la insuficiencia o impropiedad del embalaje, no tiene sentido en los envíos por paquete postal, ya que el asegurado no interviene en las operaciones de estiba, por lo que no se acaba de comprender el porqué de su inclusión aquí. Y tampoco se encuentran incluidas las subcláusulas 3.6: insolvencia del porteador, ni la cláusula 4.2: innavegabilidad e impropiedad, por no ser igualmente de aplicación a la modalidad que nos ocupa.

La cláusula de tránsito, debido a las peculiaridades de los envíos por paquete postal, es diferente no sólo a la de mercancías, sino también, a la de mercancías-guerra, y dice: “Este seguro tomará efecto cuando la mercancía objeto del mismo o cualquier parte de ella, pero solo en lo referente a tal parte, abandone el local del remitente en el lugar indicado en el seguro para comenzar el tránsito y continua, con exclusión de cualquier período en que el objeto asegurado se encuentre en la Entidad donde deba ser empaquetado, hasta que sea entregado en las señas de destino postal”. La redacción es clara, pero cabe advertir que su contenido, en cierto aspecto, es una excepción al principio de no cubrir riesgo de guerra mientras el objeto asegurado transita por tierra, como ocurre o puede ocurrir en los envíos por paquete postal, a salvo de la interrupción de la cobertura mientras la mercancía se encuentra en el sitio de empaquetamiento, normalmente en las distintas oficinas de los Organismos Postales.

El mismo comentario que hemos hecho al hablar de la cobertura de los riesgos del transporte de mercancías por avión, se puede hacer sobre los riesgos de guerra en dicho medio de transporte. Son riesgos de cobertura moderna que aparecen en paralelo al desenvolvimiento de la aviación como medio comercial de transporte.

La cobertura a través de estas cláusulas es prácticamente idéntica a las de guerra para mercancías marítimas, por lo que vamos a reseñar las diferencias existentes entre ambas con excepción de la cláusula de tránsito, que aunque es semejante a la de guerra mercancías-marítimas, creemos conveniente transcribirla para una mayor claridad en su

comprensión, ya que, en un primer momento, puede resultar algo confusa, igual que ocurre con todas las de tránsito.

En los dos grupos se cubren los mismos riesgos, incluso el de minas y torpedos, riesgo que por otra parte es algo improbable que se produzca en el transporte aéreo, salvo en el caso de los hidroaviones al despegar o al amerizar, sin embargo, en la aérea no se incluye “Avería gruesa y gastos de salvamento”. Es una omisión insólita, ya que si bien es difícil imaginar una avería gruesa en el transporte aéreo, si es posible el salvamento de mercancías después de un accidente con la producción de sus correspondientes gastos, que, en principio, no estarían cubiertos. Si bien, estos gastos probablemente serían recobrados a través de la cláusula: Obligaciones del asegurado, que en su último párrafo dice: “.. y los aseguradores, además de cualquier indemnización que se cobre en virtud de este seguro, reembolsarán al asegurado cualquier gasto apropiado y razonablemente realizado para el cumplimiento de estas obligaciones; es decir, los gastos realizados para impedir o minimizar el siniestro. Por otro lado, la garantía de navegabilidad incorporada a las cláusulas de guerra: mercancías marítimas, no figura en las de aviación, si bien puede considerarse sustituida por la cláusula 2.5 que dice: “pérdida, daño o gastos originados por impropiedad de la aeronave, transporte o contenedor para el transporte con seguridad de la mercancía objeto del seguro cuando el asegurado o sus empleados sean conocedores de tal impropiedad en el momento en que las mercancías objeto del seguro son cargadas en aquellos”. Una vez que hemos reseñado las diferencias, vamos a realizar un análisis de la cláusula de tránsito: Este seguro tomará efecto únicamente cuando las mercancías objeto del seguro o cualquier parte de ella es cargada en la aeronave para comenzar el tránsito aéreo asegurado, y termina, bien cuando la mercancía objeto del seguro o cualquier parte de ella es descargada de la aeronave en el lugar final de descarga, o al término de quince días contados desde la media noche del día de la llegada de la aeronave en el lugar final de descarga, lo que ocurra en primer lugar no obstante, sujeto al inmediato aviso a los aseguradores y a una prima adicional, este seguro tomará efecto de nuevo cuando, sin haber descargado las mercancías objeto del seguro en el lugar final de descarga, la aeronave parte desde allí y termina, bien cuando la mercancía objeto del seguro o cualquier parte de ella es descargada de la aeronave en el lugar de

descarga o en el que le sustituya, o al término del plazo de quince días contados desde la media noche del día de la llegada de la aeronave al lugar final de descarga o al lugar de descarga que sustituya al primero, lo que suceda en primer lugar. Y si durante el viaje asegurado la aeronave aterrizara en un lugar intermedio a fin de descargar la mercancía objeto del seguro para continuar su transporte en otra aeronave o en un buque, entonces, sujeto a lo dispuesto a lo sujeto en 3.3 y a una prima adicional si fuese requerida, este seguro continuará hasta que termine un plazo de quince días contados desde la medianoche del día de la llegada de la aeronave a dicho lugar, pero tomará de nuevo efecto cuando la mercancía objeto del seguro o cualquier parte de ella, pero sólo en lo referente a tal parte, sea cargada en una aeronave o buque. Durante el período de quince días este seguro permanecerá en vigor después de la descarga únicamente mientras las mercancías objeto del seguro o cualquier parte de ellas permanezcan en tal lugar intermedio. Si las mercancías son transportadas nuevamente dentro de dicho período de quince días o si el seguro se reanuda según se establece en esta cláusula. Cuando el nuevo transporte se efectúe por aeronave este seguro continúa sujeto a las condiciones de estas cláusulas. Cuando se efectúe por buque las vigentes cláusulas de guerra del Instituto se considerarán que forman parte de este seguro y serán aplicadas al nuevo transporte por mar. Si el viaje concertado en el contrato de transporte se termina en un lugar distinto del de destino convenida en aquel, este lugar se considera como el final de descarga y el seguro termina de acuerdo a lo que reseñamos en 3.1.2. Si la mercancía objeto del seguro es consignada subsiguientemente al destino original o a cualquier otro, entonces siempre que se curse aviso a los aseguradores con anterioridad al comienzo de dicho transporte y sujeto a una prima adicional, el seguro se reanudará. En el caso de que se haya descargado la mercancía objeto del seguro, cuando toda o parte de ella, pero sólo en lo referente a tal parte, se carguen en el avión para continuar el viaje. Pero si la mercancía no se ha descargado cuando salga el avión desde dicho lugar final de descarga, este seguro termina de acuerdo a lo que analizábamos en 3.1.4.

Como podemos comprobar, las diferencias entre las cláusulas marítimas y aéreas son mínimas y al igual que en las primeras, que cuando en el caso en que se efectúe un transbordo a un avión hay que aplicar las cláusulas de guerra del Instituto para avión,

así también en las segundas al existir un transbordo a un buque se aplican las cláusulas del Instituto para mercancías.

Timber trade federation clauses, Estas cláusulas las concertaron la Federación para el Comercio de la Madera de Construcción y las asociaciones de aseguradores y se redactaron de acuerdo a las condiciones especiales que prevalecen en los cargamentos de esta mercancía, donde es práctica usual los transportes en cubierta. En nuestra opinión, nos encontramos ante una cláusula anticuada, se creó en 1.952, siendo su última edición de 1.-962 y utilizadas por el mercado inglés únicamente para la cobertura de un determinado tipo de madera, como es la de construcción, mientras que en España se viene empleado para embarques de todo tipo de madera, incluso madera en bruto, como son los troncos de árboles, lo que consideramos un error en perjuicio de la utilización de las cláusulas “Standard” para mercancías, mucho mas prácticas, a través de sus distintas modalidades A, B y C, a las características de esta clase de embarques. En todo caso, la revisión por el instituto no tardará en llegar.

Analicemos los aspectos principales: Tránsito, de acuerdo con esta cláusula el riesgo, en realidad, toma efecto desde el momento en que el asegurado tenga un interés asegurable, independientemente de la descripción del viaje contenido en la póliza, en la que suele figurar únicamente los puertos o lugares de embarque y desembarque, por lo que podemos decir que el riesgo comienza desde cualquier parte donde se realice el envío hasta la entrega en fábrica, almacén, factoría o destino final. A partir de la medianoche de la llegada del buque fuera del control del asegurado, descarga forzosa, reembarque, transbordo y cualquier otra alteración del viaje que provenga de las facultades que se conceden al armador o fletador por el contrato de fletamento, la cobertura sigue en vigor sin necesidad de aviso a los aseguradores, ni pago de sobreprima. El cambio de viaje se mantiene cubierto a prima a convenir. El riesgo termina cuando el asegurado efectúa la entrega de la mercancía a los receptores en el destino final que figura en la póliza, si bien se admite otro distinto si el cambio obedece a circunstancias fuera de control del Asegurado, siempre que se dé pronto aviso al asegurador y se pague la sobreprima que corresponda.

Los riesgos cubiertos son: en bodega, toda pérdida o daño que sufra la mercancía asegurada, salvo demora, naturaleza o vicio propio. En cubierta, franco de avería simple

o particular, excepto los cuatro casos. Además, se pagará el valor asegurado de cualquier parte de la carga perdida totalmente por echazón o por arrastre de las olas, o en la carga, transbordo o descarga, así como los gastos de descarga en puerto de arribada. Vemos que estas coberturas corresponden, a las contenidas en las cláusulas de todo riesgo y FPA del Instituto, edición 1.963. Por último, cabe añadir que estas coberturas están gravadas con una franquicia del 0,5 por ciento del valor asegurado o de diez libras esterlinas, eligiéndose la suma que sea menor. No cabe una franquicia mas desfasada.

Con respecto a los embarques de congelados encontramos en las coberturas del Instituto dos grupos: Alimentos congelados (Frozen food) y Carne congelada (Frozen meat). La cláusula de alimentos congelados A, (Instituto Frozen food clauses). Este seguro cubre todo riesgo de pérdida o daño al objeto asegurado, salvo pérdida o daño resultante de una variación de la temperatura cualquiera que sea su causa; pérdida o daño al objeto asegurado resultante de una variación de la temperatura, atribuible a:

- a) La rotura de la maquinaria de refrigeración y que se produzca su paralización por un período no menor de 24 horas consecutivas.
- b) Fuego o explosión.
- c) Que el buque o embarcación haya embarrancado, varado, hundido o naufragado.
- d) Vuelco o descarrilamiento del medio de transporte terrestre; Colisión o contacto del buque, embarcación o medio de transporte con cualquier objeto externo que no sea agua.
- e) Descarga de la mercancía en un puerto de arribada forzosa.

Esta cláusula de riesgo podemos considerarla dividida en dos grupos:

El primero en el que se da una verdadera cobertura todo riesgo similar a la contenida en la cláusula “A” para cargamentos excepto los daños o pérdidas por variación de la temperatura. En el segundo se cubre, precisamente, el riesgo exceptuado en el primer grupo, es decir, las pérdidas o daños como consecuencia de una variación de la temperatura por rotura de la maquinaria, pero sometido a la condición de una paralización de los aparatos frigoríficos no menor a veinticuatro horas, por considerar que estas cámaras frigoríficas, aun paradas, pueden mantener la temperatura apropiada a la naturaleza de la mercancía que contiene al menos veinticuatro horas sin que éstas

sean afectadas. Completa los riesgos cubiertos añadiendo las pérdidas y/o daños por variación de la temperatura que tengan su origen en alguna de las causas clásicas FPA. A primera vista puede sobrar esta numeración, entendiéndose incluida en la enunciación del todo riesgo de la subcláusula 1.1. Sin embargo, de un análisis más profundo deducimos que no es así, porque se puede dar el caso de que alguno de los hechos relacionados provoquen daños a la mercancía no directamente, sino a través de una avería en el sistema de refrigeración, daños que no serían recuperables de acuerdo con la teoría anglosajona de la “causa próxima”.

Respecto a las exclusiones sólo aparecen dos que no figuran en las cláusulas A para cargamentos: “Pérdida, daños o gastos derivados de cualquier fallo del asegurado o sus dependientes, en adoptar todas las precauciones razonables para conseguir que los bienes objeto del seguro se mantengan refrigerados o cuando sea apropiado, convenientemente aislados en sitio frío”. Realmente, esta exclusión la podemos considerar común a todas las coberturas, pues aún cuando en algunas no se haga una referencia expresa a los cuidados que el asegurado debe tener con los objetos, es lógico pensar que esta obligación, que se basa en uno de los elementos primordiales de todo seguro como es “la debida diligencia”, está implícitamente contenida en toda cobertura, siendo la causa de la inclusión expresa en la cláusula que comentamos las características específicas del objeto asegurado, lo que independientemente de su propia naturaleza perecedera, al estar sometidos a un proceso de congelación hace necesaria una vigilancia especial, ya que las variaciones de temperatura que puedan sufrir durante aquel estado pueden dañarlos e incluso perderlos.

Cualquier pérdida, daño o gasto indemnizable por este seguro, si no se ha dado aviso de ellos a los aseguradores y, en cualquier supuesto, no más tarde de treinta días después de la terminación de este seguro. Opinamos que esta cláusula es lo suficientemente clara, y que no necesita, prácticamente, comentario. Se establece la obligación de dar aviso al asegurado de la ocurrencia de cualquier siniestro que pueda dar lugar a indemnización, concediéndole como máximo, para hacer efectiva tal obligación, un plazo de treinta días, pasado el cual la reclamación puede ser rechazada.

Tránsito: “Este seguro entra en vigor desde el momento en que las mercancías queden cargadas en el vehículo porteador, en factoría refrigeradora o almacén frío, en el

punto que se designe en la póliza como comienzo del viaje, continuará durante el curso ordinario del tránsito y terminará bien:

- a) A la entrega en el almacén frío o lugar de almacenaje en el punto de destino designado en la póliza.
- b) A la entrega en cualquier almacén frío o lugar de almacenaje, ya sea antes de, o en el punto de destino designado en la póliza que elija el asegurado.
- c) A la expiración de un período de cinco días después de la descarga de la mercancía asegurada en esta póliza, al costado del buque porteador en el puerto final de descarga, lo que suceda en primer lugar”

Podemos comprobar muy fácilmente que todas las cláusulas de tránsito que hemos analizado en las diferentes coberturas se basan en la filosofía que contiene la primera de todas ellas, la cláusula de tránsito de la cobertura “A” para cargamentos y que en sentido amplio podemos resumirla diciendo que; “la vigencia del seguro comienza en el momento en que la mercancía sale del control del cargador, hasta que entra en el del receptor definitivo. No obstante, a pesar de esta similitud entre otras, estas cláusulas conviene matizarlas, por las pequeñas diferencias, a veces importantes, que existen entre ellas, y que sirven para acoplarlas a los diversos intereses asegurados de acuerdo con sus distintas características. Así, en la que ahora nos ocupa, la diferencia es el tiempo límite de cobertura, que de sesenta días pasa a cinco días. Ocurre lo mismo cuando el contrato de transporte termina en otro puerto o sitio al estipulado en la póliza:” Si debido a circunstancias ajenas al control del asegurado, el contrato de transporte termina en un puerto o lugar distinto al de destino designado en aquel o porque la expedición tiene diferente término antes de la entrega de la mercancía según se estipula en la cláusula anterior, entonces este seguro terminará también, a no ser que se dé a los aseguradores inmediato aviso y se solicite la continuación de la cobertura, en cuyo caso el seguro permanecerá en vigor mediante el pago de una prima adicional, si así lo requieren los asegurados bien:

- a) Hasta que las mercancías sean vendidas y entregadas en dicho puerto o lugar, o, a menos que se convenga otra cosa, hasta la expiración de un período de treinta días contados a partir de la llegada de las mercancías aseguradas a tal puerto o lugar, lo que suceda en primer lugar.

- b) Si las mercancías son expedidas dentro del citado período de treinta días, o de cualquier extensión que del mismo se convenga, al destino indicado en la póliza o a cualquier otro destino, la cobertura continúa en vigor hasta el término establecido”.

Como se puede apreciar, la única diferencia existente entre esta cláusula y su correlativa en las cláusulas “A” para cargamentos es, también, el tiempo límite de cobertura, que en aquella son sesenta días y en ésta treinta días.

La cláusula de alimentos congelados, añade dos riesgos concretos mas, el sacrificio de avería gruesa y la echazón, ampliando así las garantías F.P.A.

En cuanto a las exclusiones, la única diferencia existente en esta cláusula “C” en relación con la “A” es la exclusión: “Daños o destrucción deliberada de los bienes objeto del seguro o de alguna parte de los mismos causados por un acto ilícito de cualquier persona o personas”. Es lógico que esta exclusión no figure en la cláusula “A” porque ésta proporciona una garantía “todo riesgo” que lógicamente incluye los daños ilícitos, es decir, los denominados “actos maliciosos”.

La cobertura de la carne congelada se puede obtener a través de tres modalidades:

- a) Cláusulas “A” de carne congelada (Frozen meat clauses A)
- b) Cláusulas “A” de carne congelada y veinticuatro horas de paralización (Frozen meat clauses “C” and twenty four hours Breakdown).
- c) Cláusulas “C” de carne congelada y veinticuatro horas de paralización (Frozen meat clauses and twenty four hours breakdown.

Siguiendo la línea que nos hemos marcado, analizaremos estos tres grupos específicamente en aquellos puntos que presentan diferencias con respecto a las Standard.

Cláusulas de carne congelada A- 1.986, son de lo mas moderno en la nueva redacción del instituto, ya que entraron en vigor el primero de Enero de mil novecientos ochenta y seis:

Cláusulas de riesgos, “Este seguro cubre todo riesgo de pérdida o daño del objeto asegurado”; pese a que esta cobertura es idéntica a la de mercancías “A”, la hemos transcrito porque posteriormente a su publicación fue modificada, redactándola mas concretamente como sigue: “Sujeto siempre a que la mercancía esté en buenas

condiciones en el momento de su vigencia, este seguro cubre pérdida, deterioro o daño al objeto asegurado que puede sufrir durante la vigencia de este seguro”. Es fácil observar que el contenido de la cláusula es prácticamente igual al anterior, estableciéndose una condición ”sujeto siempre a que las mercancías estén en buena condición”, que creemos sobra, pues algo implícito en cualquier seguro todo riesgo, el objeto que se pretende asegurar debe encontrarse en perfectas condiciones. No obstante, el Instituto ha querido hacerlo constar expresamente. Por otro lado, cambia las palabras “all risks” por pérdida, deterioro o daño, lo que se puede considerar como una simple descomposición del citado concepto en sus elementos, sin que por ello varíe la cobertura.

Con la cláusula de exclusiones ha ocurrido lo mismo que con la de riesgos, después de publicada, alguna de las exclusiones se han variado.

Así, la redacción original dice: “Pérdidas, daños o gastos cuya causa sea debida a vicio propio o inherente a la naturaleza del objeto asegurado, excepto pérdida, daños o gastos resultante de variación de la temperatura durante la vigencia del seguro”.

La redacción actual dice: “Pérdida, daño o gastos derivados de huesos contaminados, salmonella, infección anterior a la vigencia de este seguro, fallo en la preparación de las envolturas, refrigerado, congelado, embalaje o empaquetado”.

Indudablemente, la modificación de la cláusula ha sido total y sus exclusiones están mas en consonancia con el objeto asegurado, “carne”, que las que figuraban en la redacción anterior mas propia de mercancías en general. Y seguimos con las modificaciones, texto original:

“Pérdidas, daños o gastos cuya causa próxima sea demora, aún cuando dicha demora sea causada por un riesgo asegurado”

Texto actual: “No obstante, a falta de notificación a los aseguradores y pago, en su caso, de una prima adicional, este seguro excluye cualquier reclamación por deterioro o daño a la mercancía asegurada, cuando el período en trabajos de congelación y en almacén frigorífico anterior a su carga para comenzar el transporte, exceda de sesenta días”.

En esta cláusula que muy poco tiene que ver con la que sustituye, se establecen dos exclusiones:

Una, las consecuencias de la pérdida de mercado. Exclusión de carácter comercial común en las coberturas de mercancías, salvo que expresamente se quiera cubrir ese riesgo, a través de un seguro conocido como “de buena llegada” en que, precisamente, se garantiza la llegada de la mercancía en una determinada fecha y que no es corriente, al menos, en nuestro mercado.

Otra, las consecuencias de las pérdidas que pueden sufrir las mercancías que hayan tenido una existencia anterior al viaje asegurado de más de sesenta días, ahora bien, al cambiar la antigua redacción de esta cláusula en la que se excluían las consecuencias de la demora, aún cuando esta haya sido causada por un riesgo asegurado, entendemos que, si bien al igual que en cualquier cobertura de mercancías las consecuencias de la simple demora no están cubiertas, aquí sí lo estará, las procedentes de demoras causadas por un riesgo cubierto por la póliza.

“Pérdidas, daños o gastos que sean consecuencia de insolvencia o fallo financiero de los propietarios, gestores, fletadores u operadores del buque cuando en el momento de la carga de las mercancías a bordo del buque, el asegurado conocía o en el curso normal de los negocios debería conocer, que tal insolvencia o fallo financiero pueda impedir la normal realización del viaje”. Esta exclusión no se aplica cuando este seguro se haya endosado a la parte reclamante, quien ha comprado o acordado comprar dicha mercancía de buena fe, bajo un contrato de obligado cumplimiento. Se establece además una excepción relativa al comprador de buena fe, a quien el asegurado original ha endosado la póliza, apreciable ventaja que también figura en las recientes cláusulas acordadas entre el Instituto con la Federación de Commodities y la FOSFA que responde una vez más al intento del citado Organismo de adaptarse en cada momento a la realidad jurídico-económica de los diferentes sectores del comercio internacional.

Cláusula de tránsito, este seguro comienza desde el momento en que las mercancías entran en las cámaras de refrigeración y/o congelación en el lugar aquí establecido, con la condición de que el período en tales cámaras, anterior a su embarque a bordo del buque porteador, no exceda de sesenta días, a menos que rápidamente se notifique a los aseguradores y se pague una sobreprima por cada treinta días más, a fracción de los mismos. Las mercancías se cargan en el medio de transporte desde las cámaras frigoríficas o almacenes refrigerados para comenzar el transporte.

Este seguro continúa durante el curso ordinario del transporte hasta su entrada en:

- a) Almacén frigorífico en el destino establecido
- b) En cualquier almacén frigorífico que el asegurado elija después de la descarga de las mercancías del buque porteador en el puerto de destino para almacenaje que no sea el del curso ordinario del transporte o para la asignación o distribución de las mercancías.

Este seguro termina para transportes con destino al Continente Europeo, EEUU o Canadá, a los treinta días. Para transporte a cualquier otro destino el seguro termina a los cinco días a contar de la descarga final de las mercancías del buque porteador en el puerto de descarga. Cualquier disposición de las mercancías que no sea para almacenaje o cualquier traslado desde los almacenes frigoríficos provocará la terminación del seguro de tales mercancías.

Nos encontramos con tres posibilidades de comienzo de la cobertura, una, desde el momento en que la mercancía entra en el almacén frigorífico, en el lugar establecido en la póliza, administrándose una estancia anterior al comienzo del transporte de hasta un máximo de sesenta días e incluso prórrogas de treinta días previo aviso a los aseguradores y el pago de la sobreprima que corresponda. Otra, asimilar a las cláusulas de tránsito de las Standard, desde que las mercancías se cargan en el medio de transporte desde los almacenes situados en el lugar indicado en la póliza para comenzar el tránsito y la tercera, a partir de la carga en el buque porteador. El seguro continúa durante el curso ordinario del transporte, terminando distintamente según sea el país de destino, para lo que, sin duda, se han tomado en consideración la disponibilidad y estado de los medios de descarga y las instalaciones de redes de frío al establecer los límites de estancia. Así nos encontramos para destinos en el Continente europeo, EE.UU. o Canadá un plazo de hasta treinta días, que se reduce a cinco días para destinos en otros países. El seguro termina en el momento en que las mercancías salen de los almacenes, es decir de los almacenes en destino que ha elegido el asegurado o cuando no se cumplen los plazos señalados.

La única diferencia de la cláusula de terminación del contrato de transporte con las Standard es la reducción del tiempo límite de cobertura de sesenta a treinta días.

Cuando la mercancía asegurada o parte de ella no ha sido embarcada, cualquier reclamación en relación con ella, se liquida sobre la base del valor asegurado menos flete, aduana y demás gastos en los que no se haya incurrido si ha lugar.

Esta cláusula de liquidación es nueva, no figuraba en la anterior cobertura de 1.978 y quizá un poco simple por su lógica ya que es indudable que debe indemnizarse el valor del objeto asegurado en el momento de la avería. Así, en aquella mercancía que no llegó a embarcarse y que sufrió pérdidas o daños, la indemnización se basa en el valor asegurado menos todos aquellos gastos que se hayan realizado en el supuesto de embarque y continuación del viaje.

Al final de esta cláusula de carne congelada, además de la “nota” que figura en todas las demás advirtiendo al asegurado la obligación que tiene de un pronto aviso a los aseguradores para conservar su derecho a la “held covered”, hay otra calificada de especial, que dice: “Nota especial (Special Note), este seguro no cubre pérdida, daño o gastos por embargo, rechazo, prohibición o detención por el Gobierno del país importador o de sus agentes o departamentos, pero no excluye pérdida o daños a la mercancía asegurada causados por riesgos aquí asegurados ocurridos con anterioridad a tal embargo, rechazo. Prohibición o detención”.

Se trata de una nota nueva, que perfectamente se puede considerar como una verdadera cláusula, en virtud de la cual se excluyen todos los supuestos que en la misma se indican y que normalmente suelen producirse cuando la mercancía en cuestión no cumple los requisitos sanitarios establecidos por los gobiernos de los países importadores, pese a que se encuentre en perfecto estado, según las normas del país exportador, así por ejemplo, un cargamento de conservas en cuya manufacturación se han empleado determinados conservantes y colorantes admitidos en un país y no en otro. Pero si están cubiertos los bienes, si antes de producirse el rechazo por las autoridades del país importador, las mercancías sufrieran pérdidas o daños derivados de un riesgo cubierto, aún cuando luego se demostrara que aquellos no hayan sido admitidos.

Las cláusulas A y C de carne congelada paralización 24 horas de 1.986 son prácticamente idénticas a las correlativas A y C de alimentos congelados que acabamos de analizar. Responden a la misma estructura y finalidad, para ser aplicadas específicamente cuando la mercancía transportada objeto del seguro es carne congelada. Las únicas matizaciones corresponden a la cláusula de tránsito y a la nota especial que aparece al final del texto y que son exclusivas de las cláusulas de carne congelada.

Las cláusulas que reglamentan el seguro de contenedores actualmente en vigor datan del año 1.969 y permiten el posible pacto de asegurador y asegurado entre una cobertura amplia y otra restringida al poner a disposición del mercado dos grupos normativos, la Institute Container clauses (all risks) y la Institute container clause (/total loss general average, salvage charges and labour), respectivamente. Ambas han sido objeto de modificación en la realización del programa general de revisión de la Comisión de las Cláusulas del Instituto y siguen la misma estructura de las Standard de acuerdo con la línea marcada por aquel Organismo.

La cláusula de cobertura todo riesgo comienza estableciendo una serie de especificaciones o condiciones que tienen por finalidad delimitar el ámbito del objeto asegurado en diversos aspectos. La primera condición que se exige es que el contenedor, objeto del seguro, mantenga muy claras sus marcas de identificación. Además, deberá hacerse constar el valor asegurado de cada contenedor; el nombre del buque porteador; los límites marítimos y territoriales donde se realizarán los transportes y el deducible con el que serán gravadas las reclamaciones. Se trata de una cobertura, como indica su título, a todo riesgo por la que se garantiza la pérdida o daños del objeto asegurado, tanto sea transportado en bodega como en cubierta, ocurrido dentro de los límites establecidos y en el buque o buques reseñados; se admite cualquier infracción de los límites pactados, (cobertura continuada o held covered), siempre que se dé pronto aviso y se pague la sobreprima correspondiente.

No se cubre el uso y desgaste normal, ni las consecuencias de la demora, naturaleza y vicio propio del objeto asegurado. Muchos contenedores llevan incorporado un equipo productor de frío. Es lógico que a esta maquinaria se le dé protección, lo que se consigue mediante una cobertura de riesgos que los agrupa en:

- a) Como consecuencia de la pérdida total del contenedor.
- b) Por daños cuya causa próxima sea: embarrancada o hundimiento del buque o embarcación; colisión, vuelco o cualquier otro accidente de vehículo terrestre o avión.
- c) Por daños razonablemente atribuidos a: fuego o explosión que se hayan originado fuera de la maquinaria; colisión o contacto del buque o embarcación con cualquier objeto externo incluido el hielo que no sea agua.

Podemos comprobar que la cobertura que se da a la maquinaria es la misma que la proporcionada por la cláusula de cargamento FPA 1.936 aplicada a los transportes no sólo por mar, sino también a los terrestres y aéreos, algo lógico tratándose de contenedores cuya finalidad es servir a los transportes combinados y multimodales. Respecto a la franquicia, conservando el funcionamiento de cualquier otro deducible, sólo se responde del exceso de la suma especificada como tal para cada contenedor, pero no se aplicará en los casos de pérdida total, avería gruesa, gastos de salvamento y de salvaguardia (Sue and labour).

La cláusula pérdida total constructiva, al igual que en el seguro de cascos, para llegar a la pérdida total constructiva, el valor asegurado se toma como valor reparado del contenedor, considerando como tal pérdida total constructiva cuando el costo de reparar y/o salvar el contenedor sea superior al valor asegurado.

Queda cubierta la contribución a la avería gruesa o común y los gastos de salvamento, siendo éste uno de los pocos casos que en el supuesto de que el valor contribuyente sea superior al asegurado, los aseguradores pagarán la contribución en su totalidad, sin aplicación de regla proporcional.

No se garantizan las consecuencias de:

- a) Guerras y huelgas.
- b) Contaminación radiactiva de cualquier clase.
- c) Confiscación, nacionalización, requisita o aprobación.

La cláusula pérdida total, avería gruesa, salvamento, gastos de salvaguardia (Institute container clauses, total loss, general average. Salvage, salvage charges, sue and labour). En su título incluye los riesgos que se cubren y que no necesitan excesivos comentarios, pues estaríamos repitiendo lo que hemos comentado en apartados

anteriores, por lo que, nos limitamos a reproducir la cobertura tal y como viene en la cláusula en la versión española. Este seguro solo cubre:

- a) Todo riesgo de pérdida total del objeto asegurado.
- b) Avería gruesa o común, gastos de salvamento y salvamento.
- c) Gastos de salvaguardia (sue and labour) realizados con el propósito de evitar o disminuir cualquier pérdida cubierta por este seguro incluyendo la cubertada dentro de los límites territoriales y marítimos especificados durante el período cubierto por este seguro; Pero en ningún caso se extenderá para cubrir pérdidas, daños o gastos derivados de buques que no sean aquellos que figuran en este seguro.
- d) Cualquier infracción de los límites pactados, cobertura continuada (held covered), siempre que se dé pronto aviso y se pegue la sobreprima que corresponda

Como no se cubren las averías simples o particulares no hay aplicación de franquicia deducible.

Conviene observar que al hacer mención de la pérdida total, obviamos hacer mención alguna a la pérdida total constructiva. Sin embargo, pese a esta omisión, entendemos que se encuentra cubierta; por un lado, dentro del concepto de pérdida total está contenida la de pérdida total constructiva ya que un seguro que cubre el riesgo de pérdida total incluye tanto la constructiva como la total real, (An insurance against the risk of total loss includes a constitutive as well as an Actual total loss)<sup>176</sup>, y por otro, en las propias cláusulas que analizamos, concretamente en la número cuatro, se define la pérdida total constructiva, a pesar de no haber sido referida antes.

En el año 1.983 el Instituto publicó las cláusulas para crudos a granel<sup>177</sup>, creemos que fue la primera cobertura para este tipo de producto reglamentada por el citado Organismo. Hasta entonces, al menos en nuestro mercado, se había utilizado el formato americano de las cláusulas Bulk oil. Cláusulas bastante confusas en las que cuesta trabajo determinar los riesgos cubiertos verdaderamente, dispersos a lo largo de toda su redacción, si bien hay que reconocer que son prácticamente los mismos garantizados por las nuevas cláusulas inglesas, sólo que en las británicas estaban sistemáticamente ordenadas.

---

<sup>176</sup> Comentario del británico templeman, en su obra Marine Insurance.

<sup>177</sup> [Institute bulk oil clauses.](#)

La cláusula de crudos se basa en la estructura de las Standard para cargamentos, por lo que seguimos con nuestra línea de comentarios sólo en referencia a las especificaciones de esta modalidad.

Los riesgos que cubre son prácticamente los mismos de la cláusula “B”, con las siguientes modificaciones:

La “B” hace referencia a la pérdida de o el daño a las cosas objeto del seguro, mientras que en la Bulk Oil se dice la pérdida o contaminación del objeto asegurado, matización completamente lógica al tratarse de crudos o similares, sumamente susceptibles de sufrir las consecuencias de este tipo de riesgos.

Queda eliminado el riesgo de vuelco o descarrilamiento del medio de transporte terrestre por razones obvias, así como el arrastre por las olas, riesgo inexistente en un buque tanque.

Desaparece también el riesgo de entrada de agua de mar, de lago o río en la bodega del buque, embarcación, en el medio de transporte, contenedor, remolque o lugar de almacenaje. Las consecuencias de la entrada de agua en los tanques de un petrolero, produciría, en todo caso, la contaminación de la mercancía, riesgo cubierto en la cláusula que comentamos: contaminación del objeto asegurado como resultado de un temporal, que, en cierto aspecto, viene a sustituir a la anterior. Nos encontramos con dos riesgos específicos de este tipo de transportes, crudos o similares a granel, y que, por tanto, no figuran en la cláusula “B”:

- a) Derrame por las conexiones de las tuberías durante la carga, transbordo o descarga.
- b) Negligencia del Capitán, Oficiales o Tripulación en el bombeo de la carga, lastre o combustible.

Como en los riesgos, las exclusiones son las mismas que las de la cláusula “B” excepto: La pérdida, el daño o el gasto originado por la insuficiencia o impropiedad del embalaje, exclusión lógica ya que sólo se aplica a mercancías empaquetadas, en su sentido mas amplio, pero no a mercancías líquidas a granel transportadas en tanques. Tampoco se excluye el daño deliberado o la destrucción deliberada de la cosa objeto del seguro o de alguna parte de la misma por un acto ilícito de cualquier persona o

personas. Esta exclusión es la llamada de actos maliciosos, que, como sabemos, puede ser incluida en aquella mediante una cláusula que anula la nombrada, garantizando expresamente la cobertura de dichos actos. Ahora bien en la Bulk Oil ¿Están cubiertos los actos maliciosos al no estar excluidos? entendemos que no, porque se trata de una cobertura de riesgos concretos. Están garantizados los que figuran expresamente u ningún otro.

Por otro lado nos encontramos que la exclusión de guerra de la Bulk Oil dice: “Captura, embargo, arresto, restricción o detención (excepto piratería) y sus consecuencias o cualquier intento para ello”, lo que también supone una excepción de la exclusión piratería que en todas las nuevas coberturas del Instituto, incluso en cascos, pasa de ser un riesgo de guerra a ser un riesgo ordinario de navegación. Como esta cláusula contiene una cobertura de riesgos concretos entre lo que no figura la piratería, si se quiere cubrir ésta hay que hacerlo constar expresamente en condiciones particulares.

La cláusula de tránsito a pesar de ser igual a la Standard de cargamentos, dados los matices que tiene como consecuencia de la naturaleza del interés asegurado y su importancia al determinar el principio y fin de la cobertura, vamos a reproducirla y analizarla:

- a) Este seguro comienza cuando el objeto asegurado abandona los depósitos para ser cargado en el lugar que aquí se designe para comenzar el tránsito, continúa durante el curso ordinario del mismo.
- b) Este seguro termina cuando el objeto asegurado entra en los tanques de descarga en el lugar de almacenaje o en el buque designado para almacenaje en el destino aquí indicado o al expirar el plazo de treinta días después de la fecha de llegada del buque al destino aquí establecido, lo que suceda en primer lugar.

Observamos que las diferencias de estas cláusulas con las de cargamentos, son mínimas. La fórmula Almacén-Almacén ha sido sustituida por la de Depósito-Depósito, no existiendo, como en las anteriores, un transporte terrestre, ya que las mercancías discurren a través de las líneas o tuberías, desde los depósitos en tierra en el lugar de origen hasta el buque porteador y desde éste a los depósitos de tierra en el lugar de destino. Diferencia de matiz es el tiempo límite de cobertura, que pasa de sesenta a

treinta días. Si después de la descarga del buque a una embarcación en el puerto o lugar de almacenaje final, pero antes de la terminación de este seguro, si la mercancía o parte de ella tiene que ser enviada a un destino distinto al que aquí está asegurado, el seguro de esta mercancía o de tal parte no regirá mas allá del comienzo del transporte a tal otro destino, a no ser que los aseguradores acuerden otra cosa, tan pronto hayan recibido noticias del asegurado.

La única diferencia que existe entre ésta y su homóloga de las Standard la encuentra precisamente en el último párrafo. Efectivamente, en cualquiera de las cláusulas “A”, “B” o “C” la redacción termina: “No se extenderá mas allá del comienzo del transporte a tal otro destino”, mientras que en la Bulk Oil el anterior párrafo dice: “A no ser que los aseguradores acuerden otra cosa, tan pronto hayan recibido noticias del asegurado”. En consecuencia, podemos observar que, mientras en las primeras para el supuesto de que las mercancías antes de la terminación del seguro tengan que ser enviadas a un destino diferente, la cobertura terminará en el momento del comienzo de tal transporte, en las segundas cabe la posibilidad de continuar asegurándolo, siempre que una vez avisados por el asegurado, los aseguradores así convengan.

Tal y como está redactado este párrafo no creemos que se pueda considerar esta ampliación del seguro como una cobertura continuada<sup>178</sup> obligatoria para el asegurador, sino, mas bien, una cobertura cuya concesión es voluntaria.

Conviene recordar que en la cláusula de terminación del contrato, el tiempo límite de vigencia del seguro es de treinta días en lugar de los sesenta de las cláusulas Standard de cargamentos.

Las reclamaciones por derrames y pérdidas recuperables bajo la Adjustment clause<sup>179</sup> han de liquidarse del siguiente modo: La suma recobrable será la proporción del valor asegurado del volumen del petróleo perdido, que se hallará comparando el volumen bruto certificado que haya salido de los tanques para cargarlo en el buque, con el volumen bruto certificado entregado en los tanques al término del viaje, excepto cuando el contrato de venta se base en el peso y no en el volumen, en cuyo caso la suma recuperable se calcula sobre la base del peso de dichas cantidades certificadas. El

---

<sup>178</sup> [Held covered.](#)

<sup>179</sup> [Cláusula de liquidación.](#)

término volumen bruto que figura en esta cláusula significa el volumen total sin deducción de sedimentos y contenido de agua y agua libre, excepto que el asegurado pueda demostrar que la cantidad de agua contenida se ha incrementado anormalmente durante el viaje asegurado como resultado de una acción de un riesgo cubierto por este seguro. La interpretación de la primera parte de esta cláusula no ofrece dificultades, simplemente establece que la pérdida se obtendrá comparando el volumen o peso cargado con el descargado, pagándose la diferencia de acuerdo con el valor asegurado. Diferente aspecto ofrece el segundo párrafo cuando al explicar el significado de volumen bruto habla de dos clases de agua, el Water content<sup>180</sup> y el Free water<sup>181</sup>; sin embargo, la diferencia es sencilla:

- a) Agua contenida es aquella que se encuentra emulsionada con el petróleo, formando parte del mismo.
- b) Agua libre es la que se encuentra en forma identificable y separada en un tanque o contenedor, no estando en suspensión con el petróleo que contiene.

En consecuencia, el volumen bruto se encuentra compuesto de los siguientes elementos:

- a) Del propio crudo o petróleo, aceites o mercancías similares.
- b) De los sedimentos que pueda contener, es decir, materias no hidrocarburos, arena, arcilla, barro, etc.
- c) Del agua que contiene.
- d) Del agua libre.

Ahora bien, puede ocurrir que este volumen bruto varíe en destino como consecuencia de un incremento anormal del agua que haya entrado en los tanques como consecuencia de la efectividad de un riesgo cubierto por la póliza, por ejemplo una vía de agua. Entonces, indudablemente, en el cálculo que se establezca para hallar la

---

<sup>180</sup> [Agua contenida.](#)

<sup>181</sup> [Agua libre.](#)

diferencia entre lo cargado y descargado, hay que tomar en consideración ese exceso de agua.

La liquidación se efectúa de acuerdo con los cálculos determinados<sup>182</sup>, con objeto de eliminar cualquier cambio en el volumen causado por variación de la temperatura y de cualquier cambio aparente en la cantidad, debido al empleo de procedimientos inadecuados en la determinación de las cantidades certificadas. La redacción es muy confusa, ya que no se entiende bien cómo el hecho de efectuar una liquidación se acuerdo con lo indicado; es decir, comparando el volumen bruto en origen con el destino; puede eliminar la influencia de la distinta temperatura existente entre ambos puntos, siendo éste factor fundamental en la determinación del volumen y existiendo tablas especiales que proporcionan la variación del volumen de acuerdo con los grados de temperatura. Distinto es cuando las posibles faltas se comprueban comparando peso de origen con el de destino, en que la temperatura no tiene influencia. Y mas importante aún es el caso muy frecuente, sobre todo en algunos crudos o derivados, en que hay que comparar peso certificado en origen con volumen en destino, o viceversa, donde el factor mas importante en la conversión es la temperatura y que da origen, muchas veces, a resultados totalmente falsos. La determinación de las cantidades descargadas realmente en este tipo de embarque exige una serie de complejas operaciones difíciles de recoger en una cláusula de seguro y que sólo se pueden llevar a cabo por técnicos cualificados.

Cuando en el seguro exista un exceso aplicable a las reclamaciones por derrames o faltas, este exceso se entiende que incluye las faltas normales de peso o volumen, excepto cuando éstas son debidas a variación de la temperatura o depósitos de agua. Cuando esto no ocurra, la suma recobable está sujeta a reducción por cualquier falta normal excluida por la cláusula 4.2.

Es completamente natural que cuando existe un exceso, este incluya las faltas normales de peso y volumen; pero no será éste el caso cuando estas faltas se deban a un cambio de temperatura o agua sedimentada ya que ambas causas no están garantizadas por la póliza. En el supuesto de que no ocurra lo anterior, la suma indemnizable está sujeta a la reducción correspondiente por cualquier falta ordinaria o normal. La

---

<sup>182</sup> [Subcláusula 15.1.](#)

costumbre en este tipo de embarques es establecer un deducible de un tanto por ciento sobre la cantidad total embarcada para eliminar todas estas faltas ordinarias e inevitables.

Con el análisis realizado de las diferentes cláusulas del Instituto, en sus distintas variedades, terminamos el estudio de la póliza como tal, pasando al estudio de la liquidación y clases de pólizas.

## **Capítulo 6**

### **Resultados y Discusión**

## **VI – 1. - Evolución de la flota española desde el año 1.990 al 1995. -**

Con la nueva clasificación elaborada por el Registro Central de Buques y Empresas Marítimas a partir de 1.990, algunos buques que no se encuentran en situación operativa continúan figurando. La flota que se encuentra en situación realmente operativa se estima en 250 buques con un tonelaje aproximado de 1.021.000 TRB<sup>126</sup>.

Al 1 de Enero de 1.995, la flota con pabellón español se ha reducido en 16 unidades de 1.021.236 TRB a 933.756 TRB. Por contra la controlada por armadores españoles es de 330 unidades, 3 menos que el 1 de Enero de 1.994, con 2.378.162 TRB.

Continúa por tanto la tendencia decreciente con una reducción del 47%. En el Registro Especial de Canarias figuraban al 31 de Diciembre de 1.993, 5 buques con 27.399 TRB.

La reducción se ha producido por pérdidas, desguaces, exportación y siniestros, siendo la exportación el motivo más relevante, con el 98%. El tonelaje medio de los buques de la flota española, debida a la reducción de los buques de mayor tonelaje, ha seguido disminuyendo, pasando de 6.104 TRB en 1.992 a 4.084 en 1.993. En cuanto a la edad, el 25% del total del tonelaje lo ocupa el segmento de 10 a 14 años; el 22% el de 15 a 20 años; los de menos de 15 años suponen el 8,5% y el 16% de 5 a 10 años.

En relación con el movimiento de mercancías, por vía marítima se han importado 134 millones de toneladas de las que 27,2 millones se han transportado en buques españoles, con el 20,3% de cobertura. Las exportaciones con 42,20 millones de toneladas, se transportaron en buques españoles 4,90 millones con el 11,6% de cobertura. El tráfico de contenedores ha supuesto un incremento del 4,3% en toneladas transportadas, mientras que ha descendido el número de contenedores en el 0,9%; La mercancía transportada en contenedores ha supuesto el 49,74% del total de la mercancía general.

Con referencia a la situación del negocio pesquero en este quinquenio que hemos analizado, las estadísticas demuestran que la siniestralidad del seguro de buques pesqueros guarda estrecha relación con la evolución de la industria pesquera cuya base garantiza. Recordemos que la pérdida del caladero de Namibia, las restricciones para el acceso a otros y el incremento del precio de las licencias, crearon graves dificultades a muchas empresas al comienzo de este quinquenio (1.990-1.995).

Estas dificultades dieron lugar a un período desquiciado en el seguro de buques pesqueros, que duró durante los dos primeros años en que las pérdidas totales de buques y los siniestros graves produjeron resultados técnicos muy negativos, agravados por un menor encaje de primas debido a extornos por desguaces incentivados por las administraciones pesqueras en España y la CEE.

A pesar de la ligera mejoría que en el plano siniestral, se ha podido apreciar, no se consigue situar a este sector en cotas de rentabilidad, lo que hace que las entidades incidan de una manera decidida sobre el planteamiento técnico a aplicar para reducir los actuales resultados de siniestralidad.

Respecto a las Embarcaciones de Recreo, este quinquenio no ha sido muy bueno para las Entidades que compiten en el segmento asegurador de ese ramo; por primera vez en mucho tiempo las estadísticas siniestrales han arrojado resultados preocupantes que han hecho peligrar la rentabilidad de un Ramo que hasta esa fecha era fuente generadora de beneficios técnicos.

Las estadísticas presentadas por los distintos Centros de Salvamento nacionales hablan con claridad; el 51,4% de las intervenciones de los CRCS durante este quinquenio se han referido a embarcaciones de recreo frente a un 48,6% relacionado con buques mercantes y pesqueros, los anteriores datos vienen a ser más preocupantes si cabe, al tener en cuenta que las Embarcaciones de Recreo navegan casi exclusivamente durante sólo tres meses del año.

Abundando ya en las causas de los siniestros reportados a las Entidades Aseguradoras, nos encontramos con que los daños estructurales producidos por varadas son los más usuales 31%, seguidos inmediatamente por los derivados de fallos mecánicos 29% y ya de forma más alejada por los ocasionados por colisiones, abordajes y vías de agua 12% y por incendios y explosiones un 8%.

Como es lógico el mayor perjuicio económico que pueden sufrir las Entidades Aseguradoras en el ramo de Recreo es el derivado de los hundimientos; pues bien, únicamente durante un período de seis meses, en el quinquenio del muestreo, algunos de ellos de embarcaciones de relevancia, han ocasionado un empeoramiento considerable de los resultados técnicos de las Entidades.

Los desfavorables resultados han revelado la insuficiencia del “colchón” de primas del ramo de embarcaciones para absorber siniestros punta con indemnizaciones millonarias; como es sabido la ocurrencia de este tipo de siniestros es la que desequilibra el resultado de una cartera saneada, por ello, no hay que prescindir de la posibilidad de su ocurrencia a la hora de fijar las tarifas técnicas anuales.

Respecto a la actividad productiva en los Astilleros españoles durante el quinquenio en estudio, ha resultado positiva tanto en puestas de quilla como en botadura y negativa en las entregas (actividad ponderada) resulta ligeramente positiva con el 28% y 45% en GT y CGT respectivamente. En los tres casos predomina la exportación sobre la producción nacional, indagando en la cartera de pedidos, refleja cifras positivas en mercantes y negativas en pesqueros, siendo las más significativas las de exportación en mercantes, que pasan de 533.455 GT a 796.121 GT con un porcentaje positivo del 49%.

En nuevos contratos las cifras totales son positivas por influencia de la exportación en mercantes ya que los nuevos contratos en pesqueros tanto para armadores nacionales como para la exportación da porcentajes muy altos con cifras bajas.

Una vez repasada superficialmente la evolución de la flota española, comenzaremos en el siguiente epígrafe con el estudio y sondeo de siniestros realizado durante el quinquenio 1.990-1.995.

## **VI – 2. - Análisis muestral de los distintos sondeos.-**

Antes de comenzar el estudio estadístico global creemos conveniente hacer una serie de aclaraciones, acerca de las pautas de trabajo que hemos seguido en la realización del mismo, con el fin de que sea más fácil la búsqueda y comprensión de la información que en cada momento sea necesaria.

La información utilizada para la realización de este estudio, la han facilitado las entidades colaboradoras, citadas mas adelante, a la Unión Española de entidades aseguradoras y reaseguradoras, de cada uno de sus buques asegurados y consta de dos partes: Una de información general de las condiciones de los buques (Tonelaje, antigüedad, zona geográfica, edad, etc.); y otra de información estadística (sobre siniestros, tipos de accidentes pérdidas de vidas humanas, tipos de buques, etc.)

Después de depurar todos los datos, los resultados finales han sido analizados escrupulosamente, para eliminar posibles errores en el envío de la información

Como la información estadística se puede tratar de distintas maneras, de acuerdo a los fines que se persigan, Nosotros hemos creído conveniente seguir las siguientes pautas al tratar la información:

Respecto a la información del buque es probable que el mismo accidente afecte a más de un buque, como en el caso de una colisión, por lo que el número de buques afectados no tienen por que coincidir siempre con el número de accidentes. A efectos estadísticos es necesario conocer el número de buques siniestrados, por lo tanto la información recogida viene referida al número de buques y no al número de accidentes.

También viene referida la información al nombre del buque, arqueo bruto, año de construcción, nacionalidad y tipo de buque, esto último es importante en la medida que la naturaleza de la actividad a bordo es diferente, y por tanto las circunstancias que dan origen a los siniestros así como las consecuencias derivadas de estos serán distintas.

En cuanto al tipo de accidente, los accidentes los hemos clasificado en 8 categorías diferentes dejando un noveno apartado con la denominación de “otros”, que abarca un sinfín de siniestros que por separado no serían suficientes para poderles dar un tratamiento estadístico correcto. Los grupos que hemos seleccionado son los siguientes:

- a) Hundimiento, en el cual hemos incluido a los buques o embarcaciones que se han hundido a consecuencia de una vía de agua o de temporal, aquí no hemos incluido los provocados por otros tipos de accidentes marítimos, que relacionamos separados, cada uno en su grupo correspondiente.
- b) Incendio/explosión, hemos incluido en este grupo los buques y embarcaciones afectados como consecuencia de un incendio o explosión a bordo, haciendo la advertencia de que, los provocados o derivados de otro accidente marítimo, no los contabilizamos como incendio, Si no, cada uno en su grupo correspondiente, de acuerdo al accidente que provocó el incendio o explosión.

- c) Colisión, buque y embarcaciones afectados al abordar o colisionar contra un buque, muelle u objeto flotante, boya, baliza, tronco a la deriva, etc. Hemos incluido en este grupo también, los buques y embarcaciones que hayan sido abordados por otros durante la navegación, fondeados, parados o atracados.
- d) Varada, en este grupo, ha incluido los buques y embarcaciones cuyo accidente provenga del contacto del casco con el fondo, con la arena de las playas o rocas de la costa, así como con los restos de naufragios posados en el fondo del mar.
- e) Escora, Incluimos en este grupo a los buques y embarcaciones que hayan sufrido una inclinación tal que afecte a su estabilidad, bien sea producida por mal tiempo, o por corrimiento de carga o por otra causa cualquiera, y que supongan un grave peligro de hundimiento o de daños personales y/o materiales.
- f) Fallo de Máquinas/Estructural, este grupo abarca a los buques y embarcaciones que tengan un daño en la máquina o el casco, producidos por causas diferentes a las contempladas en los otros grupos de accidentes, y que pueda suponer un grave peligro para la seguridad del buque y de la tripulación.
- g) Desaparición, hemos considerado esta vicisitud, cuando después de pasar un período razonable de tiempo y tras realizar una búsqueda exhaustiva, no se tienen noticias de un buque o embarcación, y existen razones fundadas para creer que se ha perdido a causa de los peligros inherentes a la navegación. Se le da por desaparecido con resultado de pérdida total.

Como causas del accidente podemos distinguir tres grupos. El fallo humano, que puede, asimismo, depender de causas objetivas como la fatiga y los métodos de trabajo, o subjetivas directamente conectadas con las variables humanas, hemos considerado como tales, los accidentes provocados exclusivamente por negligencia, imprudencia, error u omisión individual o colectiva en las operaciones de a bordo, la navegación o la maniobra del buque; el fallo material, de carácter objetivo, que depende del buque en su materialidad y de los métodos de trabajo que se realicen a bordo y hemos considerado los accidentes debidos a una avería o averías en máquinas, en los equipos de navegación o en la estructura del buque por mal estado del mismo, falta del debido mantenimiento u otras deficiencias del material; el Mal Tiempo, independiente de los factores anteriores, pero determinante en el medio marino, por lo que consideramos como tales a los accidentes producidos como consecuencia de las condiciones desfavorables meteorológicas y un cuarto grupo para las causas desconocidas, de las que no se tiene información al no poderse llevar a cabo la investigación del accidente o cuando no están comprendidas en las otras causas.

Como muertos hemos tomado las víctimas cuyo cuerpo ha sido recuperado y como desaparecidos aquellos cuyo cuerpo no se pudo recuperar.

Como heridos, consideramos a los tripulantes o pasajeros que como consecuencia de un accidente marítimo han sufrido alguna lesión personal siendo necesaria asistencia médica.

En cuanto a la localización geográfica, hemos establecido las siguientes zonas: Océano Pacífico, Océano Atlántico, Mar Mediterráneo, Mar del Norte, Mar Cantábrico, Océano Indico, Mar Caribe, Golfo Pérsico, Mar de China, Mar Negro, Mar Rojo y un grupo al que denominamos Fluviales donde incluimos los accidentes que han ocurrido en los ríos navegables.

Por último los tipos de buques que hemos establecido son los siguientes: Carga General, Containeros o Porta-Contenedores, Mineraleros, Petroleros, Quimiqueros, Gaseros, Pasaje, Rolones, Remolcadores, Pesqueros, Yates y un último grupo al que hemos denominado “Otros” para incluir en él a un sinfín de artefactos flotantes y embarcaciones que no tienen peso específico, en cuanto a siniestralidad, para formar grupo por ellos solos.

Al iniciar el trabajo de campo nos encontramos con un sinfín de datos e información que pueden dar lugar a diferentes estudios y análisis del sector marítimo, desde el principio encontramos dos grupos claramente diferenciados, uno es el grupo de los pesqueros, y otro es el grupo de los mercantes. Pensamos hacer el muestreo solo en uno de los grupos, pero posteriormente, preferimos hacer un estudio general de la siniestralidad en el mundo marítimo, dejando abierta la posibilidad de nuevas vías de investigación en un tema que es muy interesante y de capital importancia para la economía de cualquier país.

Durante nuestra investigación y para conseguir una buena base de gestión contamos con un tamaño muestral suficiente, es decir que nos permite utilizar métodos de inferencia, es decir que los resultados obtenidos o conclusiones finales se puedan extrapolar a la población global a la que pertenece, sin que esta extrapolación nos lleve a diferencias significativas. Para elaborar este estudio estadístico hemos contado con la colaboración de UNESPA<sup>183</sup>, y de varias entidades del ramo de Transportes (Cuadro 1º), cuyas primas representan el 62,48% del total de recaudaciones

---

<sup>183</sup> Unión española de entidades aseguradoras y reaseguradoras

del conjunto del mercado asegurador de los riesgos marítimos, con lo que hemos pretendido cumplir con el requisito de suficiencia estadística.

<b>ENTIDADES ASEGURADORAS</b>
<b>AGF UNIÓN Y EL FENIX (Madrid)</b>
<b>GRUPO MAPFRE (Madrid)</b>
<b>GRUPO VITALICIO (Madrid)</b>
<b>GRUPO CAHISPA (Canarias)</b>
<b>WINTERTHUR (Canarias)</b>
<b>LLOYD'S (Barcelona)</b>

Cuadro 1º: Entidades que nos han facilitado datos e información sobre la siniestralidad del ramo.

El estudio está basado en la información aportada sobre 4.300 buques, mercantes, pesqueros y embarcaciones de recreo, durante el quinquenio 1.990-1.995.

Podríamos realizar una información estadística sobre: Distribución de primas; Siniestralidad Global y evolución del ramo. No obstante nuestro trabajo se ha limitado a la siniestralidad de los buques mercantes estudiando el Nº. de siniestros, en cada uno de los cinco años, la causa que los provocó, La siniestralidad según el tipo de mercante; según el tipo de accidente; según la edad del buque; según la zona donde ocurrió el percance; según el mes del año en que ocurrió así como el número de toneladas que abarcan dichos siniestros y sus porcentajes evaluados. Comenzaremos este sondeo analizando los distintos elementos a considerar:

- 1º. - Nº y % de buques por tipo de accidente.
- 2º. - Nº de accidentes según tipo de buques.
- 3º. -Tipos de buque por tipo de accidente.
- 4º. - Nº y tipos de accidentes por meses.
- 5º. - Nº de accidentes por zona y año.

6º. - Causas del accidente según tipo de buque.

7º. - Accidentes según la edad del buque.

8º. - Número de personas afectadas.

El cuadro nº2 nos muestra los porcentajes de distribución del número de siniestros que se producen por tipo de accidente y por número de buques estableciéndose el porcentaje que representan con respecto al número total de buques y de toneladas siniestrados en todo el año, haciéndose un cuadro (Cuadro 2bis), aparte con los accidentes cuya consecuencia final fue la pérdida total y/o abandono, porque es la causa que provoca mayores cuantías de indemnización. Concretamente ha dado lugar a una siniestralidad de 18.420 millones de pesetas, lo que supone el 41% del total del quinquenio estudiado.

<b>Nº DE BUQUES Y % POR TIPO DE ACCIDENTE, AÑO 1.990</b>				
<b>TIPO DE ACCIDENTE</b>	<b>Nº DE BUQUES</b>	<b>TONELADAS TOTALES</b>	<b>% S/TRB</b>	<b>% S/NºBq.</b>
<b>Incendio/Ejplos.</b>	<b>139</b>	<b>105.097</b>	<b>3,70</b>	<b>24,42</b>
<b>Colisión/Abordaje</b>	<b>57</b>	<b>285.744</b>	<b>10,06</b>	<b>10,02</b>
<b>Varada</b>	<b>61</b>	<b>457.304</b>	<b>16,10</b>	<b>10,72</b>
<b>Vía agua/Hundim.</b>	<b>113</b>	<b>568.080</b>	<b>20,00</b>	<b>19,86</b>
<b>Escora</b>	<b>50</b>	<b>624.898</b>	<b>22,00</b>	<b>8,79</b>
<b>Fallo Mec./Estruc.</b>	<b>106</b>	<b>795.325</b>	<b>28,00</b>	<b>18,63</b>
<b>Desaparición</b>	<b>41</b>	<b>284</b>	<b>0,01</b>	<b>7,21</b>
<b>Otros</b>	<b>2</b>	<b>3.716</b>	<b>0,13</b>	<b>0,35</b>
<b>TOTALES:</b>	<b>569</b>	<b>2.840.448</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Cuadro Nº 2. Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

<b>ACCIDENTES CON PERDIDA TOTAL AÑO 1.990</b>				
<b>Pérdida total</b>	<b>157</b>	<b>850.146</b>	<b>27,59%</b>	<b>29,93%</b>

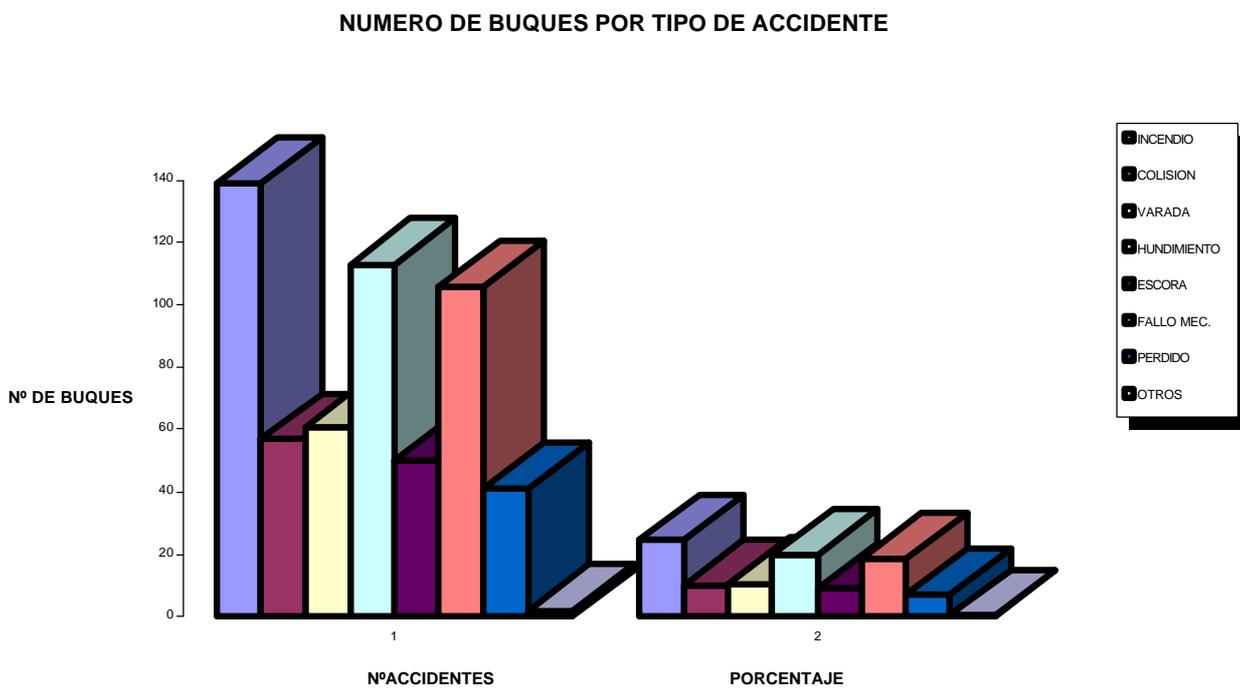
Cuadro 2bis, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Del cuadro nº 2 podemos observar varios resultados que son dignos de resaltar, por ejemplo vemos que el número de toneladas y el nº de buques no guardan ninguna relación y que por tanto no hay una correspondencia entre ambas cantidades. El siniestro que más número de buques se cobró fue el incendio con un total de 139 buques que representan un 22,42% del total de buques siniestrados (569) durante el año 1.990, sin embargo, el tonelaje perdido en esos siniestros fue de 105.097 Tns. Es decir, un 3,70% del total de pérdidas del año (2.840.448 Tns.) Le sigue en importancia, por su número, el siniestro de hundimiento, con un total de 113 buques, que representan un 19,86% del total del año que fueron 569, sin embargo el tonelaje perdido si guarda alguna relación con el número de buques perdidos, 568.080 Tns, o lo que es lo mismo un 20% del total de pérdidas anuales.. Le sigue en proporción de buques siniestrados el producido por fallos mecánicos y estructurales, con un total de 106 buques que representan un 18,63% del total anual En este grupo siniestral, también se nota cierta correspondencia entre número de buques y número de toneladas perdidas, 795.325 Tns. Que representan el mayor porcentaje de pérdidas del año con un 28% del total anual.

El resto de siniestros un 37,09% del total anual, se reparte en distintos siniestros y en el siguiente orden, según porcentajes: En primer lugar, Varada con un total de 61 buques, que representan un 10,72% del total anual y también tiene un porcentaje alto de pérdida de tonelaje, alrededor de 457.304 Tns. Que suponen un 16,10% del total anual. En segundo lugar, colisión/abordaje con 57 buques que representan un porcentaje del 10,06% del total anual, correspondiéndole en pérdida de tonelaje un 10,02% (285.744 Tns.). En tercer lugar se encuentra la Escora con 50 buques (8,79%) a los que les corresponde una pérdida de tonelaje de 624.898 Tns.(22% del total anual). En cuarto lugar se encuentra la desaparición con 41 buques que representa el 7,21% del total anual (569) y a los que corresponde una pérdida de tonelaje de 284 Tns., es decir un 0,01% del total de pérdidas del año 1.990. En quinto lugar agrupamos a todos los demás que no tienen consideración como grupo independiente, son artefactos flotantes de múltiple naturaleza y clase, pero que representan un total de 2 buques (0,35%), y un total de 3.716 Tns. (0,13%).

La desproporción entre nº de buques y tonelaje la producen los pesqueros y yates, que a su vez, son los de más alto índice de siniestralidad a lo largo del año.

El siguiente gráfico muestra los porcentajes de distribución del tipo de siniestros que se producen por cada tipo de buque. Esta relación se establece sobre conocimiento del total de siniestros ocurridos, de los cuales las entidades colaboradoras tienen

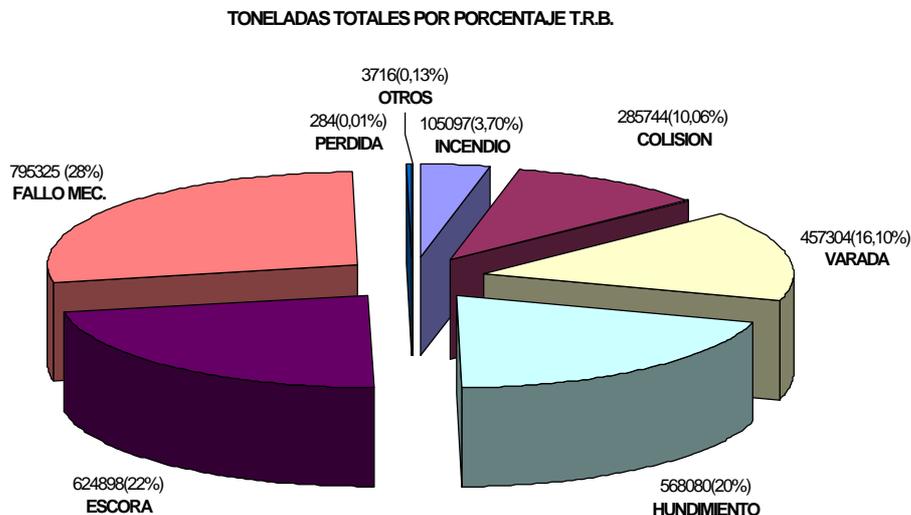


En el gráfico correspondiente al cuadro nº 2 se aprecian directamente y sin necesidad de porcentajes, las diferencias abismales entre un siniestro y otro, pero además, para dar una mejor visión de las diferencias entre número de buques y toneladas perdidas, hemos separado los gráficos referentes a número de buques y el referido a número de toneladas.

En el gráfico de los buques siniestrados vemos cierta correspondencia entre incendio, hundimiento y fallo mecánico, mientras que entre los demás sucede lo mismo pero con una diferencia bastante notable.

Tengamos en cuenta que de los siniestros de incendio reportados el 72,35% lo ocupan buques pesqueros y el 7,2% corresponde a embarcaciones deportivas y el resto, un 20,45% se lo reparten el resto de buques y embarcaciones.

Con respecto a la pérdida total, analizada en el cuadro nº 2bis. Vemos que del total de 569 buques siniestrados, 157 lo fueron con consecuencias de pérdida total, lo que representó un 29,93% del total y un tonelaje de 850.146 Tns. Que suponen un 27,59% del total anual.



Del análisis del gráfico nº 2, correspondiente a toneladas totales por porcentaje TRB. observamos con mas claridad y exactitud las diferencias comentadas anteriormente.

En este gráfico vemos que por causa de los incendios, el número de toneladas perdidas es mínimo, estando mas repartidas las pérdidas correspondientes a fallo mecánico, escora, hundimiento, varada y en menor proporción la colisión o abordaje, siendo casi nulas, las pérdidas de tonelaje por otros motivos y por pérdida.

Esta proporción tiene cierta lógica, pues vemos que, efectivamente un fallo mecánico o estructural, suele ir acompañado de siniestro y, por supuesto, en buques de carga son mas frecuentes e importantes, ya que un fallo en un super tanque o mineralero o portacontenedor moderno, supone un número de toneladas enorme que rompe los porcentajes standar

En definitiva, del gráfico anterior se desprende que el N° de toneladas no guarda relación con el numero de buques y que los mayores porcentajes de frecuencia relativa los producen los incendios, hundimientos y averías mecánicas o estructurales.

En el cuadro N°3 estudiamos la evolución de la siniestralidad atendiendo al tipo de accidente y al mes del año en que ocurrió.

Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos, de los cuales las entidades colaboradoras tienen conocimiento.

<b>N° Y TIPOS DE ACCIDENTE POR MESES, AÑO 1.990</b>									
<b>MESES DEL AÑO</b>	<b>INCENDIO</b>	<b>COLISIÓN</b>	<b>VARADA</b>	<b>HUNDIMIENTO</b>	<b>ESCORA</b>	<b>FALLO/MECÁNICO-</b>	<b>PERDIDO</b>	<b>OTROS</b>	<b>PARCIAL</b>
<b>ENERO</b>	12	2	4	9	7	3	5	0	<b>42</b>
<b>FEBRERO</b>	11	3	7	17	6	5	5	0	<b>54</b>
<b>MARZO</b>	13	5	9	6	2	2	4	0	<b>41</b>
<b>ABRIL</b>	11	3	7	17	6	5	2	0	<b>33</b>
<b>MAYO</b>	5	3	2	10	0	5	4	0	<b>29</b>
<b>JUNIO</b>	11	4	3	11	1	3	4	0	<b>37</b>
<b>JULIO</b>	10	7	1	7	7	9	3	0	<b>44</b>
<b>AGOSTO</b>	12	7	8	13	5	28	4	0	<b>77</b>
<b>SEPTIEMBRE</b>	12	7	6	9	5	12	3	2	<b>56</b>
<b>OCTUBRE</b>	18	2	8	11	4	13	3	0	<b>59</b>
<b>NOVIEMBRE</b>	15	10	4	8	5	9	2	0	<b>53</b>
<b>DICIEMBRE</b>	9	5	3	7	6	12	2	0	<b>44</b>
<b>TOTALES</b>	<b>139</b>	<b>57</b>	<b>61</b>	<b>113</b>	<b>50</b>	<b>106</b>	<b>41</b>	<b>2</b>	<b>569</b>

Cuadro 3, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

El siguiente gráfico nos muestra la distribución del volumen de accidentes y tipo por meses del año

Del análisis del cuadro n° 3 también se observan algunos hechos que debemos destacar: En primer lugar vemos que el mayor índice de siniestralidad se presenta durante el mes de Agosto, con un total de 77 siniestros que suponen un 13,53% del total de siniestros ocurridos repartido en fallo mecánico, 28(36,4%); hundimiento, 13 (16,9%); incendio, 12 (15,6%); varada, 8 (10,4%); colisión, 7 (9,1%); escora, 5 (6,5%) y perdido, 4 (5,2%). Lo que puede llevarnos a pensar que el hecho de que en esa época

estén de vacaciones la mayoría de las tripulaciones fijas de los buques, puede ser uno de los motivos del mayor número de averías y de fallos.

El siguiente mes, en número de siniestros, es el de Octubre, con un total de 59 siniestros, que representa un 10,37% del total y que se halla repartido en: incendio, 18 casos (30,5%); fallo mecánico, 13 casos (22,03%); hundimiento, 11 casos (18,64%); varada, 8 casos (13,6%); escora, 4 casos (6,8%); perdido, 3 casos (5,1%) y colisión, 2 casos (3,4%).

El siguiente mes en cantidad de siniestros es Septiembre con un total de 56 buques, que representan un 9,8% del total anual, repartidos en incendio y fallo mecánico, la misma cantidad para ambos, 12 casos (21,4% + 21,4%); hundimiento, 9 casos (16,1%); colisión, 7 casos (12,5%); varada, 6 casos (10,7%); escora, 5 casos (8,9%); perdido, 3 casos (5,4%); otros, 2 casos (3,6%).

El siguiente mes en número de siniestros es el de Febrero con 54 siniestros, que representan un 9,5% del total anual de siniestralidad, repartido en: Hundimiento, 17 casos (31,5%); Incendio, 11 casos (20,1%); varada, 7 casos (12,97%); escora, 6 casos (11,11%) y perdidos, 5 casos (9,3).

Noviembre es el mes que sigue en el porcentaje de siniestros mensuales con 53 accidentes, que representan un 9,3% del total anual, distribuido en incendios, 15 casos (28,3%); abordajes, 10 casos (18,9%); fallo mecánico, 9 casos (17%); hundimientos, 8 casos (15,1%); escora, 5 casos (9,43%); varada, 4 casos (7,55%) y perdidos, 2 casos (3,78%).

Sigue Diciembre con 44 siniestros, que representan un 7,73% del total anual, repartidos en: fallo mecánico, 12 casos (27,3%); incendio, 9 casos (20,5%); hundimientos, 7 casos (15,91%); escora, 6 casos (13,64%); colisión, 5 casos (11,4%); varada, 3 casos (6,82%) y perdidos, 2 casos (4,55%).;

Enero registra 42 siniestros en el año 1.990, un 7,38% del total, repartidos en: incendios, 12 casos (28,57%); hundimientos, 9 casos (21,43%); escora, 7 casos (16,67%); perdidos, 5 casos (11,9%); varada, 4 casos (9,52%); fallo mecánico, 3 casos (7,14%) y abordajes, 2 casos (4,76%).

Marzo registró 41 siniestro en el año 1.990, lo que representa un 7,21% del total anual, repartido en: incendio, 13 casos (31,71%); varada, 9 casos (21,95%);

hundimiento, 6 casos (14,63%); colisión, 5 casos (12,19%); perdidos, 4 casos (9,76%) y escora y fallo mecánico, 2 casos cada uno (4,88%+4,88%).

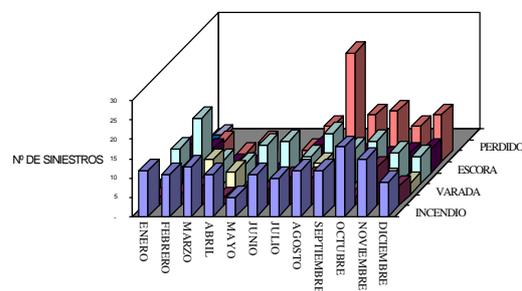
Abril registró 33 siniestros durante todo el año, que representan un 8,92% del total anual de siniestralidad, distribuida en: hundimientos, 17 casos (51,52%); incendio, 11 casos (33,33%); varada, 7 casos (21,21%); escora 6 casos (18,18%); fallo mecánico, 5 casos (15,15%); colisión, 3 casos (9,09%) y perdidos, 2 casos (6,06%).

El mes que registró un menor índice de siniestralidad fue el de Mayo con un total de 29 siniestros, que representan un 5,1% del total anual, distribuido en: hundimientos, 10 casos (34,5%); incendio y fallo mecánico, 5 casos cada uno (17,24%+17,24%); perdidos, 4 casos (13,79%); colisión, 3 casos (10,34%) y varada, 2 casos (6,89%).

Junio registró un total de 37 siniestros, es decir un 6,5% del total de 1.9990, distribuidos en incendio y hundimiento, 11 casos cada uno (29,73%+29,73%); perdidos y colisión, 4 casos cada uno (18,81%+18,81%); varada y fallo mecánico, 3 casos cada uno (8,11%+8,11%) y escora, un caso (2,71%).

Julio registró también 44 siniestros, un 7,73% del total anual, repartido en: incendios, 10 casos (22,7%); fallo mecánico, 9 casos (20,45%); Colisión, Hundimiento y escora, 7 casos cada uno (15,9%+15,9%+15,9%); perdidos, 3 casos (6,82%) y varada, 1 caso (2,3%).

**NÚMERO Y TIPO SINIESTRO POR MESES**



El cuadro nº4 nos muestra el número de accidentes que se producen por tipo de buques. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos, de los cuales las entidades, que han colaborado, tienen conocimiento

<b>TIPOS DE ACCIDENTE POR TIPOS DE BUQUES, AÑO 1.990</b>										
<b>TIPOS DE BUQUE</b>	<b>INCENDIO</b>	<b>COLISIÓN</b>	<b>VARADA</b>	<b>HUNDIMIENTO</b>	<b>O</b>	<b>ESCORA</b>	<b>FALLO MECÁNICO</b>	<b>PERDIDOS</b>	<b>OTROS</b>	<b>PARCIALES</b>
<b>CARGA GRAL.</b>	21	5	6	3		7	3	10	0	<b>55</b>
<b>CONTAINERO</b>	1	2	1	2		3	1	0	0	<b>10</b>
<b>MINERALERO</b>	10	1	3	0		3	1	4	0	<b>22</b>
<b>PETROLEROS</b>	25	1	1	2		0	2	2	0	<b>33</b>
<b>QUIMIQUERO</b>	13	2	1	1		1	0	3	0	<b>21</b>
<b>GASEROS</b>	1	1	1	0		0	1	2	0	<b>6</b>
<b>PASAJE</b>	9	3	1	1		3	0	2	0	<b>19</b>
<b>ROLÓN</b>	4	1	1	0		3	1	0	0	<b>10</b>
<b>REMOLCADOR</b>	5	0	1	1		0	0	1	0	<b>8</b>
<b>PESQUERO</b>	36	35	16	66		21	23	11	0	<b>208</b>
<b>YATE</b>	9	5	29	35		8	74	6	1	<b>167</b>
<b>OTROS</b>	5	1	0	2		1	0	0	1	<b>10</b>
<b>TOTAL:</b>	<b>139</b>	<b>57</b>	<b>61</b>	<b>113</b>		<b>50</b>	<b>106</b>	<b>41</b>	<b>2</b>	<b>569</b>

Cuadro 4, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

En esta relación que nos muestra el cuadro nº 4, es donde podemos apreciar una mayor diferencia entre los distintos tipos de buques y de siniestros, apareciendo una gran diferencia y porcentajes muy elevados al tratarse de pesqueros y embarcaciones deportivas o yates.

El mayor número de siniestros los protagonizaron los pesqueros con un total de 208 buques, que suponen un 36,56% del total de siniestros del año. Si bien, en este número van incluidos todos los tipos de pesqueros. Estos siniestros se repartieron por tipo de accidente en: hundimientos, 66 casos (31,73%); incendios, 36 casos (17,31%); abordajes, 35 casos (16,83%); fallo mecánico, 23 casos (11,06%); escora, 21 casos (10,1%); y perdidos, 11 casos (5,29%).

Sigue en porcentaje el grupo de los yates, con 167 siniestros, que suponen el 29,35% del total de siniestralidad de todo el año, distribuido en: fallo mecánico, 74 casos (44,31%); hundimientos, 35 casos (20,96%); varada, 29 casos (17,36%); incendios, 9 (5,39%); escora, 8 casos (4,79%); perdidos, 6 casos (3,59%); colisión, 5 casos (2,99%) y otros, un caso (0,6%).

El tercer grupo corresponde a carga general, con 55 siniestros, que suponen un 9,67% del total anual, distribuido del siguiente modo: incendios, 21 casos (38,18%); perdidos, 10 casos (18,18%); escora, 7 casos (12,73%); varada, 6 casos (10,91%); colisión, 5 casos (9,09%) y hundimientos y fallos mecánicos, 3 casos cada uno (5,45%+5,45%).

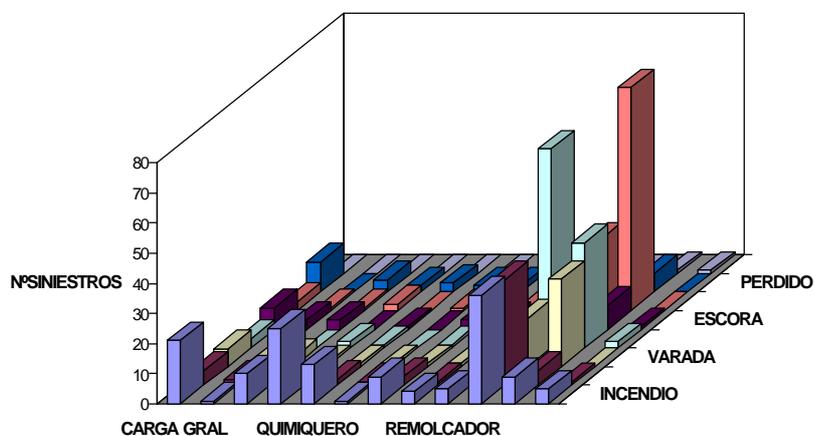
El cuarto grupo lo acaparan los petroleros con un total de 33 siniestros, es decir un 5,8% del cómputo anual de siniestralidad, repartidos en: incendios, 25 casos (75,76%); hundimientos, fallos mecánicos y perdidos, 2 casos cada uno (6,06%+6,06%+0,06%); y colisión y varada, un caso cada uno (3,03%+3,03%).

El porcentaje siguiente lo ocupan los mineraleros, con 22 siniestros del total anual, que corresponde a 3,87% del total anual, distribuido en: incendios, 10 casos (45,45%); perdidos, 4 casos (18,18%); varadas y escoras, 3 casos cada uno (13,64%+13,64%+13,64%) y colisión y fallo mecánico, un caso cada uno (4,54%).

Los quimiqueros inciden con un número de siniestros muy parecido al anterior, 21 siniestros, que representan un 3,69% del total anual, distribuidos en: incendios, 13 casos (61,9%); perdidos, 3 casos (14,29%); colisión, 2 casos (9,52%) y varada, hundimiento y escora, un caso cada uno (4,76%+4,76%+4,76%).

En el gráfico se nos muestra de forma más clara la distribución del número de siniestros que se produjeron por tipo de buque y tipo accidente.

### **TIPOS DE SINIESTRO POR TIPOS DE BUQUE**



Los buques de pasaje representan 19 siniestros, que corresponde a un 3,34% del total anual, distribuido en: incendios, 9 casos (47,37%); colisión y escora, 3 casos cada uno (°15,79%+15,79%); perdidos, 2 casos (10,53%) y varada y hundimiento, un caso cada uno ( 5,26%+5,26%).

Los containeros, siniestrados fueron 10 que representan un 1,76% del total anual, repartido entre: escora, 3 casos (30%); escora y colisión, dos casos cada uno (20%+20%) y colisión, incendio y fallo mecánico, un caso cada uno (10%+10%+10%).

Los buque rolón siniestrados fueron también 10 luego suponen un 1,76% del total, distribuido entre: incendios, 4 casos (40%); escora, 3 casos (30%) y colisión varada y fallo mecánico un caso cada uno (10%+10%+10%).

En el grupo de otros, se registraron también 10 siniestros, es decir un 1,76% del total anual, distribuido entre: incendios, 5 casos (50%); hundimientos, 2 casos (20%) y colisión, escora y otros, un caso cada uno (10%+10%+1=%).

Los remolcadores sufrieron 8 siniestros, que suponen un 1,41% del total anual, distribuidos entre: incendios, 5 casos (62,5%) y varada, hundimiento y perdidos, un caso cada uno (12,5%+12,5%+12,5%).

Por último, el grupo menos siniestrado fue el de los gaseros, claro que su número también es muy inferior al de los demás buques, con 6 siniestros, que representan un 1,054% del total anual, distribuidos entre: perdidos, 2 casos (33,33%) ; incendios, colisiones, varadas y fallos mecánicos, un caso cada uno (16,67%+16,67%+16,67%+16,67%).

Este estudio se realiza sobre el total de los siniestros ocurridos por tipos de buques, de los cuales las entidades colaboradoras tienen conocimiento.

En el cuadro N°5 realizamos un estudio de la siniestralidad, atendiendo, por una parte, a las causas propiamente dichas, como son el mal tiempo, el fallo humano, el fallo material y el grupo de causas desconocidas, que ya explicamos en la introducción del estudio estadístico y por otra parte atendiendo al tipo de buque que sufre el accidente:

<b>CAUSAS DEL ACCIDENTE SEGÚN TIPO DE BUQUE, AÑO 1990</b>					
<b>TIPO DE BUQUE</b>	<b>MAL TIEMPO</b>	<b>FALLO HUMANO</b>	<b>FALLO MATERIAL</b>	<b>DESCONOCIDA</b>	<b>PARCIALES</b>
<b>CARGA GRAL</b>	13	31	5	6	<b>55</b>
<b>CONTAINERERO</b>	4	4	2	0	<b>10</b>
<b>MINERALERO</b>	6	11	5	0	<b>22</b>

<b>PETROLEROS</b>	0	29	3	1	<b>33</b>
<b>QUIMIQUEROS</b>	1	11	7	2	<b>21</b>
<b>GASEROS</b>	0	3	2	1	<b>6</b>
<b>PASAJE</b>	4	11	2	2	<b>19</b>
<b>ROLÓN</b>	5	3	1	1	<b>10</b>
<b>REMOLCADOR</b>	0	3	3	2	<b>8</b>
<b>PESQUERO</b>	74	32	73	29	<b>208</b>
<b>YATE</b>	61	17	65	24	<b>167</b>
<b>OTROS</b>	3	3	2	2	<b>10</b>
<b>TOTALES:</b>	<b>171</b>	<b>158</b>	<b>170</b>	<b>70</b>	<b>569</b>

Cuadro 5, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Si observamos la distribución de las causas, según el número de siniestros ocurridos en cada una de ellas, comprobaremos que son el mal tiempo 171 siniestros, que suponen un 30,05% del total anual, distribuido entre pesqueros, 74 casos (43,27%); Yates, 61 casos (35,67%); carga general, 13 casos (7,6%); mineraleros, 6 casos (3,51%); rolón, 5 casos (2,9%); containeros y pasaje, 4 casos cada uno (2,34%); otros, 3 casos (1,75%) y quimiqueros, un caso (0,58%). y los fallos materiales, 170 casos, que suponen un 29,88% del total anual, distribuido entre: pesqueros, 73 casos (42,94%); yates, 65 casos (38,24%); quimiqueros, 7 casos (4,12%); mineraleros y carga general, 5 casos (2,94%+2,94%); Remolcadores y petroleros, 3 casos cada uno (1,76%+1,76%); otros, pasaje, gaseros, y containeros, 2 casos cada uno (1,18%+1,18%+1,18%+1,18%) y rolón, un caso (0,59%).

El fallo humano supuso 158 siniestros, es decir un 27,77% del total de siniestralidad anual, distribuidos entre: pesqueros, 32 casos (20,25%); carga general, 31 casos (19,62%); petroleros, 29 casos (18,35%); yates, 17 casos (10,76%); pasaje, quimiqueros y mineraleros, 11 casos cada uno (6,96%+6,96%+6,96%); containero, 4 casos (2,53%) y otros, remolcadores, rolones y gaseros, 3 casos cada uno (1,9%+1,9%+1,9%+1,9%).

Causas desconocidas supuso 70 siniestros, es decir un 1,23% del total anual, distribuidos entre: pesqueros, 29 casos (41,43%); yates, 24 casos (34,29%); carga general, 6 casos (8,57%); otros, remolcadores, pasaje y quimiqueros, 2 casos cada uno (

2,86%+2,86%+2,86%+2,86%) y rolones, gaseros y petroleros, un caso cada uno (1,43%).

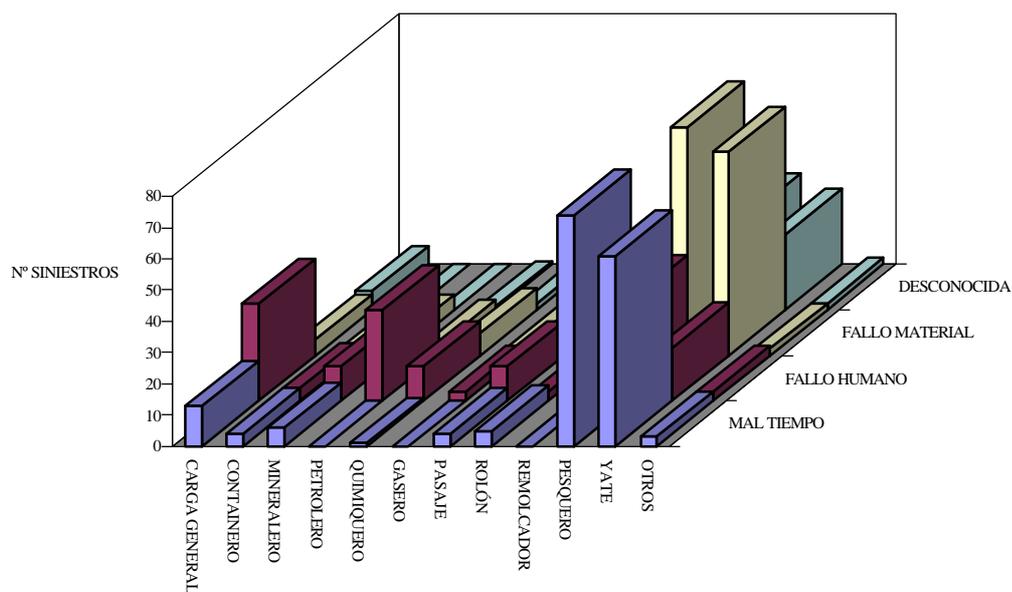
Analizando el nº de buques, vemos que el mayor numero corresponde a los pesqueros con 208 que suponen un 36,55% del total anual, distribuidos entre: mal tiempo, 74 casos ( 35,58%), fallo material, 73 casos (35,1%); fallo humano, 32 casos (15,38%) y causas desconocidas, 29 casos (13,94%).

Los yates suponen 167 siniestros que supone un 29,35% del total anual, distribuidos entre: fallo material, 65 casos (38,92%); mal tiempo, 61 caso (36,53%); causas desconocidas, 24 casos (14,37%) y fallo humano, 17 casos (10,18%).

La carga general sufrió 55 siniestros que suponen un 9,67% del total de la siniestralidad anual, distribuido entre: fallo humano, 31 casos (56,36%); mal tiempo, 13 casos (23,64%); causas desconocidas, 6 casos (10,91%) y fallo material, 5 casos (9,09%).

Los petroleros tuvieron 33 siniestros, que suponen un 5,8% del total anual, distribuido entre: fallo humano, 29 casos (87,88%); fallo material, 3 casos (9,09%) y causas desconocidas, un caso (3,03%).

#### CAUSA DEL SINIESTRO SEGÚN TIPO DE BUQUE



Los mineraleros sufrieron en el año 1.990 22 accidentes, que suponen un 3,87% del total anual, distribuido entre: fallo humano, 11 casos (50%); mal tiempo, 6 casos (27,27%) y fallo material, 5 casos (22,73%).

Los quimiqueros siniestrados fueron 21, que representan un 3,69% del total nacional, distribuido entre: fallo humano, 11 casos (52,38%); fallo material, 7 casos (33,33%); causas desconocidas, 2 casos (9,52%) y mal tiempo, un caso (4,76%).

Los buques de pasaje siniestrados fueron 19 que representan un 3,34% del total anual, distribuido entre: fallo humano, 11 casos (57,89%); Mal tiempo, 4 casos (21,05%) y Fallo material y causas desconocidas, 2 casos cada uno (10,53%+10,53%).

Otros buques o artefactos supusieron 10 siniestros que corresponden a un 1,76% del total anual, que se distribuye entre: mal tiempo y fallo humano, 3 casos (30%) y fallo material y causas desconocidas, 2 casos cada uno (20%+20%).

Los rolones siniestrados fueron también 10, luego suponen un 1,76% del total anual, distribuido entre: mal tiempo, 5 casos (50%); fallo humano, 3 casos (30%) y fallo material y causas desconocidas, un caso cada uno (10%+10%).

Los containeros también fueron 1º los siniestrados, y también suponen un 1,76% del total anual, distribuido entre: fallo humano y mal tiempo, 4 casos (40%+40%) y fallo material, 2 casos (20%).

Los remolcadores siniestrados fueron 8 que representan un 1,41% del total anual, distribuido entre: fallo humano y fallo material, 3 casos (37,5%+37,5%) y causas desconocidas, 2 casos (25%).

Por último el menos siniestrado es el grupo de los gaseros con solo 6 siniestros que suponen un 1,054% del total anual, distribuido entre: fallo humano, 3 casos (50%); fallo material, 2 casos (33,33%) y causas desconocidas, un caso (16,67%).

Analizaremos en el cuadro N°6 la siniestralidad de los accidentes por la zona donde ocurrieron y el año en que ocurrieron.

<b>NUMERO DE ACCIDENTES POR ZONA, AÑO 1.990</b>													
<b>AÑO</b>	<b>PACÍFICO</b>	<b>ATLÁNTICO</b>	<b>MEDITERRÁNEO</b>	<b>MAR DEL NORTE</b>	<b>CANTÁBRICO</b>	<b>OCEANO INDICO</b>	<b>MAR CARIBE</b>	<b>GOLFO PÉRSICO</b>	<b>MAR DE CHINA</b>	<b>MAR ROJO</b>	<b>MAR NEGRO</b>	<b>FLUVIALES</b>	<b>TOTALES</b>
<b>1.990</b>	<b>90</b>	<b>243</b>	<b>145</b>	<b>15</b>	<b>34</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>569</b>

Cuadro 6, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Como se desprende del cuadro N°6 la mayor magnitud de siniestralidad se registra en el Atlántico, con casi un 42,7% del total de los siniestros. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales las entidades tienen conocimiento.

El mayor número de siniestros se registra en el Atlántico 243 accidentes que suponen 42,71% del total anual

Le sigue el Mar Mediterráneo con 145 accidentes, que suponen un 25,48% del total de siniestralidad anual.

El Océano Pacífico es el tercero en porcentaje de siniestros con 90 accidentes, que suponen un 15,82% del total anual

En el Mar Cantábrico se registraron 34 accidentes que suponen un 5,97% del total anual.

Mar del Norte y Golfo pérsico tuvieron el mismo número de accidentes, es decir 15 cada uno, que les supone un 2,64% respectivamente.

El Océano Índico, registró 14 siniestros, que representan un 2,46% del total anual.

En el Mar Caribe, fueron 11 los siniestros, que suponen un 1,93% del total anual.

El Mar de China solo reportó 2 accidentes que suponen el 0,35% del total anual.

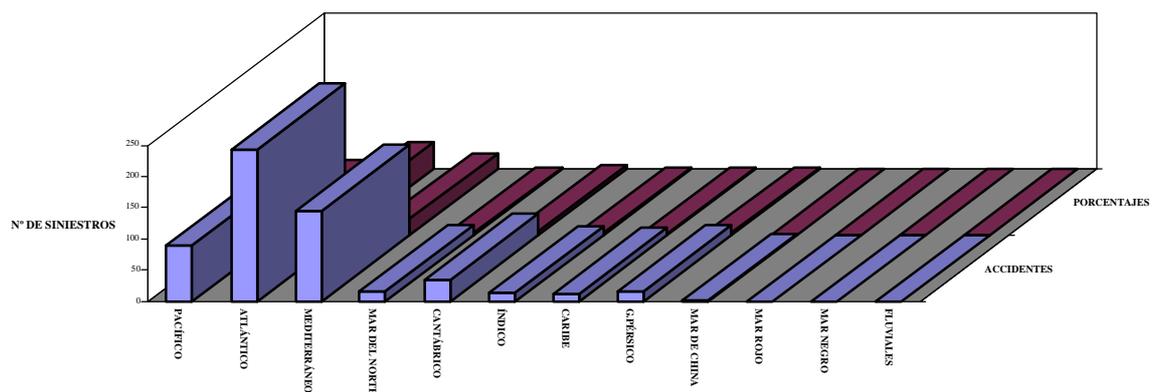
Del resto no tienen constancia de accidentes con sus asegurados las diferentes entidades colaboradoras. Así que haremos análisis con los datos obtenidos y por las diferencias que se notan entre las distintas zonas geográficas, podemos deducir, que una de las razones de esta escasez de datos es que las entidades colaboradoras tienen su mayor cobertura de riesgo en esas zonas, que por otra parte son las zonas que abarcan el 73% del tráfico marítimo internacional.

En el gráfico siguiente mostramos los porcentajes de distribución del número de siniestros que se produjeron en el año 1.990 por zonas geográficas y es más claro aún que el cuadro nº6, pues vemos con perfecta claridad donde se concentran los siniestros y por tanto las zonas de riesgo.

No obstante es de suponer que el Océano Pacífico y el Mar de China deben tener bastantes mas accidentes que los reportados en este estudio, pero es una muestra secuencial que puede interpolarse perfectamente en cualquier otra zona geográfica, con la seguridad de recoger datos y cifras muy próximas a la realidad.

Incluso en cada una de las zonas descritas hay regiones con mayor índice de riesgo y por tanto de siniestralidad.

#### NÚMERO DE SINIESTROS POR ZONA GEOGRÁFICA



Analizaremos seguidamente en el cuadro N°7, la siniestralidad atendiendo al número de accidentes según el tipo de buques:

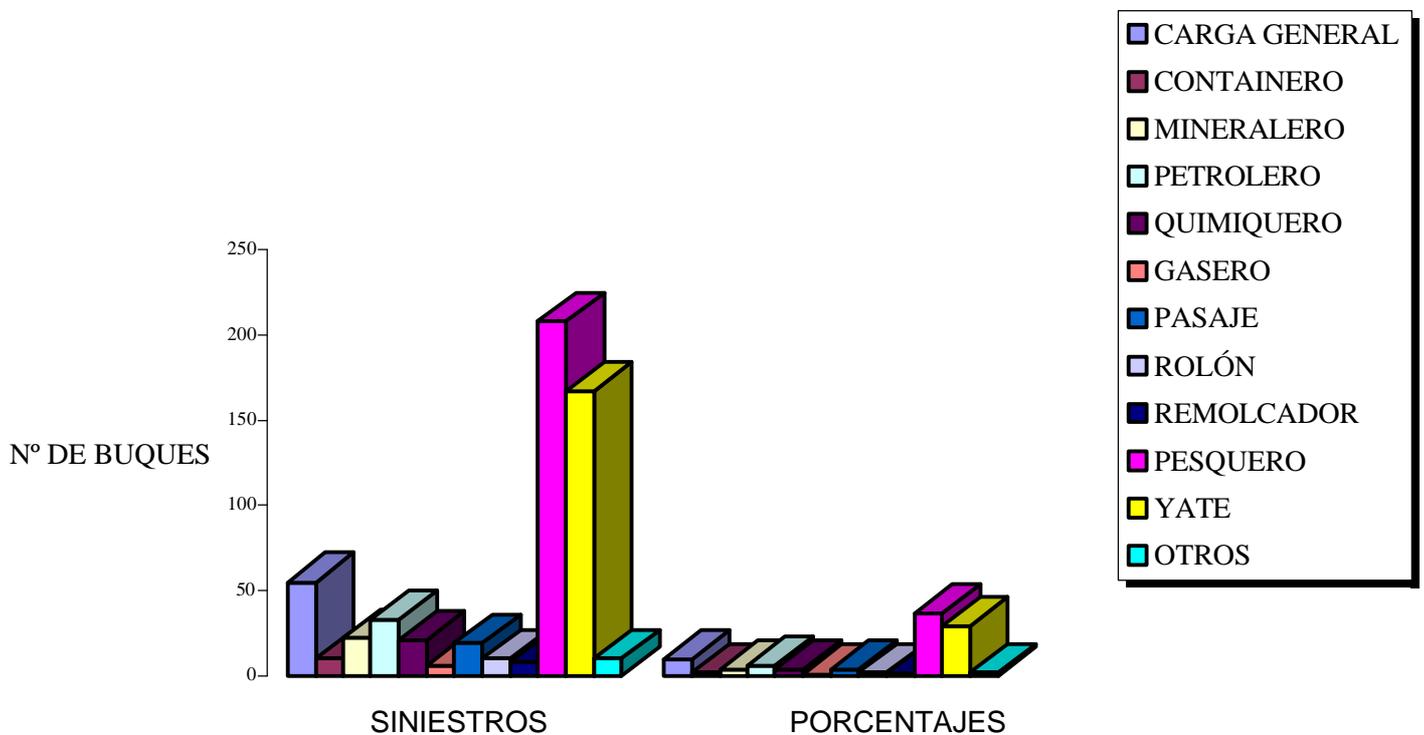
<b>NÚMERO DE ACCIDENTES SEGÚN TIPO DE BUQUES, AÑO 1.990</b>		
<b>TIPO DE BUQUE</b>	<b>Nº ACCIDENTES</b>	<b>%</b>
<b>CARGA GENERAL</b>	55	9,67
<b>PORTACONTENEDORES</b>	10	1,75
<b>MINERALEROS</b>	22	3,87
<b>PETROLEROS</b>	33	5,80
<b>QUIMICUEROS</b>	21	3,69
<b>GASEROS</b>	6	1,05
<b>PASAJEROS</b>	19	3,34
<b>ROLONES</b>	10	1,76
<b>REMOLCADORES</b>	8	1,41
<b>PESQUEROS</b>	208	36,55
<b>YATES</b>	167	29,35
<b>OTROS</b>	10	1,76
<b>TOTALES</b>	<b>569</b>	<b>100</b>

Cuadro 7, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Los porcentajes de este cuadro ya se han comentado en el cuadro n° 5, luego nos remitimos a él para cualquier aclaración o consulta.

El siguiente gráfico muestra los porcentajes de distribución del número de siniestros de acuerdo al tipo de buques:

## NÚMERO DE ACCIDENTES SEGÚN TIPO DE BUQUE



En el cuadro N°8 haremos referencia a los siniestros ocurridos con relación a la edad del buque durante el año 1.990. Esta relación se obtiene sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales, las entidades colaboradoras tienen conocimiento.

<b>ACCIDENTES SEGÚN LA EDAD DEL BUQUE, AÑO 1.990</b>						
<b>&lt;5 AÑOS</b>	<b>ENTRE 5-10 AÑOS</b>	<b>ENTRE 10-15 AÑOS</b>	<b>ENTRE 15-20 AÑOS</b>	<b>ENTRE 20-25 AÑOS</b>	<b>&gt;25 AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
66	83	109	87	93	131	<b>569</b>

Cuadro 8, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Los siniestros ocurridos a buques con una edad comprendida dentro de los primeros 5 años de existencia fueron 66 en el año 1.990, lo que supone un 11,6% del total anual.

Los siniestros ocurridos a buques de edad comprendida entre 5 y 10 años, fueron 83 en total, lo que supone un 14,59% del total anual.

Los siniestros ocurridos a buques cuya edad estaba comprendida entre 10 y 15 años, fueron 109 lo que supone un 19,16% del total anual.

Los siniestros de los buques cuya edad estaba comprendida entre 15 y 20 años fueron 87, que suponen un 15,29% del total anual.

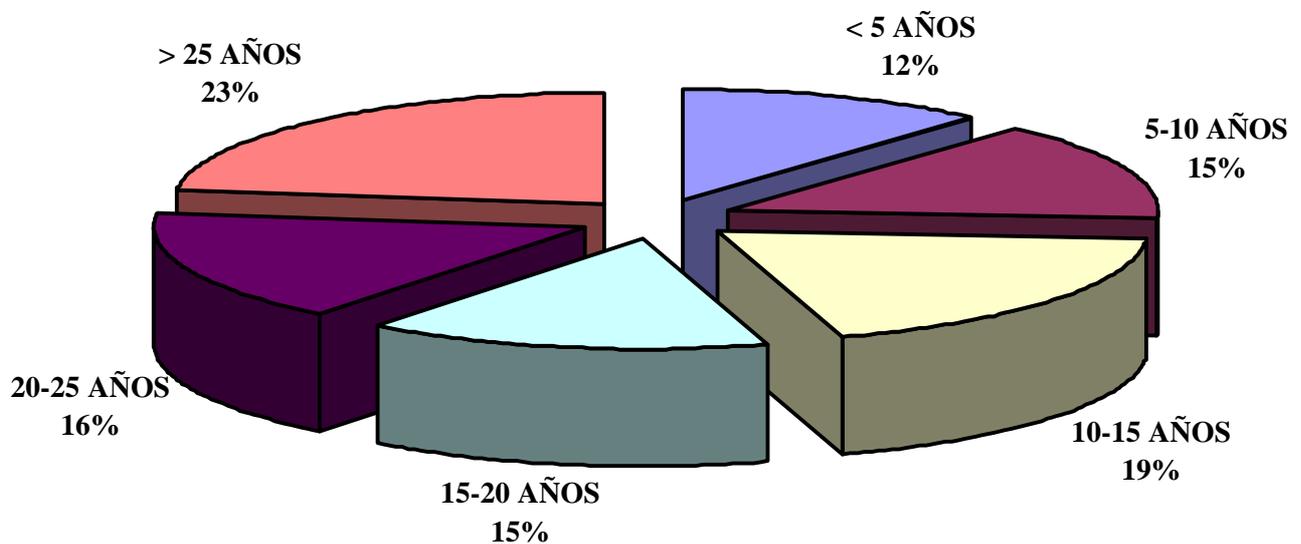
Los siniestros ocurridos a los buques cuya edad estaba comprendida entre los 20 y 25 años, fueron 93, lo que supone un 16,34% del total anual.

Por último el número de siniestros sufridos durante el año 1.990, por buques cuya edad superaba los 25 años, fue de 131, lo que supone un 23,02% del total de la siniestralidad anual.

Del análisis de este cuadro observamos que la época mas segura de la vida de un buque suele ser entre 5 y 20 años, habiendo un elevado número de siniestros en el primer quinquenio y a partir de los 20 años, si bien es verdad que el quinquenio de 10 a 15 años, es particularmente crítico, según podemos ver.

El siguiente gráfico nos muestra los porcentajes correspondientes a los accidentes con relación al número de buques y a la edad de los mismos.

### SINIESTROS SEGÚN EDAD DEL BUQUE



En el gráfico no se aprecia con la misma claridad que los anteriores la verdadera diferencia de porcentajes que hay en los diferentes quinquenios analizados, pero hay que tener en cuenta que en ese gran número de siniestros en buques mayores de 25 años, la mayor parte de ellos también corresponde a pesqueros, ya que la flota pesquera suele tener una tasa de edad muy elevada y por tanto con un alto riesgo de siniestros de todo tipo, a los que unimos las crisis económicas, las restricciones que para la conservación

de la fauna marina ponen los distintos países ribereños, las licencias restrictivas para los diferentes caladeros, y el bajo precio que en el mercado tiene un producto tan difícil de obtener de la mar, y tenemos otros ingredientes que pueden incitar a aumentar la siniestralidad en los buques de pesca.

Los yates influyen poco en este aspecto, puesto que su edad no es determinante al hacer un estudio de siniestralidad, ya que, su esfuerzo y utilización, no se pueden comparar al de los buques mercantes y pesqueros.

En el cuadro N°9 hacemos referencia al número de personas heridas, muertas o desaparecidas,

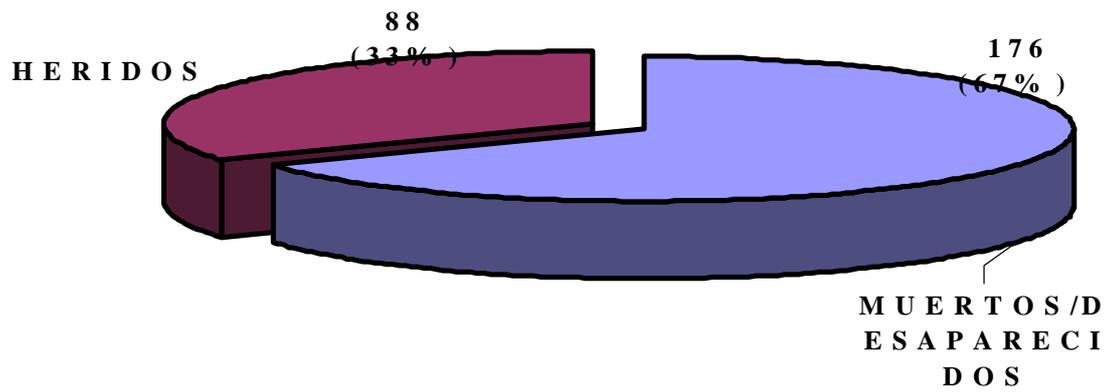
<b>PERSONAS AFECTADAS POR LOS SINIESTROS DEL AÑO 1.990</b>		
<b>MUERTOS/DESAPARECIDOS</b>	<b>HERIDOS</b>	<b>TOTAL</b>
176	88	<b>264</b>

Cuadro 9, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Analizando el cuadro n° 9 vemos que se obtiene un total de 176 casos de muerte, que supone un 66,66% del total de los accidentados, mientras que los heridos fueron 88, que representan un 33,33% del total de personas siniestradas durante el año 1.990.,

Esta relación se obtiene del total de los siniestros ocurridos de los cuales las entidades colaboradoras tienen noticias.

**PERSONAS AFECTADAS EN LOS SINIESTROS**



El cuadro n°10 nos muestra los porcentajes de distribución del número de siniestros que se produjeron, por tipo de accidente y por número de buques; estableciéndose el porcentaje que representan con respecto al número total de buques y de toneladas siniestradas en todo el año 1.991, haciéndose un cuadro (Cuadro 10bis), aparte con los accidentes cuya consecuencia final fue la pérdida total y/o abandono, al ser la causa que provoca mayores cuantías de indemnización.

<b>N° DE BUQUES Y % POR TIPO DE ACCIDENTE AÑO 1.991</b>				
<b>TIPO DE ACCIDENTE</b>	<b>N° DE BUQUES</b>	<b>TONELADAS TOTALES</b>	<b>% S/TRB</b>	<b>% S/N°Bq.</b>
<b>Incendio/Ejplos.</b>	<b>132</b>	<b>315.287</b>	<b>11,89</b>	<b>29,27</b>
<b>Colisión/Abordaje</b>	<b>55</b>	<b>1.029.655</b>	<b>38,33</b>	<b>12,19</b>
<b>Varada</b>	<b>60</b>	<b>407.036</b>	<b>15,35</b>	<b>13,31</b>
<b>Vía agua/Hundim.</b>	<b>134</b>	<b>45.875</b>	<b>1,73</b>	<b>29,71</b>
<b>Escora</b>	<b>28</b>	<b>32.351</b>	<b>1,22</b>	<b>6,21</b>
<b>Fallo Mec./Estruc.</b>	<b>15</b>	<b>171.856</b>	<b>6,48</b>	<b>3,33</b>
<b>Desaparición</b>	<b>1</b>	<b>265</b>	<b>0,01</b>	<b>0,22</b>
<b>Otros</b>	<b>26</b>	<b>649.402</b>	<b>24,49</b>	<b>5,76</b>
<b>TOTALES:</b>	<b>451</b>	<b>2.651.737</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Cuadro N° 10. Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

<b>ACCIDENTES CON PERDIDA TOTAL AÑO 1.991</b>				
<b>Pérdida total</b>	<b>152</b>	<b>197.286</b>	<b>7,44%</b>	<b>33,7%</b>

Cuadro 10bis, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Analizando el cuadro n° 10 podemos obtener distintas informaciones, unas relacionadas con el n° de buques siniestrados y otras relacionadas con el número de toneladas perdidas. Así que empezaremos viendo el número de buques siniestrados por

tipo de incidente y así podemos observar que de los 451 buques reportados en 1.991, la mayor cantidad de siniestros fueron causados por hundimientos, 134, que suponen un 29,71% del total anual de buques siniestrados y que en pérdida de toneladas supuso una pérdida de 45.875 Tns. Que corresponden a un 1,73% del total de toneladas perdidas en todo el año. Podemos comprobar que los porcentajes de ambas cantidades no guardan ningún tipo de relación o correspondencia.

Los buques que sufrieron incendios fueron 132 en total, lo que supone un 29,27% del computo anual, correspondiendo una pérdida de tonelaje de 315.287 Tns, lo que supone un 11,89% del total de pérdidas anuales, y tampoco guardan correspondencia los porcentajes de las dos cantidades analizadas.

Los buques varados fueron 60, que suponen un 13,3% del total anual y al que correspondieron unas pérdidas de 407.036 Tns. Que suponen un 15,35% del total de pérdidas anuales de tonelaje.

Los buques abordados o colisionados fueron 55, es decir un 12,19% del total anual, al que corresponde una pérdida de 1.029.655 Tns, que representan un 38,33% del total de toneladas perdidas en todo el año, del análisis se deduce que los buques implicados eran de gran porte, por el alto porcentaje de pérdida y el bajo porcentaje de buques siniestrados.

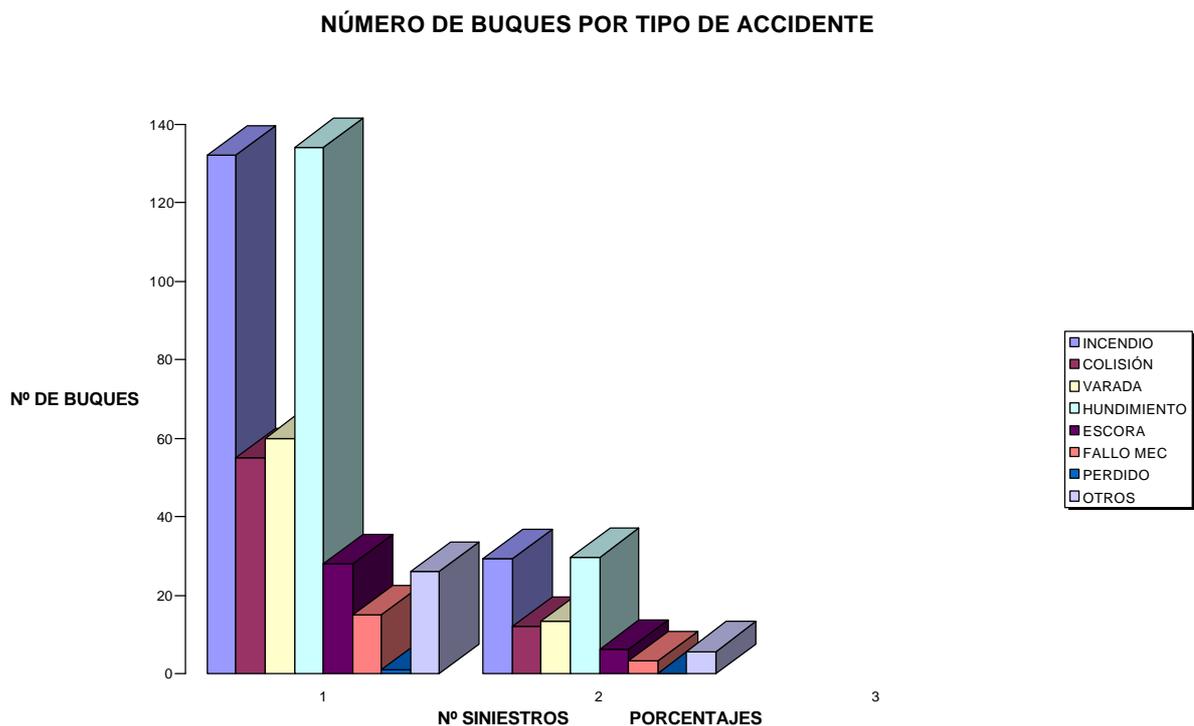
La escora afectó a 28 buques, lo que supone un 6,21% del total anual y le correspondieron 32.351 toneladas de pérdida que es un 1,22% del total anual.

En el grupo de otros siniestros aparecen 26 buques implicados, es decir un 5,76% del total anual al que correspondieron 649.402 toneladas de pérdida, un 24,49% del tonelaje perdido durante el año completo.

Por fallo mecánico o estructural fueron afectados 15 buques, un 3,33% del total anual, al que correspondieron 171.856 Tns, que suponen un 6,48% de las pérdidas de tonelaje anual.

Por último desaparecidos solo hubo un buque, 0,22% del total anual al que correspondió unas 265 Tns. De pérdidas lo que supone un 0,01% de las pérdidas de tonelaje de todo el año 1.991.

El siguiente gráfico muestra los porcentajes de distribución del tipo de siniestros que se producen por cada tipo de buque. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos, de los cuales las entidades colaboradoras tienen conocimiento.

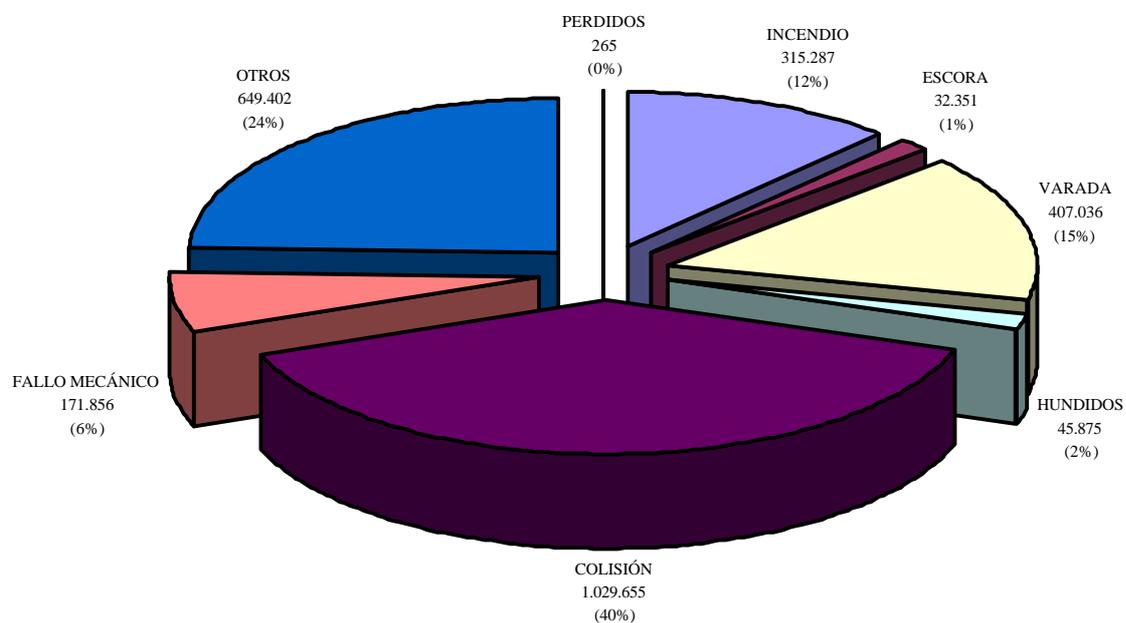


De todos estos siniestros debemos resaltar que como pérdida total estuvieron afectados 152 buques del total, es decir, un 33,7% del total de siniestros y que las pérdidas en toneladas correspondientes fueron 197.286, esto es un 7,44% del total de pérdidas anuales.

Del gráfico obtenemos una información sino más exacta que la del cuadro si más clara, porque nos deja comprobar de forma tangible los distintos siniestros y sus

diferencias porcentuales, que en algunos casos son muy notables, como ocurre con incendio y hundidos

### PORCENTAJES SEGÚN TONELAJE TOTAL



Del gráfico anterior se desprende que el N° de toneladas no guarda relación con el número de buques y que los mayores porcentajes de frecuencia relativa los producen los incendios, hundimientos y averías mecánicas o estructurales.

El cuadro N°11 estudia la evolución de la siniestralidad atendiendo al tipo de accidente y al mes del año en que ocurrió:

<b>N° Y TIPOS DE ACCIDENTE POR MESES, AÑO 1.991</b>									
<b>MESES DEL AÑO</b>	<b>INCENDIO/ EXPLOSIÓN</b>	<b>COLISIÓN/ ABORDAJE</b>	<b>VARADA</b>	<b>VÍA DE AGUA HUNDIMIENTO</b>	<b>ESCORA</b>	<b>FALLO/ MECÁNICO- ESTRUCTURAL</b>	<b>DESAPARECIDO</b>	<b>OTROS</b>	<b>PARCIALES</b>
ENERO	11	3	5	14	0	4	0	0	<b>37</b>
FEBRERO	7	4	8	10	1	4	0	2	<b>36</b>
MARZO	11	3	3	9	2	0	0	4	<b>32</b>
ABRIL	4	6	1	12	2	5	0	5	<b>35</b>
MAYO	12	4	3	11	1	0	0	1	<b>32</b>
JUNIO	11	3	4	9	3	0	0	0	<b>30</b>
JULIO	14	11	3	6	2	0	1	2	<b>39</b>
AGOSTO	13	8	11	13	3	1	0	2	<b>51</b>
SEPTIEMBRE	12	3	11	13	5	1	0	2	<b>47</b>
OCTUBRE	10	4	2	17	3	0	0	4	<b>40</b>
NOVIEMBRE	14	6	5	18	5	0	0	2	<b>38</b>
DICIEMBRE	13	0	4	14	1	0	0	2	<b>34</b>
<b>TOTALES</b>	<b>132</b>	<b>55</b>	<b>60</b>	<b>134</b>	<b>28</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>26</b>	<b>451</b>

Cuadro 11, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Es el mes de Agosto el que registra un mayor índice de siniestralidad en el año 1991 con 51 buques, que representan el 11,31% del total anual, distribuido entre: incendios y hundimientos, 13 casos cada uno (25,49%+25,49%); varadas, 11 casos (21,57%); colisión, 8 casos (15,68%); escora, 3 casos (5,88%); otros, 2 casos (3,92%) y fallo mecánico, un caso (1,96%).

Sigue en orden al porcentaje de siniestralidad el mes de Septiembre con 47 accidentes que suponen un 10,42% del total anual, distribuido entre. Hundimientos, 13 casos (27,66%); incendios, 12 casos (25,53%); varada, 11 casos (23,4%); escora, 5 casos (10,64%); abordajes, 3 casos (6,38%); otros, 2 casos (4,25%) y fallos mecánicos, un caso (2,13%).

En Octubre hubo 40 casos reportados, que representan un 8,87% del total anual, distribuido entre: hundimientos, 17 casos (42,5%); incendios, 10 casos (25%); colisión y otros, 4 casos cada uno (10%+10%); escoras, 3 casos (7,5%) y varada, 2 casos (5%).

Durante el mes de Julio hubo 39 accidentes, que suponen el 8,65% del total anual, distribuido entre: incendios, 14 casos (35,9%); abordajes, 11 casos (28,2%); hundimientos, 6 casos (15,38%); varadas, 3 casos (7,69%); escora y otros, 2 casos cada uno (6,13%+6,13%) y desaparecidos, un caso (2,64%).

En Noviembre hubo 38 siniestros, que representan el 8,43% de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 18 casos (47,37%); incendios, 14 casos (36,84%); colisión, 6 casos (15,79%); varada y escora, 5 casos cada uno (13,16%) y otros, 2 casos (5,26%).

El mes de Enero reportó 37 accidentes, que representan el 8,2% del total anual de siniestralidad, distribuido entre: hundimientos, 14 casos (37,84%); incendios, 11 casos (29,73%); varadas, 5 casos (13,5%); fallo mecánico, 4 casos (10,81%) y abordajes, 3 casos (8,11%).

En Febrero hubo 36 accidentes, que representan el 7,98% del total anual de siniestralidad, distribuido entre: hundimientos, 10 casos (27,78%); varadas, 8 casos (22,22%); incendios, 7 casos (19,44%); abordajes y fallos mecánicos, 4 casos cada uno (11,11%+11,11%); otros, 2 casos (5,55%) y escoras, un caso (2,78%).

En Abril fueron 35 los buques accidentados, que suponen un 2,22% del total anual de siniestralidad, distribuido entre: hundimientos, 12 casos (34,29%); abordajes, 6 casos (17,14%); fallos mecánicos y otros, 5 casos cada uno (14,29%+14,29%); incendios, 4 casos (11,43%); escoras, 2 casos (5,72%) y varadas, un caso (2,86%).

Diciembre reportó 34 accidentes, que representan un 7,54% del total anual de siniestralidad, distribuido entre: hundimientos, 14 casos (41,18%); incendios, 13 casos (38,24%).

Varadas, 4 casos (11,76%); otros, 2 casos (5,88%) y escoras, un caso (2,94%).

Marzo registró 32 accidentes, que representan el 7,09% del total anual de siniestralidad, distribuida entre: incendios, 11 casos (34,375%); hundimientos, 9 casos (28,125%); otros, 4 casos (12,5%); varadas y colisiones, 3 casos cada uno (9,375%+9,375%) y escoras, 2 casos (6,25%).

Mayo reportó también 32 accidentes que suponen el 7,09% de siniestralidad anual, distribuida entre: incendios, 12 casos (37,5%); hundimientos, 11 casos (34,37%); abordajes, 4 casos (12,5%); varada, 3 casos (9,37%) y escoras y otros, un caso cada uno (3,12%+3,12%).

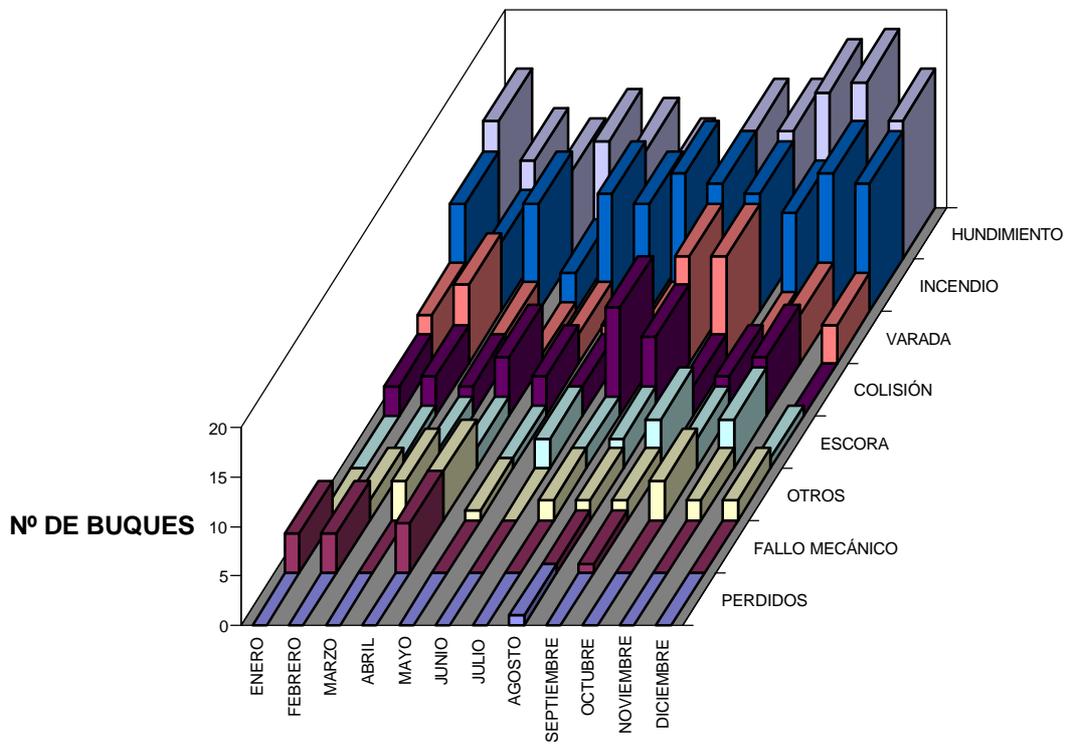
El mes que menos accidentes registró fue Junio, con solo 30 siniestros, que representan el 6,65% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios, 11 casos (36,67%); hundimientos, 9 casos (30%); varadas, 4 casos (13,33%) y colisiones y escoras, 3 casos cada uno (10%+10%).

Del análisis realizados en cuadro y gráfico podemos observar un elevado número de accidentes en los meses de Julio, Agosto y Septiembre y después al final y comienzo del año, esto es, Noviembre, Diciembre y Enero. Siendo los hundimientos, incendios, varadas y colisiones, los accidentes mas frecuentes.

Estos análisis harían muy interesante un estudio pormenorizado de las causas que provocan el incremento de siniestros, en determinados meses del año, como hemos deducido del cuadro anterior y del gráfico siguiente.

El siguiente gráfico muestra el porcentaje del volumen de accidentes y tipos, por meses del año, comprobando, una vez más, los diferentes porcentajes de siniestralidad con relación a determinadas épocas del año.

**NÚMERO Y TIPO DE SINIESTRO SEGÚN MESES**



El cuadro nº12 nos muestra el número de accidentes que se producen. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos por tipo de buques, de los cuales las entidades tienen conocimiento

<b>TIPOS DE BUQUE POR TIPO DE ACCIDENTE, AÑO 1.991</b>									
	<b>INCENDIO/</b>	<b>COLISIÓN</b>	<b>VARADA</b>	<b>HUNDIMIENTO</b>	<b>ESCORA</b>	<b>FALLO MECÁNICO</b>	<b>PERDIDOS</b>	<b>OTROS</b>	<b>PARCIALES</b>
<b>CARGA GRAL.</b>	30	9	3	9	6	3	0	0	<b>60</b>
<b>CONTAINERO</b>	4	4	0	0	0	1	0	2	<b>11</b>
<b>MINERALERO</b>	10	3	6	6	0	0	0	1	<b>26</b>
<b>PETROLEROS</b>	19	1	2	2	1	0	0	1	<b>26</b>
<b>QUIMQUERO</b>	2	1	0	5	0	0	0	0	<b>8</b>
<b>GASEROS</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>PASAJE</b>	4	1	1	6	0	0	0	2	<b>14</b>
<b>ROLÓN</b>	3	2	0	0	0	0	0	1	<b>6</b>
<b>REMOLCADOR</b>	2	1	1	1	0	0	0	0	<b>5</b>
<b>PESQUERO</b>	33	21	12	65	11	5	0	9	<b>156</b>
<b>YATE</b>	11	5	34	29	7	4	1	5	<b>96</b>
<b>OTROS</b>	14	7	1	11	3	2	0	5	<b>143</b>
<b>TOTAL:</b>	<b>132</b>	<b>55</b>	<b>60</b>	<b>134</b>	<b>28</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>26</b>	<b>451</b>

Cuadro 12, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Del análisis del cuadro nº12 observamos que el número mayor de accidentes, como ya va siendo habitual en nuestro trabajo, se registra en el grupo de los pesqueros con 156 siniestros, lo que supone el 4,92% de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 65 casos (41,67%); incendios, 33 casos (21,15%); abordajes, 21 casos (13,46%); varadas, 12 casos (7,69%); escoras, 11 casos (7,05%); otros, 9 casos (5,77%) y fallos mecánicos, 5 casos (3,20%).

El grupo formado por otros, registró 143 accidentes, que representan un 31,7% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios, 14 casos (9,79%); hundimientos, 11

casos (7,69%); abordajes, 7 casos (4,89%); otros, 5 casos (3,5%); escoras, 3 casos (2,098%); fallos mecánicos, 2 casos (1,4%) y varadas, un caso (0,7%).

El número de yates siniestrados, fue de 96, que representa el 21,28% de la siniestralidad anual, distribuida entre: varadas, 34 casos (35,42%); hundimientos, 29 casos (30,21%); incendios, 11 casos (11,46%); escoras, 7 casos (7,29%); colisión y otros, 5 casos cada uno (5,21%+5,21%); fallos mecánicos, 4 casos (4,17%) y perdidos, un caso (1,04%).

En carga general se reportaron 60 accidentes, que representan un 13,3% del total de siniestralidad anual, distribuida entre: incendios, 30 casos (50%); colisión y hundimientos, 9 casos cada uno (15%+15%); escoras, 6 casos (10%) y varadas y fallos mecánicos, 3 casos cada uno (5%+5%).

Los mineraleros accidentados en 1.991 fueron 26, que representan un 5,76% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios, 10 casos (3,85%); varadas y hundimientos, 6 casos cada uno (23,08%); colisiones, 3 casos (11,54%) y otros, un caso (3,85%).

Los petroleros accidentados también fueron 26, que suponen el 5,76% del total anual de siniestralidad, distribuida entre: incendios, 19 casos (73,08%); varadas y hundimientos, 2 casos cada uno (7,69%+7,69%) y otros, escoras y abordajes, un caso cada uno (3,85%+3,85%+3,85%).

Los buques de pasaje siniestrados reportados en 1.991 fueron 14, que representan el 3,1% de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 6 casos (42,86%); incendios, 4 casos (28,57%); otros, 2 casos (14,29%) y colisiones y varadas, un caso cada uno (7,14%+7,14%).

Los containeros accidentados fueron 11, que representan el 2,44% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios y abordajes, 4 casos cada uno (36,36%+36,36%); otros, 2 casos (18,18%) y fallos mecánicos, un caso (9,09%).

Quimiqueros accidentados fueron 8, que representan el 1,77% de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 5 casos (62,5%); incendios, 2 casos (25%) y colisiones, un caso (12,5%).



Los hundimientos fueron 134, que representan el 29,71% de la siniestralidad anual, distribuida entre: pesqueros, 65 casos (48,51%); yates, 29 casos (21,64%); otros, 11 casos (8,21%); carga general, 9 casos (6,72%); Pasaje y mineraleros, 6 casos cada uno (4,48%); Quimiqueros, 5 casos (3,73%); petroleros, 2 casos (1,49%) y remolcadores, un caso (0,75%).

Los incendios registrados en el gráfico suponen 132 accidentes, que representan un 29,27% de la siniestralidad anual, distribuida entre: pesqueros, 33 casos (25%); carga general, 30 casos (22,73%); petroleros, 19 casos (13,29%); otros, 14 casos (10,61%); yates, 11 casos (8,33%); Mineraleros, 10 casos (7,58%); containeros y pasaje, 4 casos cada uno (3,03% +3,03%); rolones, 3 casos (2,27%) y remolcadores y quimiqueros, 2 casos cada uno (1,51%).

La varada ocurrió en 60 accidentes, que representan el 13,3% de la siniestralidad anual, distribuida entre: yates, 34 casos (56,7%); pesqueros, 12 casos (20%); mineraleros, 6 casos (10%); carga general, 3 casos (5%); petroleros, 2 casos (3,33) y otros, remolcadores y pasaje, un caso cada uno (1,67%).

La colisión ocasionó 55 siniestros, que representan el 12,195% de la siniestralidad anual, distribuida entre: pesqueros, 21 casos (38,18%); carga general, 9 casos (16,36%); otros, 7 casos (12,73%); yates, 5 casos (9,09%); containeros, 4 casos (7,27%); Mineraleros, 3 casos (5,45%); rolones, 2 casos (3,64%) y remolcadores, pasaje, quimiqueros y petroleros un caso cada uno (1,82% +1,82% +1,82% +1,82%);

En el grupo de otros ocurrieron 26 accidentes que representan el 5,76% de la siniestralidad anual, distribuida entre: pesqueros, 9 casos (34,61%); yates y otros, 5 casos cada uno (19,23%); pasaje y containeros, 2 casos cada uno (7,69%+7,69%) y rolones, petroleros y mineraleros un caso cada uno (3,85%+ 3,85%+3,(5%).

Los fallos mecánicos ocasionaron 15 accidentes, que representan el 3,33% de la siniestralidad anual, distribuida entre: pesqueros, 5 casos (33,33%); yates, 4 casos (26,67%); carga general, 3 casos (20%); otros, 2 casos (13,33%) y containeros, un caso (6,67%). Como perdidos solo se reportó un caso de un yate que supone el 0,22% de la siniestralidad anual.

En el cuadro N°13 Analizamos la siniestralidad atendiendo a las causas, tipos de buque y tipos de accidentes:

<b>CAUSAS DE LOS ACCIDENTE SEGÚN TIPO DE BUQUE, AÑO 1.991</b>					
<b>TIPOS DE BUQUE</b>	<b>MAL TIEMPO</b>	<b>FALLO HUMANO</b>	<b>FALLO MATERIAL</b>	<b>PERDIDO</b>	<b>PARCIALES</b>
CARGA GRAL	11	28	15	6	<b>60</b>
CONTAINERO	1	4	5	1	<b>11</b>
MINERALERO	5	14	1	6	<b>26</b>
PETROLEROS	1	18	4	3	<b>26</b>
QUIMIQUEROS	1	1	5	1	<b>8</b>
GASEROS	0	0	0	0	<b>0</b>
PASAJE	4	4	1	5	<b>14</b>
ROLÓN	0	6	0	0	<b>6</b>
REMOLCADOR	2	1	1	1	<b>5</b>
PESQUERO	35	30	35	56	<b>156</b>
YATE	15	15	19	47	<b>96</b>
OTROS	14	18	4	7	<b>43</b>
<b>TOTALES:</b>	<b>89</b>	<b>139</b>	<b>90</b>	<b>133</b>	<b>451</b>

Cuadro 13, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Si observamos la distribución de las causas, según el número de siniestros ocurridos en cada una de ellas, comprobaremos que son el fallo humano con 139 accidentes, que representan el 30,82% de la siniestralidad anual, distribuida entre: pesqueros, 30 casos (21,58%); carga general, 28 casos (20,14%); petroleros y otros, 18 casos (12,95%); yates, 15 casos (10,79%); mineraleros, 14 casos (10,07%); rolones, 6 casos (4,32%); pasaje, y containeros, 4 casos cada uno (2,88%+2,88%) y quimiqueros y remolcadores, un caso cada uno (0,72%+0,72%).

Los buques perdidos durante el año 1991 fueron 133, que representan el 29,49% del total de siniestralidad anual, distribuida entre: pesqueros, 56 casos (42,1%); yates, 47

casos (35,34%); otros, 7 casos (5,26%); carga general y mineraleros, 6 casos cada uno (4,51%+4,51%); pasaje, 5 casos (3,76%); petroleros, 3 casos (2,26%) y containeros, quimiqueros y remolcadores, un caso cada uno (0,75%+0,75%+0,75%).

El fallo del material ocasionó 90 accidentes, que representan el 19,95% de la siniestralidad anual, distribuida entre: pesqueros, 35 casos (38,89%); yates, 19 casos (21,11%); carga general, 15 casos (16,67%); containeros y quimiqueros, 5 casos cada uno (5,56%+5,56%); petroleros y otros, 4 casos cada uno (4,44%+4,44%) y remolcadores, pasaje y mineraleros, un caso cada uno (1,11%+1,11%+1,11%).

El mal tiempo ocasionó 89 accidentes, que suponen el 19,73% de la siniestralidad anual, distribuida entre: y los fallos materiales, los que mayor frecuencia relativa soportan, situándose cerca del 30,05% cada uno de ellos, seguidos del fallo humano con un 27,69% y de causas desconocidas un 12,3%.

En cuanto al número de buques siniestrados por tipo de accidente, el más numeroso, como viene siendo habitual en todo el estudio, corresponde al grupo de los pesqueros, con 156 accidentes que representan un 34,59% de la siniestralidad anual, distribuida entre: perdidos, 56 casos (35,9%); mal tiempo y fallo del material, 35 casos cada uno (22,44%+22,44%) y fallo humano, 30 casos (19,23%).

Los yates accidentados fueron 96, que representan 61,54% de la siniestralidad anual, distribuida entre: perdidos, 47 casos (30,13%); fallo material, 19 casos (12,18%) y fallo humano y mal tiempo, 15 casos cada uno (9,61%+9,61%).

La carga general reportó 60 accidentes, que representan el 13,3% de la siniestralidad anual, distribuida entre: fallos humanos, 28 casos (46,7%); fallo material, 15 casos (25%); mal tiempo, 11 casos (18,33%) y perdidos, 6 casos (10%).

En el grupo de otros se registraron 43 accidentes, que corresponden al 9,53% de la siniestralidad anual, distribuida entre fallo humano, 18 casos (41,86%). Mal tiempo, 14 casos (32,56%); perdidos, 7 casos (16,28%) y fallos de material, 4 casos (9,3%).

Los mineraleros soportaron 26 accidentes, que representan el 5,76% de la siniestralidad anual, distribuida entre: fallos humanos, 14 casos (53,85%); mal tiempo, 5 casos (19,23); perdidos, 6 casos (23,08%) y fallo material, un caso (3,85%).

Los petroleros siniestrados también fueron 26, que representan el 5,76% de la siniestralidad anual, distribuida entre fallos humanos, 18 casos (69,23%); fallos de material, 4 casos (15,38%); perdidos, 3 casos (11,54%) y mal tiempo, un caso (3,85%).

Los buques de pasaje siniestrados fueron 14, que representan el 3,1% de la siniestralidad anual, distribuida entre: perdidos, 5 casos (35,7%); mal tiempo y fallos humanos, 4 casos cada uno (28,57%) y fallo de material, un caso (7,14%).

Los containeros accidentados alcanzaron la cifra de 11, que representa el 2,44% de la siniestralidad anual, distribuida entre: fallo de material, 5 casos (45,45%); fallo humano, 4 casos (36,36%) y mal tiempo y perdidos, un caso cada uno, (9,09%).

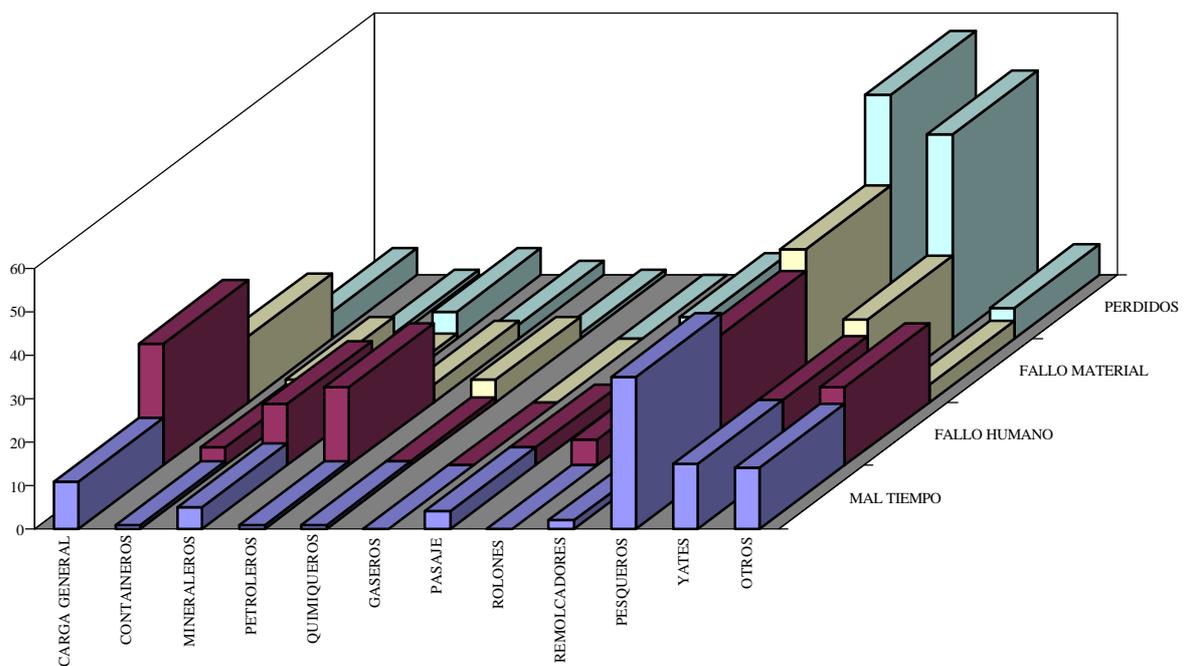
Los quimiqueros siniestrados fueron 8, que representan el 1,77% de la siniestralidad anual, distribuida entre: fallo material, 5 casos (62,5%) y mal tiempo, fallo humano y perdidos, un caso cada uno, (12,5%+12,5%+12,5%).

Los rolones accidentados fueron 6, que representan un 1,33% de la siniestralidad anual, distribuida entre: fallo humano, 6 casos (100%).

Los remolcadores accidentados fueron 5, que representan el 1,11% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: mal tiempo, 2 casos (40%) y fallo humano, fallo material y perdido, un caso cada uno (20%+20%+20%).

En el gráfico N°13 vemos los porcentajes correspondientes al N° de accidentes, atendiendo a las causas, al tipo de siniestro y al N° de buques.

CAUSAS DEL SINIESTRO SEGÚN TIPO DE BUQUE



Analizaremos en el cuadro N°14: la siniestralidad de los accidentes por la zona donde ocurrieron y el año en que ocurrieron.

<b>NUMERO DE ACCIDENTES POR ZONA, AÑO 1.991</b>													
<b>AÑO</b>	<b>PACÍFICO</b>	<b>ATLÁNTICO</b>	<b>MEDITERRÁNEO</b>	<b>MAR DEL NORTE</b>	<b>CANTÁBRICO</b>	<b>OCEANO INDICO</b>	<b>MAR CARIBE</b>	<b>GOLFO PÉRSICO</b>	<b>MAR DE CHINA</b>	<b>MAR ROJO</b>	<b>MAR NEGRO</b>	<b>FLUVIALES</b>	<b>TOTALES</b>
<b>1.991</b>	81	132	193	18	9	5	4	5	1	0	1	2	<b>451</b>

Cuadro 14, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Como se desprende del cuadro N°14 la mayor magnitud de siniestralidad se registra en el Mediterráneo, con 193 accidentes, que representan el 29,96% de la siniestralidad anual.

La siguiente zona en importancia en cuanto a los siniestros es el Océano Atlántico con 132 accidentes, que representan el 29,27% de la siniestralidad anual.

El Océano Pacífico reportó 81 accidentes, que representan el 17,96% de la siniestralidad anual.

El Mar del Norte, tuvo 18 accidentes, que representan el 3,99% de la siniestralidad anual.

El Mar Cantábrico, tuvo 9 accidentes, que representan el 1,99% de la siniestralidad anual.

El Océano Índico registró 5 accidentes, que representan el 1,11% de la siniestralidad total.

El Golfo Pérsico, reportó 5 siniestros, que representan el 1,11% de la siniestralidad total.

En el Mar Caribe solo se contabilizaron 4 accidentes, que representan el 0,89% de la siniestralidad anual.

Accidentes fluviales, solo recibimos información de 2, que representan el 0,44% de la siniestralidad anual.

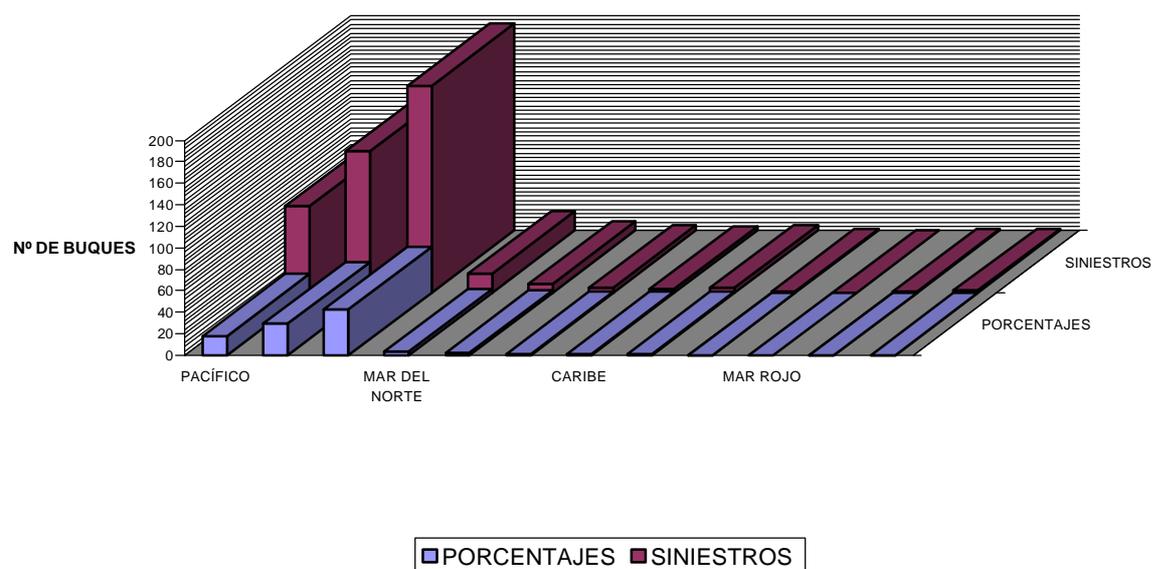
El Mar de la China, reportó un solo accidente, que representa el 0,22% de la siniestralidad anual.

Por último el Mar Negro, también nos reportó un solo caso de incidente, lo que representa el 0,22% de la siniestralidad anual.

. Esta Relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales las entidades tienen conocimiento.

En el gráfico siguiente también mostramos los porcentajes de distribución del número de siniestros que se produjeron en el año 1.991 por zonas geográficas, podemos observar la gran diferencia que se establece entre el Mediterráneo, Atlántico y Pacífico, con el resto de las demás zonas geográficas.

#### **NÚMERO DE SINIESTROS SEGÚN ZONA GEOGRÁFICA**



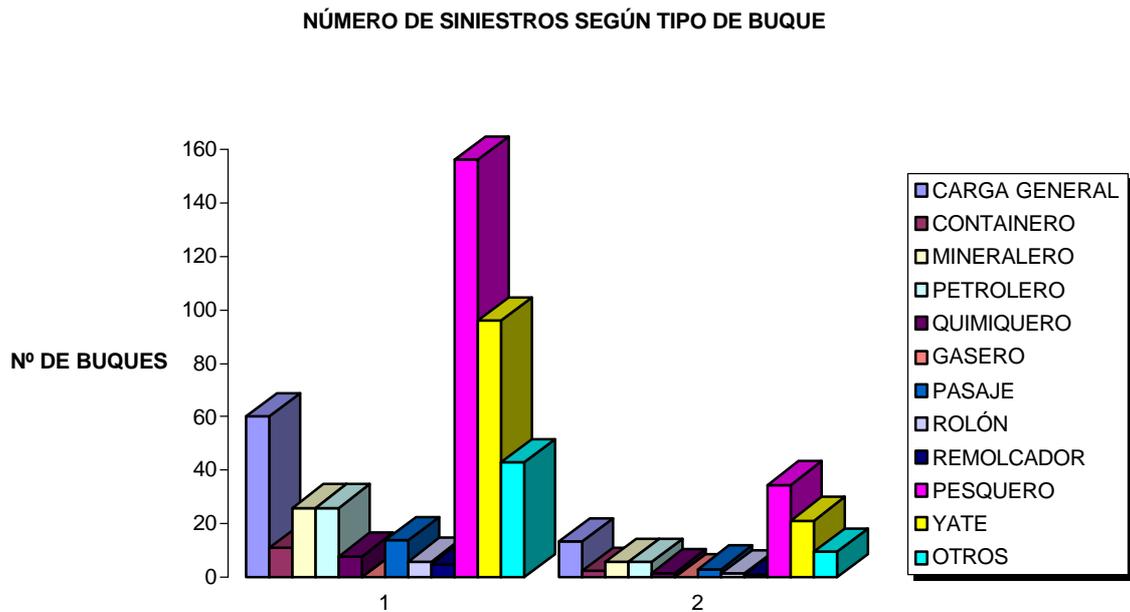
Analizaremos seguidamente en el cuadro N°15, la siniestralidad atendiendo al número de accidentes según el tipo de buques:

<b>NÚMERO DE ACCIDENTES SEGÚN TIPO DE BUQUES, AÑO 1.991</b>		
<b>TIPO DE BUQUE</b>	<b>Nº ACCIDENTES</b>	<b>%</b>
<b>CARGA GENERAL</b>	60	13,3
<b>PORTACONTENEDORES</b>	11	2,44
<b>MINERALEROS</b>	26	5,76
<b>PETROLEROS</b>	26	5,76
<b>QUIMIQUEROS</b>	8	1,78
<b>GASEROS</b>	0	0,00
<b>PASAJEROS</b>	14	3,11
<b>ROLONES</b>	6	1,33
<b>REMOLCADORES</b>	5	1,11
<b>PESQUEROS</b>	156	34,59
<b>YATES</b>	96	21,29
<b>OTROS</b>	43	9,53
<b>TOTALES</b>	<b>451</b>	<b>100</b>

Cuadro 15, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

El análisis de este cuadro nos daría resultados ya constatados en los anteriores, por lo que obviamos hacer algún tipo de comentario sobre él.

En el siguiente gráfico apreciamos de forma más fehaciente los porcentajes de distribución del número de siniestros con respecto al tipo de buques:



La diferencia entre pesqueros y yates, con respecto a los demás, es considerable, por esto al analizar los porcentajes, pueden aparecer datos que en un principio parecen exagerados, pero que según se va estudiando la información de los cuadros y gráficos nos aclaran los resultados, que se ajustan a la realidad.

En el gráfico, separamos los porcentajes de los números de siniestros para poder establecer más claramente la correspondencia a la que nos referimos anteriormente, y podemos observar que la siniestralidad o el porcentaje de buques es más o menos homogénea, a excepción de los ya citados pesqueros y yates, con algunos altibajos, normales en cualquier gráfico estadístico.

En el cuadro N°16 haremos referencia al N° de accidentes ocurridos con relación a la edad del buque durante el año 1.991. Esta relación se obtiene sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales, las entidades colaboradoras tienen conocimiento.

<b>ACCIDENTES SEGÚN LA EDAD DEL BUQUE, AÑO 1.991</b>						
<b>&lt;5 AÑOS</b>	<b>ENTRE 5-10 AÑOS</b>	<b>ENTRE 10-15 AÑOS</b>	<b>ENTRE 15-20 AÑOS</b>	<b>ENTRE 20-25 AÑOS</b>	<b>&gt;25 AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
51	104	115	99	30	52	<b>451</b>

Cuadro 16, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

La edad del buque , como podemos observar en el análisis del cuadro, es determinante a la hora de la ocurrencia de los accidentes, entre otros factores.

La mayor siniestralidad ocurrió en buques cuya edad estaba comprendida entre los 10 y los 15 años, 115 accidentes, que representan el 25,5% de la siniestralidad anual.

Los buques cuya edad estaba comprendida entre los 5 y los 10 años, sufrieron 104 accidentes, que representa el 23,1% de la siniestralidad anual.

Los buques cuya edad estaba comprendida entre los 15 y los 20 años, sufrieron 99 accidentes, que representan el 21,95% de la siniestralidad anual.

Los buques mayores de 25 años, reportaron 52 accidentes, que representan el 11,53% de la siniestralidad anual.

Por último los buques de edad inferior a los 5 años, sufrieron 51 accidentes, que representan el 11,31% de la siniestralidad anual.

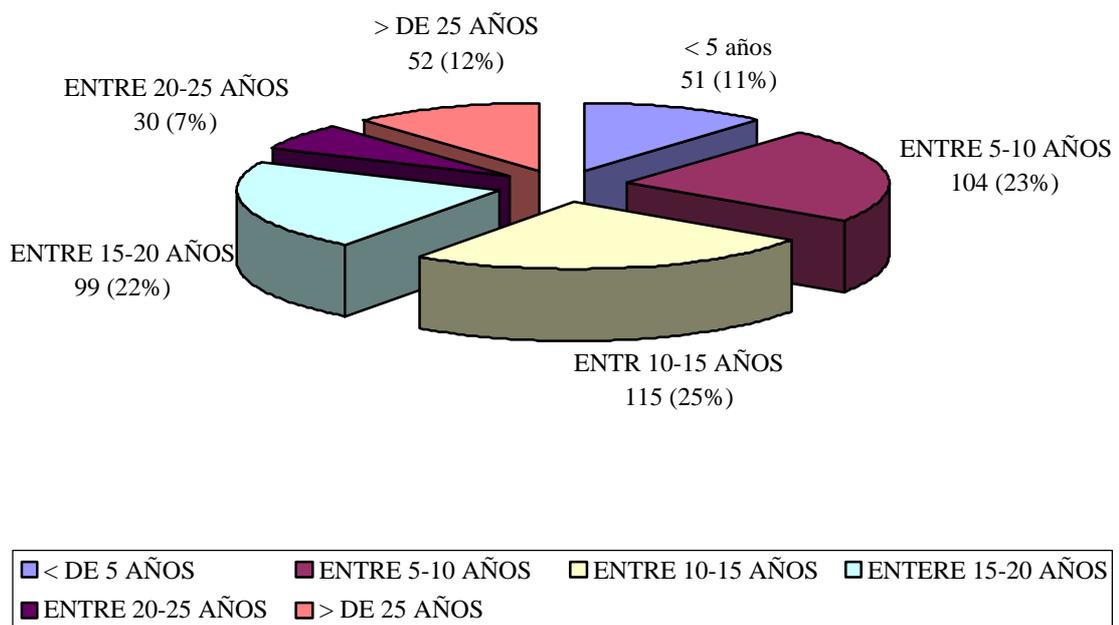
Del análisis del cuadro podemos deducir que en el año 1.991 los buques que sufrieron menos accidentes fueron los menores de 5 años y los de edad superior a los 25 años. Los primeros es lógico pues al estar recién construidos deben dar un mejor rendimiento, sin embargo, el segundo caso es digno de estudio, para ver que razones

pueden influir en que un buque de más de 25 años, pueda competir, respecto a la siniestralidad, con los buques más modernos y que por buena lógica

deben ser mas seguros que los antiguos, pero eso es tema para otro trabajo de investigación.

El siguiente gráfico nos muestra los porcentajes correspondientes a los accidentes con relación al número de buques y a la edad de los mismos, datos obtenidos sobre el total de siniestros ocurridos de los cuales, las entidades colaboradoras han tenido conocimiento.

### **SINIESTROS SEGÚN EDAD DEL BUQUE**



El gráfico no hace más que confirmarnos la información que ya hemos obtenido del cuadro, sin embargo, en el diagrama se aprecia con más fidelidad las diferencias de siniestralidad de acuerdo con las respectivas edades de cada grupo.

En el cuadro N°17 hacemos referencia al número de personas heridas, muertas o desaparecidas,

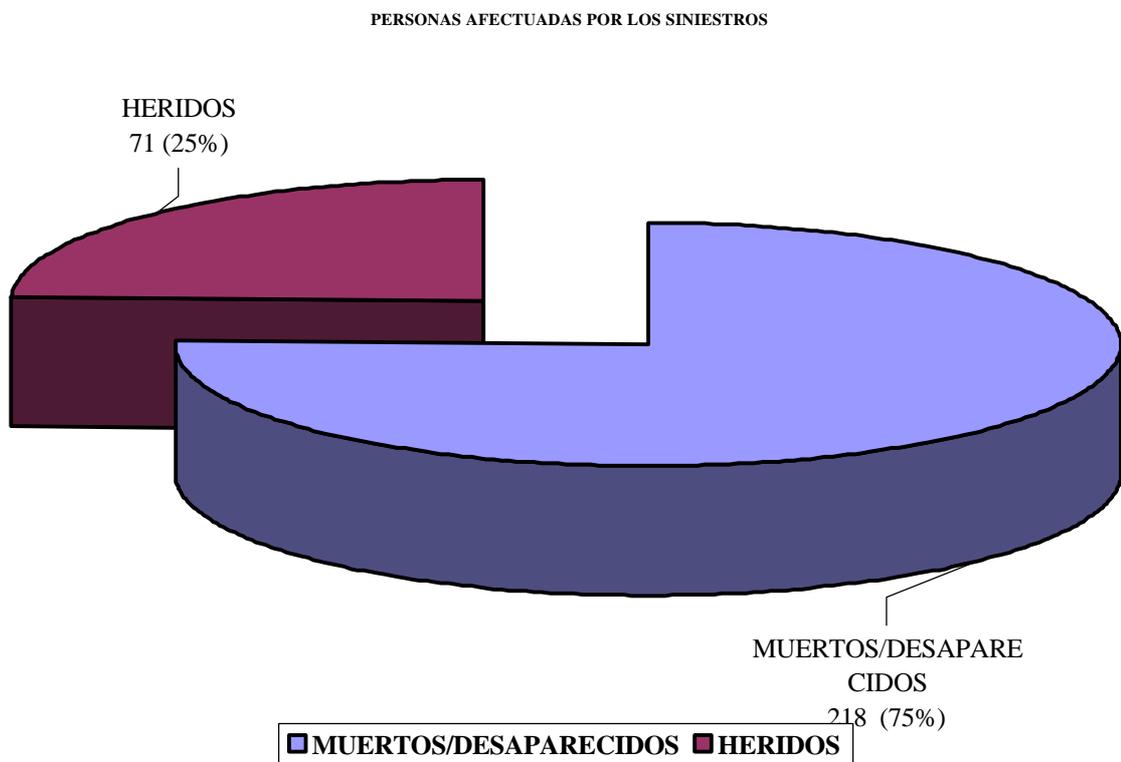
<b>PERSONAS AFECTADAS POR LOS SINIESTROS DEL AÑO 1.991</b>		
<b>MUERTOS/DESAPARECIDOS</b>	<b>HERIDOS</b>	<b>TOTAL</b>
218	71	<b>289</b>

Cuadro 17, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

El caso de las personas siniestradas es más complicado de conocer, por el mutismo que al respecto, suelen guardar casi todas las compañías incluidas las colaboradoras, por lo cual en esta parte del trabajo hemos tenido que recurrir a datos aportados por la Sociedad Estatal de Salvamento, según la cual en el transcurso del año 1991, se registraron un total de 218 muertes, que suponen el 75,43% de las personas afectadas, y 71 heridos, que representan el 24,57% de las personas afectadas. Pero para establecer un porcentaje con respecto al total de personas implicadas, tendríamos que hacerlo con respecto a las 5.929 personas que en cierto modo estuvieron afectadas por los siniestros del año 1.991. Por tanto, los 218 muertos suponen un 3,7% de la población total correspondiente a esos siniestros, y los 71 heridos, corresponden al 1,2% de la población embarcada en esos buques siniestrados. De aquí deducimos que 5.640 personas resultaron ilesas, que representan el 95,1% de la dotación de los buques siniestrados.

A la vista de estos resultados, a pesar del riesgo inherente a la navegación, podemos decir que los buques, no son las unidades de producción con más alto riesgo que existen, pues vemos que los porcentajes de personas afectadas están dentro de los cauces normales de riesgo, que en el trabajo, pueden tener otro tipo de trabajadores en tierra.

En el siguiente gráfico mostramos las cantidades totales y los porcentajes del número de personas afectadas: muertas, desaparecidas o heridas, de acuerdo al número de personas afectadas y no con relación a la dotación total de los buques siniestrados.



El cuadro nº18 nos muestra los porcentajes de distribución del número de siniestros que se produjeron, por tipo de accidente y por número de buques; estableciéndose el porcentaje que representan con respecto al número total de buques y de toneladas siniestradas en todo el año 1.992, haciéndose aparte, un cuadro (Cuadro 18bis), con los accidentes cuya consecuencia final fue la pérdida total y/o abandono.

<b>Nº DE BUQUES Y % POR TIPO DE ACCIDENTE AÑO 1.992</b>				
<b>TIPO DE ACCIDENTE</b>	<b>Nº DE BUQUES</b>	<b>TONELADAS TOTALES</b>	<b>% S/TRB</b>	<b>% S/NºBq.</b>
Incendio/Ejplos.	134	281.040	10,31	22,91
Colisión/Abordaje	91	532.096	19,52	15,56
Varada	101	567.805	20,83	17,26
Vía agua/Hundim.	171	818.860	30,04	29,23
Escora	32	179.364	6,58	5,47
Fallo Mec./Estruc.	30	191.358	7,02	5,13
Desaparición	0	000	0,00	0,00
Otros	26	155.391	5,70	4,44
<b>TOTALES:</b>	<b>585</b>	<b>2.725.914</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Cuadro Nº 18. Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

<b>ACCIDENTES CON PÉRDIDA TOTAL AÑO 1.992</b>				
<b>Pérdida total</b>	<b>138</b>	<b>170.096</b>	<b>6,24%</b>	<b>23,59%</b>

Cuadro 18bis, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Como hemos hecho en los análisis anteriores, en este cuadro estudiamos por separado las pérdidas en toneladas (2.725.914Tns.), con respecto al número de buques (585bqs.) siniestrados y a las pérdidas totales (170.096 Tns. y 138 bqs.).

Los buques cuyo accidente fue el hundimiento, es el más numeroso con 171 buques, que supone el 29,23% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles unas pérdidas de 818.860 Tns, que suponen el 30,04% del tonelaje anual perdido.

El incendio, es el segundo más numeroso con 134 buques, que representan el 22,91% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles unas pérdidas de 281.040 Tns. que suponen el 10,31% del tonelaje anual perdido.

La varada la reportaron 101 buques, que representan el 17,26% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 567.805 Tns, que suponen un 20,83% del tonelaje anual perdido.

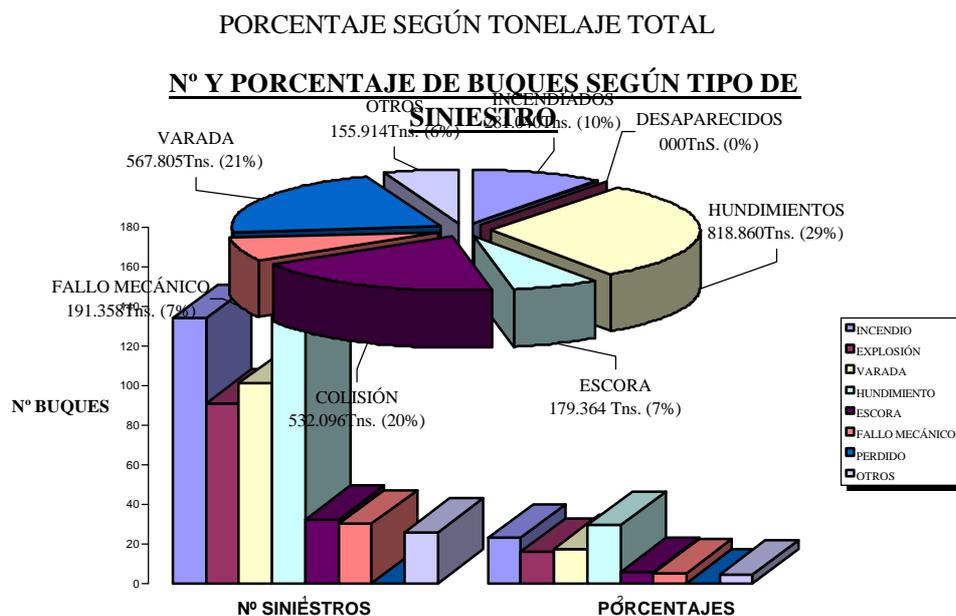
Los buques accidentados con abordajes fueron 91, que representan el 15,56% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 532.096 Tns. que suponen el 19,52% del tonelaje perdido en todo el año.

La escora sucedió a 32 buque, que representan el 5,47% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 179.364 Tns. del tonelaje perdido en todo el año y que suponen un 6,58% del mismo.

El fallo mecánico afectó a 30 buques, que representan el 5,13% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 191.358 Tns. del tonelaje perdido durante todo el año y que supone un 7,02% del mismo.

El grupo de otros fue afectado en 26 artefactos, que representan el 4,44% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 155.391 Tns. del tonelaje perdido en todo el año y que supone un 5,7% del mismo.

El siguiente gráfico muestra los porcentajes de distribución del tipo de siniestros que se producen por cada tipo de buque. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos, de los cuales las entidades colaboradoras tienen conocimiento.



Del análisis del gráfico observamos que la relación número de buques y toneladas perdidas no guardan relación, en la mayoría de los grupos, como sucede con el grupo de incendios, en el que el número de siniestros es muy elevado y sin embargo, el tonelaje perdido es relativamente bajo.

No obstante, en el diagrama se puede apreciar mejor las relaciones existentes entre cada factor a estudiar: número de buques, Toneladas correspondientes a cada grupo de siniestros y los porcentajes que suponen estas cantidades perdidas.

Los accidentes con pérdida total fueron 138 en total, que representan el 23,59% de la siniestralidad anual.

A estos buques siniestrados con pérdida total, correspondieron 170.096 Tns. de las perdidas de todo el año, y que suponen el 6,24% de las mismas.

El cuadro N°19 estudia la evolución de la siniestralidad atendiendo al tipo de accidente y al mes del año en que ocurrió:

<b>N° Y TIPOS DE ACCIDENTE POR MESES, AÑO 1.992</b>									
<b>MESES DEL AÑO</b>	<b>INCENDIO/ EXPLOSIÓN</b>	<b>COLISIÓN/ ABORDAJE</b>	<b>VARADA</b>	<b>VÍA DE AGUA HUNDIMIENTO</b>	<b>ESCORA</b>	<b>FALLO/ MECÁNICO- ESTRUCTURAL</b>	<b>DESAPARECIDO</b>	<b>OTROS</b>	<b>PARCIALES</b>
<b>ENERO</b>	10	12	15	12	7	3	0	5	<b>64</b>
<b>FEBRERO</b>	10	1	4	10	5	2	0	3	<b>35</b>
<b>MARZO</b>	7	4	6	14	3	5	0	1	<b>40</b>
<b>ABRIL</b>	13	6	5	15	1	5	0	2	<b>47</b>
<b>MAYO</b>	6	13	4	11	3	1	0	0	<b>38</b>
<b>JUNIO</b>	14	10	7	18	0	5	0	3	<b>57</b>
<b>JULIO</b>	13	12	11	13	2	0	0	3	<b>54</b>
<b>AGOSTO</b>	10	10	25	22	0	2	0	3	<b>72</b>
<b>SEPTIEMBRE</b>	20	3	10	17	6	0	0	2	<b>58</b>
<b>OCTUBRE</b>	12	8	3	15	1	4	0	2	<b>45</b>
<b>NOVIEMBRE</b>	5	6	6	9	0	1	0	0	<b>27</b>
<b>DICIEMBRE</b>	14	6	5	15	4	2	0	2	<b>48</b>
<b>TOTALES</b>	<b>134</b>	<b>91</b>	<b>101</b>	<b>171</b>	<b>32</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>585</b>

Cuadro 19, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

El mes que presenta un índice mayor de accidentes es el de Agosto con 72 sucesos, lo que representa el 12,31% de la siniestralidad anual, distribuida entre: varadas, 25 casos (34,7%); hundimientos, 22 casos (30,55%); Incendios y colisiones, con 10 casos cada uno (13,89%+13,89%); otros, 3 casos (4,17%) y fallos mecánicos, 2 casos (2,78%).

En Enero hubo 64 accidentes, que representan un 10,94% de la siniestralidad anual, distribuida entre: varadas, 15 casos (23,44%); abordajes y hundimientos, 12 casos cada uno (18,75%+18,75%); incendios, 10 casos (15,62%); escora, 7 casos (10,94%); otros, 5 casos (7,81%) y fallos mecánicos, 3 casos (4,69%).

Septiembre reportó 58 accidentes, que representan un 9,91% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios, 20 casos (34,5%); hundimientos, 17 casos (29,31%); varada, 10 casos (17,24%); escoras, 6 casos (10,34%); abordajes, 3 casos (5,17%) y otros, 2 casos (3,45%).

El mes de junio reportó 57 accidentes, que representa el 9,74% de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 18 casos (31,58%); incendios, 14 casos (24,56%); abordajes, 10 casos (17,54%); varadas, 7 casos (12,28%); fallos mecánicos, 5 casos (8,77%) y otros, 3 casos (5,26%).

En el mes de Julio se registraron 54 accidentes, que representan el 9,23% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios y hundimientos, 13 casos cada uno (24,07%+24,07%); abordajes, 12 casos (22,22%); varadas, 11 casos (20,37%); otros, 3 casos (5,55%) y escoras, 2 casos (3,7%).

En Diciembre ocurrieron 48 accidentes que representan el 8,2% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: hundimientos, 15 casos (31,25%); incendios, 14 casos (29,17%); abordajes, 5 casos (10,42%); varadas, 5 casos (10,42%); escoras, 4 casos (8,33%) y fallos mecánicos y desaparecidos, 2 casos cada uno (4,17%+4,17%):

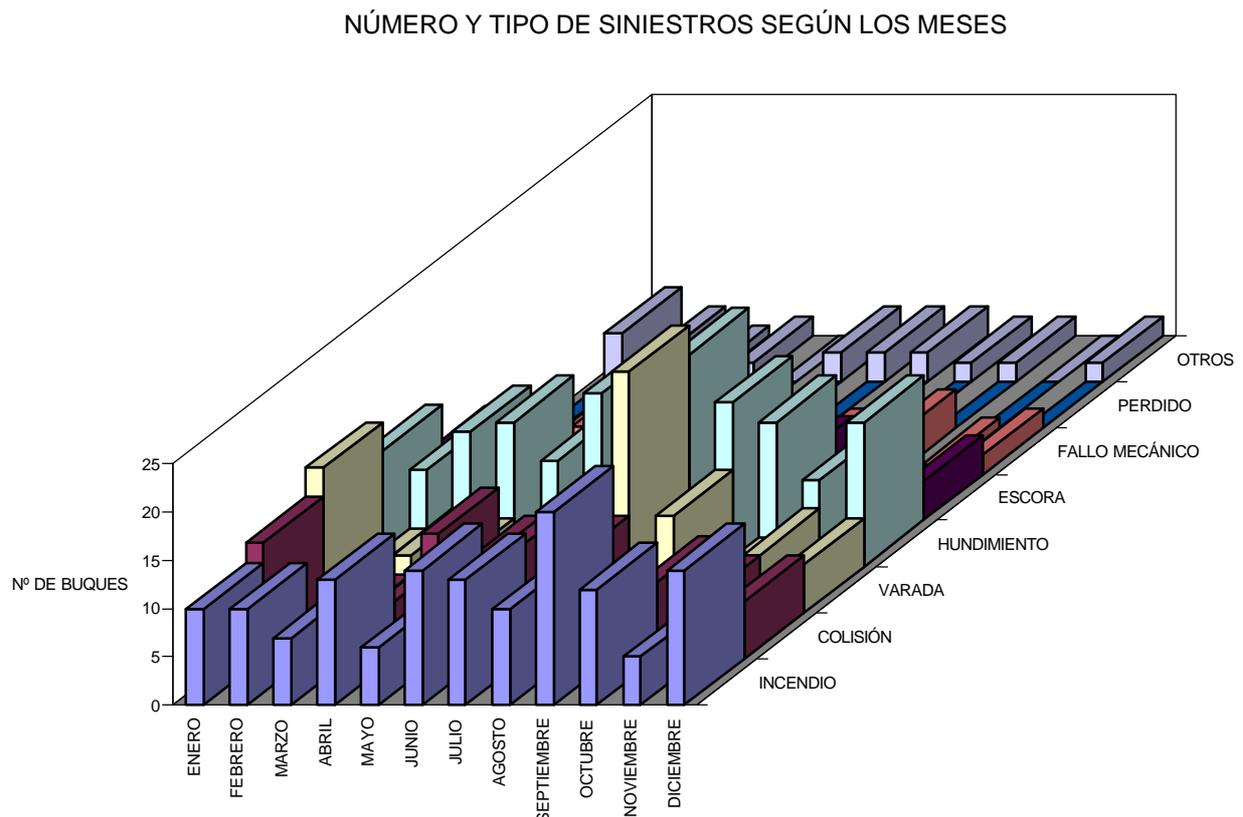
En Abril hubo 47 accidentes que suponen el 8,03% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: hundimientos, 15 casos (31,91%); incendios, 13 casos (27,66%); abordajes, 6 casos (12,76%); varadas y fallos mecánicos, 5 casos cada uno (10,64%+10,64%); otros, 2 casos (4,25%) y escoras, un caso (2,13%).

En el mes de Octubre ocurrieron 45 accidentes, que representa el 7,69% de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 15 casos (33,33%); incendios, 13 casos (28,89%); abordajes, 8 casos (17,78%); fallos mecánicos, 4 casos (8,89%); varadas, 3 casos (6,67%); otros, 2 casos (4,44%) y escoras, un caso (2,22%).

En el mes de Marzo ocurrieron 40 accidentes, que representa el 6,84% de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos 14 casos (35%); incendios, 7 casos (17,5%); varadas, 6 casos (15%); fallos mecánicos, 5 casos (12,5%); abordajes, 4 casos (10%); escoras, 3 casos (7,5%) y otros, un caso (2,5%).

En el mes de Mayo se reportaron 38 accidentes, que representan el 6,5% de la

El siguiente gráfico muestra el porcentaje del volumen de accidentes y tipos, por meses del año, comprobando, una vez más, los diferentes porcentajes de siniestralidad con relación a determinadas épocas del año.



Siniestralidad anual, repartida entre: abordajes, 13 casos (34,21%); hundimientos, 11 casos (28,95%); incendios, 6 casos (15,79%); varadas, 4 casos (10,53%); escoras, 3 casos (7,89%) y fallos estructurales, un caso (2,63%).

En el mes de Febrero se registraron 35 accidentes, que representan el 5,98% de la siniestralidad anual, distribuida entre: Incendios y hundimientos, 10 casos cada uno (28,57%); escoras, 5 casos (14,29%); varadas, 4 casos (11,43%); otros, 3 casos (8,57%); fallos mecánicos, 2 casos (5,71%) y abordajes, un caso (2,86%).

El mes que menos accidentes registró fue el de Noviembre con 27 sucesos, que representan el 4,61% de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 9 casos

(33,33%); varadas y abordajes, 6 casos cada uno (22,22%+22,22%); incendios 5 casos (18,52%) y fallos estructurales, un caso (3,7%).

Sería necesario hacer un pormenorizado estudio de las causas que provocan el incremento de siniestros en determinados meses del año, como deducimos del cuadro y gráfico anteriores.

<b>TIPOS DE BUQUE POR TIPO DE ACCIDENTE, AÑO 1.992</b>									
<b>TIPOS DE BUQUE</b>	<b>INCENDIO/</b>	<b>COLISIÓN /</b>	<b>VARADA</b>	<b>HUNDIMIENTO</b>	<b>ESCORA</b>	<b>FALLO MECÁNICO</b>	<b>PERDIDO</b>	<b>OTROS</b>	<b>PARCIALES</b>
<b>CARGA GRAL.</b>	21	15	9	4	6	1	0	3	<b>59</b>
<b>CONTAINERO</b>	3	6	2	3	1	0	0	2	<b>17</b>
<b>MINERALERO</b>	14	6	2	7	1	0	0	3	<b>33</b>
<b>PETROLEROS</b>	21	5	0	5	0	1	0	2	<b>34</b>
<b>QUIMQUERO</b>	7	2	0	3	1	0	0	0	<b>13</b>
<b>GASEROS</b>	2	1	0	2	0	0	0	0	<b>5</b>
<b>PASAJE</b>	7	2	1	3	0	0	0	2	<b>15</b>
<b>ROLÓN</b>	3	1	0	1	0	0	0	0	<b>5</b>
<b>REMOLCADOR</b>	1	1	0	1	1	0	0	0	<b>4</b>
<b>PESQUERO</b>	27	39	21	89	8	8	0	10	<b>202</b>
<b>YATE</b>	22	10	62	44	12	18	0	3	<b>171</b>
<b>OTROS</b>	6	3	4	19	2	2	0	1	<b>27</b>
<b>TOTAL:</b>	<b>134</b>	<b>91</b>	<b>101</b>	<b>171</b>	<b>32</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>585</b>

Cuadro 20, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

El mayor número de accidentes ocurrieron en pesqueros con 202 sucesos que representan el 34,53% de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 89

casos (44,06%); colisiones, 39 casos (19,31%); incendios, 27 casos (13,37%); varadas, 21 casos (10,4%); otros, 10 casos (4,95%) y escoras y fallos mecánicos, 8 casos cada uno (3,96%+3,96%).

Los yates reportaron 171 accidentes, que representan el 29,23% de la siniestralidad anual, distribuida entre: varadas, 62 casos (36,26%); hundimientos, 44 casos (25,73%); incendios, 22 casos (12,86%); fallos mecánicos, 18 casos (10,53%); escoras, 12 casos (7,02%); abordajes, 10 casos (5,85%) y otros, 3 casos (1,75%).

Los buques de carga general accidentados fueron 59, que representan el 10,08% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios, 21 casos (35,59%); abordajes, 15 casos (25,42%); varadas, 9 casos (15,25%); escoras, 6 casos (10,17%); hundimientos, 4 casos (6,78%); otros, 3 casos (5,08%) y fallos mecánicos, un caso (1,69%).

Los petroleros reportaron 34 accidentes, que representan el 5,81% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios, 21 casos (61,76%); colisión y hundimiento, 5 casos cada uno (14,71%+14,71%); otros, 2 casos (5,88%) y fallos mecánicos, un caso (2,94%).

Los buques mineraleros reportaron 33 accidentes, que representan el 5,64% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios, 14 casos (42,42%); hundimientos, 7 casos (21,21%); abordajes, 6 casos (18,18%); otros, 3 casos (9,09%); varadas, 2 casos (6,06%) y escoras, un caso (3,03%).

Otros buques reportaron 27 accidentes, que representan el 4,61% de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 19 casos (70,37%); incendios, 6 casos (22,22%); varadas, 4 casos (14,81%); abordajes, 3 casos (11,11%); escoras y fallos mecánicos, 2 casos cada uno (7,4%+7,4%) y otros, un caso (3,7%).

Los containeros accidentados fueron 17, que representan el 2,9% de la siniestralidad anual, distribuida entre: abordajes, 6 casos (35,29%); incendios y hundimientos, 3 casos cada uno (17,65%+17,65%); varadas y otros, 2 casos cada uno (11,76%+11,76%) y escoras, un caso (5,88%).

Los buques de pasaje sufrieron 15 accidentes, que representan el 2,56% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios, 7 casos (46,67%); hundimientos, 3 casos (20%); colisiones, 2 casos (13,33%) y varadas, un caso (6,67%).

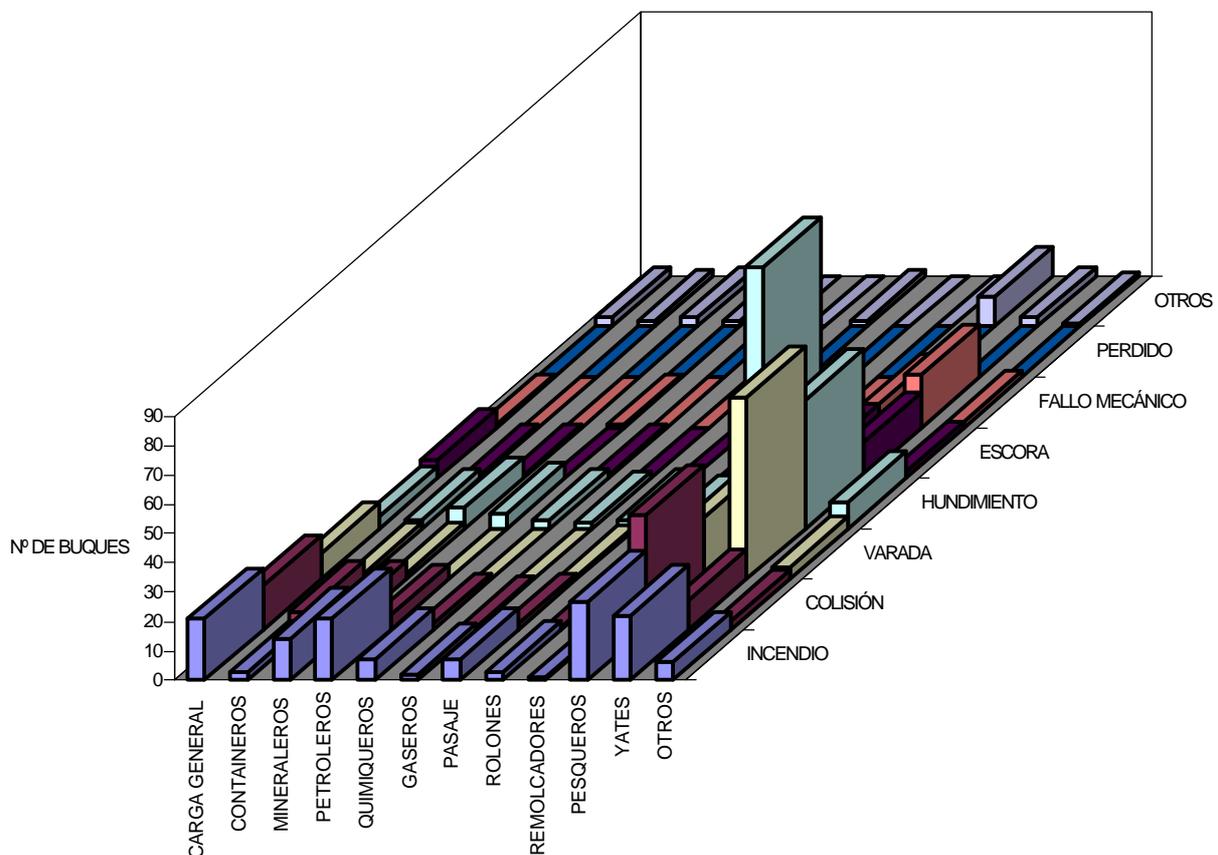
Los quimiqueros reportaron 13 accidentes, que representan el 2,22% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios, 7 casos (53,85%); hundimientos, 3 casos (23,08%); abordajes, 2 casos (15,38%) y escoras, un caso (7,69%).

Los gaseros sufrieron 5 accidentes, que representan el 0,85% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios y hundimientos, 2 casos cada uno (40%) y abordajes, un caso (20%).

Los rolones también reportaron 5 accidentes, que representan el 0,85% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios, 3 casos (60%) y abordajes y hundimientos, un caso cada uno (20%+20%):

El gráfico N°20 muestra la distribución del número de siniestros que se producen por tipo de buque y tipo accidente. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales las entidades tienen conocimiento.

**TIPO DE SINIESTRO SEGUN TIPO DE BUQUE**



Los accidentes sufridos por los remolcadores fueron 4, que representan el 0,68% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios, colisión, hundimiento y escora, con un caso cada uno (25%+25%+25%+25%).

El siniestro más numeroso fue el hundimiento con 171 accidentes, que representan el 29,23% de la siniestralidad anual, distribuida entre: pesqueros, 89 casos (52,05%); yates, 44 casos (25,73%); otros, 19 casos (11,11%); mineraleros, 7 casos (4,09%); petroleros, 5 casos (2,92%); carga general, 4 casos (2,34%); containeros, pasaje y quimiqueros, 3 casos cada uno (1,75%+1,75%+1,75%); gaseros, 2 casos (1,17%) y rolones y remolcadores, un caso cada uno (0,58%+0,58%).

Los incendios fueron 134, que representan el 22,9% de la siniestralidad anual, distribuida entre: pesqueros, 27 casos (20,15%); yates, 22 casos (12,86%); carga general y petroleros, 21 casos cada uno (15,67%+15,67%); mineraleros, 14 casos (10,45%); pasaje y quimiqueros, 7 casos cada uno (5,22%+5,22%); otros, 6 casos (4,48%); rolones y containeros, 3 casos cada uno (2,24%+2,24%); gaseros, 2 casos (1,49%) y remolcadores, un caso (0,75%).

Los buques varados fueron 101, que representan el 17,26% de la siniestralidad anual, distribuida entre: yates, 62 casos (61,39%); pesqueros, 21 casos (20,79%); carga general, 9 casos (8,91%); otros, 4 casos (3,96%); containeros y mineraleros, 2 casos cada uno (1,98%+1,98%) y pasaje, un caso (0,99%).

Los buques que sufrieron abordajes fueron 91, que representan el 15,55 de la siniestralidad anual, distribuida entre; pesqueros, 39 casos (30,61%); carga general, 15 casos (14,85%); yates, 10 casos (9,9%); containeros y mineraleros, 6 casos cada uno (5,94%+5,94%); petroleros, 5 casos (4,95%); otros, 3 casos (2,97%); quimiqueros y pasaje, 2 casos cada uno (1,98%+1,98%) y remolcadores, rolones y gaseros, un caso cada uno (0,99%+0,99%+0,99%).

Los buques afectados por escora fueron 32, que representan el 5,47% de la siniestralidad anual, distribuida entre: yates, 12 casos (11,88%); pesqueros, 8 casos (7,92%); carga general, 6 casos (5,94%); otros, 2 casos (1,98%) y containeros, mineraleros y remolcadores, 1 caso cada uno (0,99%+0,99%+0,99%)

Los buques con fallos mecánicos fueron 30, que representan el 5,13% de la siniestralidad anual, distribuida entre: yates, 18 caso (60%); pesqueros, 8 casos

(26,7%); otros, 2 casos (6,67%) y carga general y petroleros, un caso cada uno (3,33%+3,33%.); en el grupo de otros se registraron 26 sucesos, que representan el 4,44% de la siniestralidad anual, distribuida entre: pesqueros, 10 casos (3,85%); carga general, mineraleros y yates, 3 casos cada uno (11,54%+11,54%+11,54%); pasaje, petroleros y containeros, 2 casos cada uno (7,69%+7,69%+7,69%) y otros, un caso (3,85%).

En el cuadro N°21 Analizamos la siniestralidad atendiendo a las causas, tipos de buque y tipos de accidentes:

<b>CAUSAS DEL ACCIDENTE SEGÚN TIPO DE BUQUE, AÑO 1.992</b>					
<b>TIPOS DE BUQUE</b>	<b>MAL TIEMPO</b>	<b>FALLO HUMANO</b>	<b>FALLO MATERIAL</b>	<b>PERDIDO</b>	<b>PARCIALES</b>
CARGA GRAL	10	31	15	3	<b>59</b>
CONTAINERO	4	6	5	2	<b>17</b>
MINERALERO	6	19	5	3	<b>33</b>
PETROLEROS	2	26	6	0	<b>34</b>
QUIMIQUEROS	0	8	4	1	<b>13</b>
GASEROS	0	2	2	1	<b>5</b>
PASAJE	2	10	2	1	<b>15</b>
ROLÓN	5	0	0	0	<b>5</b>
REMOLCADOR	2	1	1	0	<b>4</b>
PESQUERO	42	67	66	27	<b>202</b>
YATE	25	59	58	29	<b>171</b>
OTROS	7	10	7	3	<b>27</b>
<b>TOTALES:</b>	<b>105</b>	<b>239</b>	<b>171</b>	<b>70</b>	<b>585</b>

Cuadro 21, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Si observamos la distribución de las causas, según el número de siniestros ocurridos en cada una de ellas, comprobaremos que el fallo humano supone el índice mas alto de siniestros con 239 accidentes, que representan el 40,85% de la siniestralidad anual, distribuida entre: pesqueros, 67 casos (28,03%); yates, 59 casos (24,69%); carga general, 31 casos (12,97%); petroleros, 26 casos (10,88%), mineraleros, 19 casos

(7,95%); pasaje y otros, 10 casos cada uno (4,18%+4,18%); quimiqueros, 8 casos (3,35%); containeros, 6 casos (2,51%); gaseros, 2 casos (0,84%) y remolcadores, un caso (0,42%).

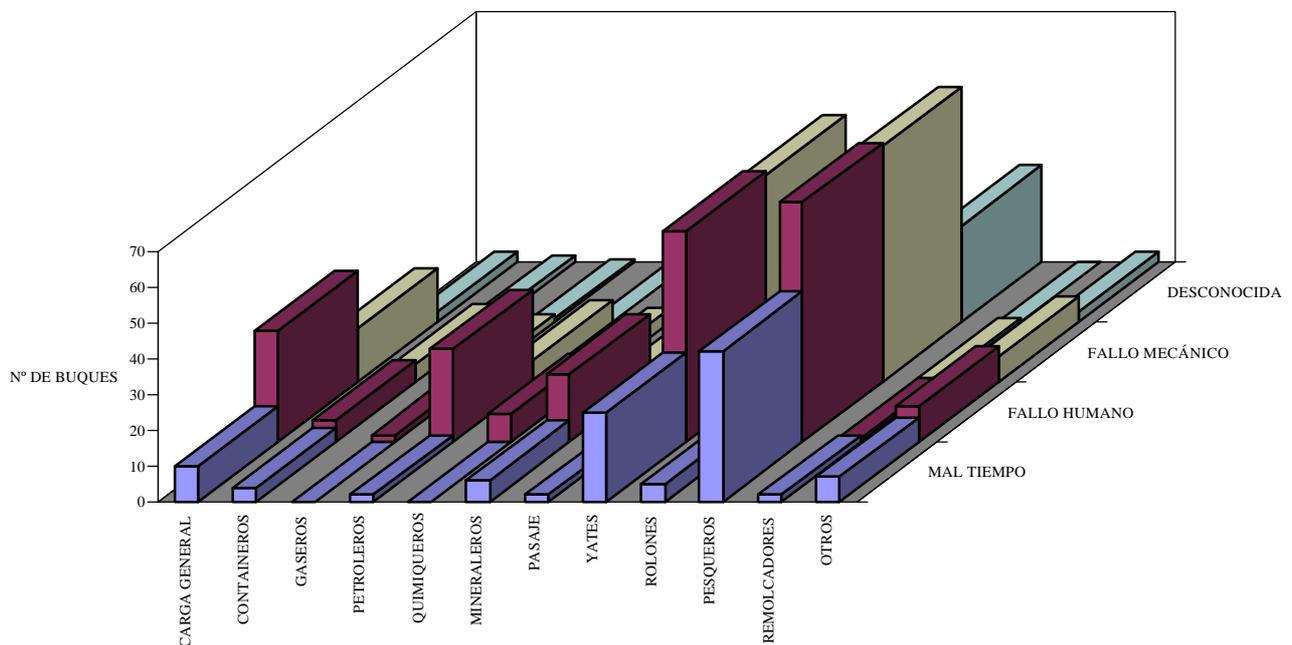
Por fallos de material hubo 171 accidentes, que representan el 29,23% de la siniestralidad anual, distribuida entre: pesqueros, 66 casos (38,6%); yates, 58 casos (33,92%); carga general, 15 casos (8,77%); otros, 7 casos (4,09%); petroleros, 6 casos (3,51%); containeros y mineraleros, 5 casos cada uno (2,92%); quimiqueros, 4 casos (2,34%); pasaje y gaseros, 2 casos cada uno (1,17%+1,17%) y remolcadores, un caso (0,58%).

El mal tiempo reportó 105 accidentes, que representan el 17,95% de la siniestralidad anual, distribuida entre: pesqueros, 42 casos (40%); yates, 25 casos (23,81%); carga general, 10 casos (9,52%); otros, 7 casos (6,67%); mineraleros, 6 casos (5,71%); rolones, 5 casos (4,76%); containeros, 4 casos (3,81%) y pasaje, petroleros y remolcadores, 2 casos cada uno (1,9%+1,9%+1,9%).

Los buques perdidos fueron los menos numerosos con solo 70 sucesos, que representan el 11,97% de la siniestralidad anual, distribuida entre: yates, 29 casos (41,43%); pesqueros, 27 casos (38,57%); carga general, mineralero y otros, 3 casos cada uno (4,29%); containeros, 2 casos (2,86%) y pasaje, gaseros y quimiqueros, un caso cada uno (1,43%).

En el gráfico N°21 vemos los porcentajes correspondientes al N° de accidentes, atendiendo a las causas, al tipo de siniestro y al N° de buques.

**CAUSA DEL SINIESTRO SEGÚN TIPO DE BUQUE**



En el gráfico apreciamos claramente que es el fallo humano, la causa más numerosa de accidentes, a pesar de los adelantos técnicos, las modernas ayudas a la navegación y la fuerte preparación profesional de los marinos.

Esto nos lleva a reflexionar sobre cual serán las causas que, realmente, crean este incremento en la siniestralidad a pesar de los avances y adelantos señalados. Habría que investigar sobre las horas de trabajo del personal, sobre el número de tripulantes del buque y sobre la bandera y nacionalidad de los buques y sus tripulaciones.

Analizaremos en el cuadro N°22: la siniestralidad de los accidentes por la zona y el año en que ocurrieron.

NUMERO DE ACCIDENTES POR ZONA, AÑO 1.992													
AÑO	PACÍFICO	ATLÁNTICO	MEDITERRÁNEO	MAR DEL NORTE	CANTÁBRICO	OCEANO INDICO	MAR CARIBE	GOLFO PÉRSICO	MAR DE CHINA	MAR ROJO	MAR NEGRO	FLUVIALES	TOTALES
1.992	71	222	241	18	17	6	2	3	2	0	1	2	585

Cuadro 22, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Como se desprende del cuadro N°22 la mayor magnitud de siniestralidad se registra en el Mediterráneo, con 241 accidentes, que representan el 41,2% de la siniestralidad anual.

En el Océano Atlántico se registraron 222 accidentes, que representan el 37,95% de la siniestralidad anual.

El Océano Pacífico registró 71 accidentes, que representan el 12,14% de la siniestralidad anual.

En el Mar del Norte se reportaron 18 sucesos, que representan el 3,08% de la siniestralidad anual.

Los 17 accidentes reportados en el Mar Cantábrico, representan el 2,91% de la siniestralidad anual.

En el Océano Índico ocurrieron 6 accidentes, que representan el 1,03% de la siniestralidad anual.

En el Golfo Pérsico se reportaron 3 accidentes, que representan el 0,05% de la siniestralidad anual.

En el Mar Caribe se registraron 2 accidentes, que representan el 0,34% de la siniestralidad anual.

En el Mar de la China, también se registraron 2 accidentes que representan el 0,34% de la siniestralidad anual.

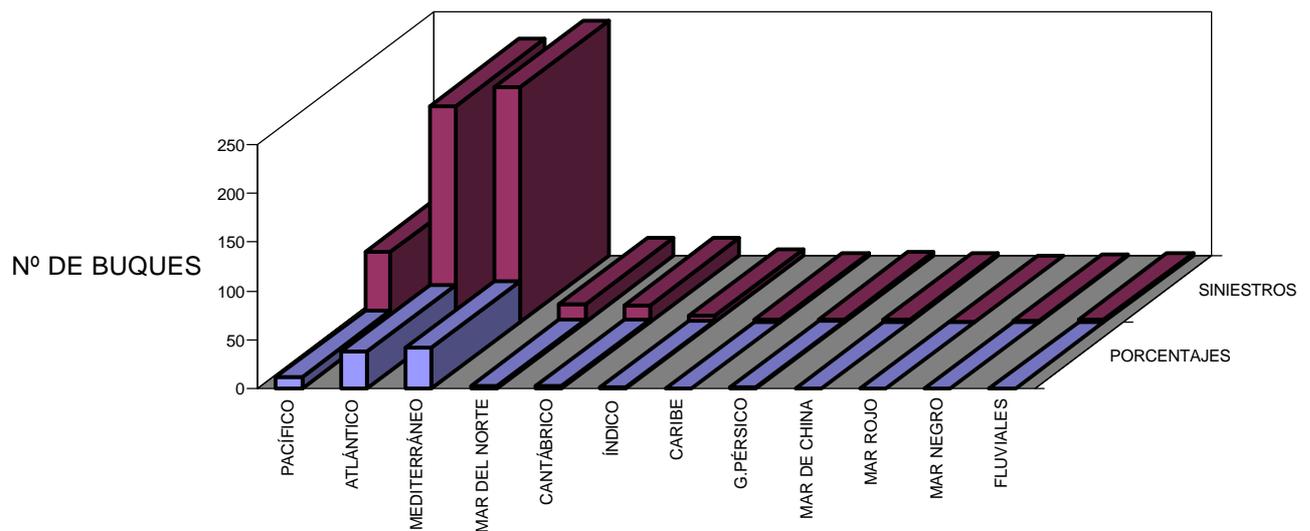
Los accidentes fluviales de los que recibimos información, fueron 2, que representan el 0.34% de la siniestralidad anual.

En el Mar Negro solo se reportó un accidente, que representa el 0,17% de la siniestralidad anual.

Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales las entidades tienen conocimiento.

En el gráfico siguiente mostramos los porcentajes de distribución del número de siniestros que se produjeron en el año 1.992 con relación a las distintas zonas geográficas que registran un mayor tráfico marítimo.

### **NÚMERO DE SINIESTROS SEGÚN ZONA GEOGRAFICA**



Analizaremos seguidamente en el cuadro N°23, la siniestralidad atendiendo al número de accidentes según el tipo de buques:

<b>NÚMERO DE ACCIDENTES SEGÚN TIPO DE BUQUES, AÑO 1.992</b>		
<b>TIPO DE BUQUE</b>	<b>Nº ACCIDENTES</b>	<b>%</b>
<b>CARGA GENERAL</b>	59	10,085
<b>PORTACONTENEDORES</b>	17	2,906
<b>MINERALEROS</b>	33	5,641
<b>PETROLEROS</b>	34	5,812
<b>QUIMIQUEROS</b>	13	2,222
<b>GASEROS</b>	5	0,855
<b>PASAJEROS</b>	15	2,564
<b>ROLONES</b>	5	0,855
<b>REMOLCADORES</b>	4	0,684
<b>PESQUEROS</b>	202	34,530
<b>YATES</b>	171	29,231
<b>OTROS</b>	27	4,615
<b>TOTALES</b>	<b>585</b>	<b>100%</b>

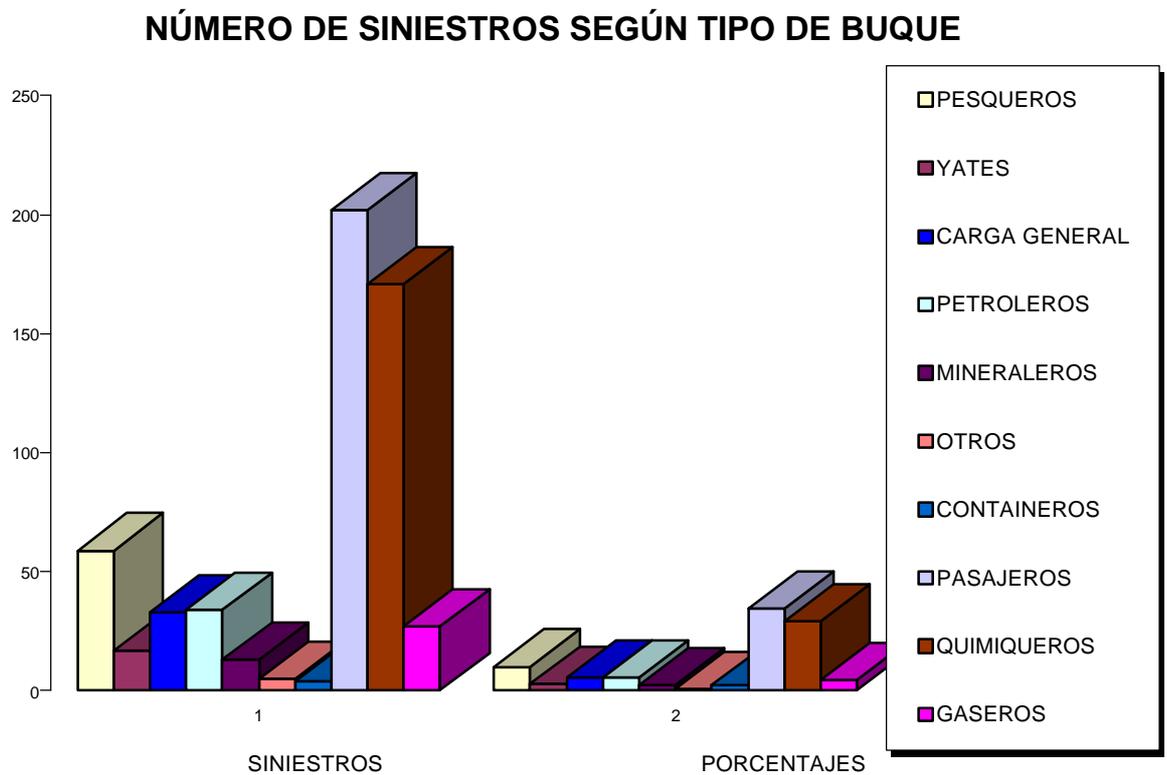
Cuadro 23, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Este cuadro nos sirve para comprobar en que tanto por ciento intervienen cada uno de los grupos de buques siniestrados que estamos analizando.

Como viene siendo habitual en todos los análisis que llevamos realizados, la mayor incidencia en cuanto a número de siniestros la presenta el grupo relativo a los pesqueros, con 202 accidentes, que suponen el 34,530 de la siniestralidad anual. Los yates representan 171 accidentes, que corresponde a un 29,231% de la siniestralidad total. La carga general reportó 59 accidentes, que representan el 10,085% de la siniestralidad anual. Los petroleros registraron un número de 24 accidentes, que representan el 5,812% de la siniestralidad anual. Los mineraleros reportaron 33 accidentes, que representan el 5,641% de la siniestralidad anual.

El grupo correspondiente a otros buques, sufrió 27 accidentes, que representan el 4,615% de la siniestralidad anual. Los containeros sufrieron 17 accidentes que representan el 2,906% de la siniestralidad anual. Los buques de pasaje registraron 15 accidentes, que les sitúa en el 2,564% de la siniestralidad anual. Los quimiqueros tuvieron 13 accidentes, que representa el 2,222% de la siniestralidad anual. Los remolcadores y los gaseros, tuvieron 5 accidentes cada uno lo que representa el 0,855% de la siniestralidad anual para cada uno. Y por último los remolcadores tuvieron 4 accidentes que representan el 0,684% de la siniestralidad anual.

El siguiente gráfico nos muestra los porcentajes que representan los distintos números de siniestros registrados durante 1992 con respecto al tipo de buques:



En el cuadro N°24 haremos referencia al N° de accidentes ocurridos con relación a la edad del buque durante el año 1.992. Esta relación se obtiene sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales, las entidades colaboradoras tienen conocimiento.

<b>ACCIDENTES SEGÚN LA EDAD DEL BUQUE, AÑO 1.992</b>						
<b>&lt;5 AÑOS</b>	<b>ENTRE 5-10 AÑOS</b>	<b>ENTRE 10-15 AÑOS</b>	<b>ENTR E 15-20 AÑOS</b>	<b>ENTRE 20-25 AÑOS</b>	<b>&gt;25 AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
159	70	80	120	50	106	<b>585</b>

Cuadro 24, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Del análisis del cuadro n°24 obtenemos los resultados de la siniestralidad con respecto a la edad del buque viendo que el mayor número de siniestros ocurrieron en buques con una edad inferior a los 5 años, 159 accidentes, lo que representa el 27,18 de la siniestralidad anual.

Los buques con edad comprendida entre los 15 años y los 20 años, registraron 120 accidentes, lo que representa el 20,51% de la siniestralidad anual.

Los buques con edad superior a los 25 años, sufrieron 106 accidentes en el año 1992, lo que representa el 18,12% de la siniestralidad anual.

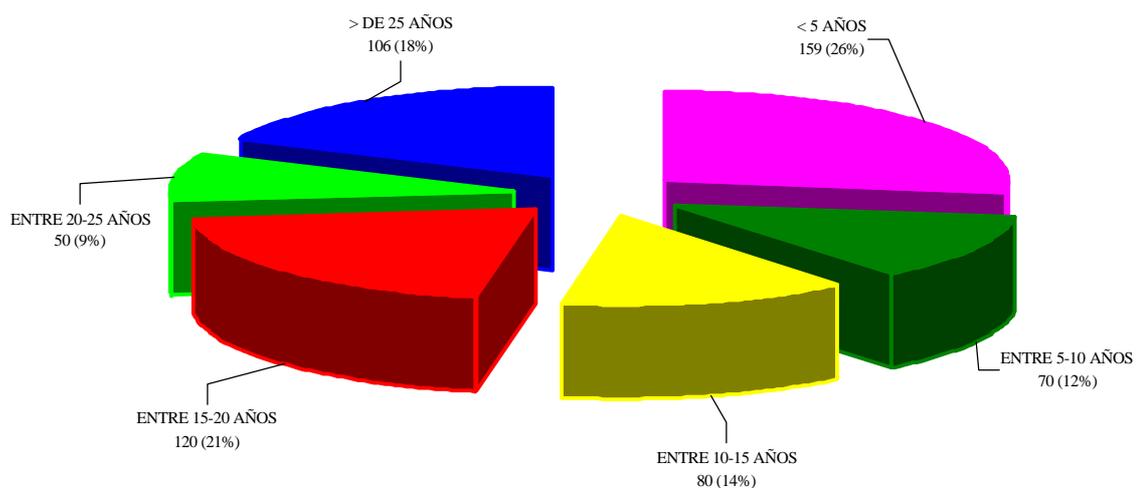
Los buques con edades comprendidas entre los 10 y los 15 años, registraron un número de 80 accidentes, lo que representa el 13,67% de la siniestralidad anual.

Los buques cuya edad estaba comprendida entre los 5 y los 10 años, sufrieron 70 accidentes en total, lo que representa el 11,97% de la siniestralidad anual.

Por último vemos que el menor índice de accidentes se encontró en los buques de edades comprendidas entre los 20 y los 25 años, que reportaron un total de 50 sucesos, lo que representa el 8,55% de la siniestralidad anual.

El siguiente gráfico nos muestra los porcentajes correspondientes a los accidentes con relación al número de buques y a la edad de los mismos.

### SINIESTROS SEGÚN LA EDAD DEL BUQUE



Este gráfico no necesita análisis, puesto que, toda la información que necesitemos sacar de él, está a la vista, pero nos sirve para ir confirmando que la mejor edad de los buques está entre los 10 y los 20 años.

En el cuadro N°25 hacemos referencia al número de personas heridas, muertas o desaparecidas,

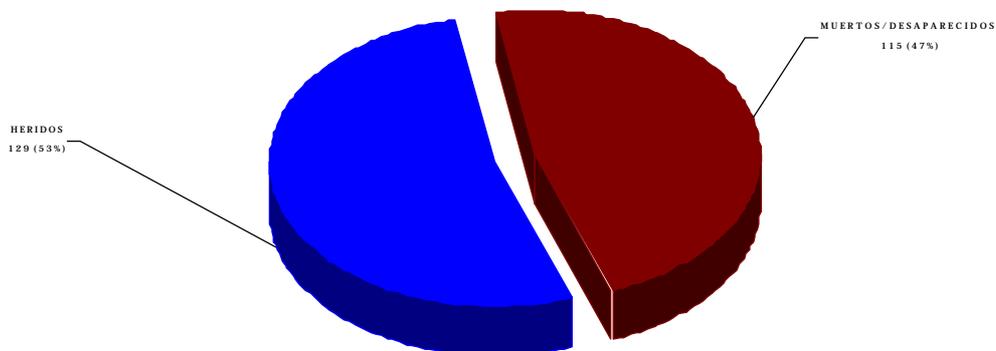
<b>PERSONAS AFECTADAS POR LOS SINIESTROS DEL AÑO 1.992</b>		
<b>MUERTOS/DESAPARECIDOS</b>	<b>HERIDOS</b>	<b>TOTAL</b>
115	129	<b>244</b>

Cuadro 25, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

De un total de 244 personas afectadas, observamos que 115 fueron muertes o desapariciones, representando un 47,13% de los afectados, mientras que los 129 heridos suponen el 52,87% de los afectados

Esta relación se obtiene del total de los siniestros ocurridos, de los cuales las entidades colaboradoras tienen noticias.

#### PERSONAS AFECTADAS POR LOS SINIESTROS



El cuadro nº26 nos muestra los porcentajes de distribución del número de siniestros que se produjeron, por tipo de accidente y por número de buques; estableciéndose el porcentaje que representan con respecto al número total de buques y de toneladas siniestradas en todo el año 1.993, haciéndose aparte, un cuadro (Cuadro 26bis), con los accidentes cuya consecuencia final fue la pérdida total y/o abandono.

<b>Nº DE BUQUES Y % POR TIPO DE ACCIDENTE AÑO 1.993</b>				
<b>TIPO DE ACCIDENTE</b>	<b>Nº DE BUQUES</b>	<b>TONELADAS TOTALES</b>	<b>% S/TRB</b>	<b>% S/NºBq.</b>
<b>Incendio/Ejplos.</b>	141	393.435	11,94	21,593
<b>Colisión/Abordaje</b>	98	622.444	18,89	15,008
<b>Varada</b>	108	819.162	24,86	16,537
<b>Vía agua/Hundim.</b>	179	983.258	29,84	27,412
<b>Escora</b>	40	140.042	4,25	6,126
<b>Fallo Mec./Estruc.</b>	36	69.912	2,12	5,512
<b>Desaparición</b>	10	41.848	1,27	1,531
<b>Otros</b>	41	225.055	6,83	6,281
<b>TOTALES:</b>	<b>653</b>	<b>3.295.156</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Cuadro Nº 26. Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

<b>ACCIDENTES CON PERDIDA TOTAL AÑO 1.993</b>				
<b>Pérdida total</b>	<b>74</b>	<b>280.413</b>	<b>8,51%</b>	<b>11,33%</b>

Cuadro 26bis, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Del análisis del cuadro nº 26 observamos que los hundimientos fueron el siniestro más numeroso con 179 accidente, que representan el 27,41% de la siniestralidad anual correspondiéndoles 983.258 Tns. del tonelaje perdido durante todo el año y que suponen un 29,84% del mismo.

Los buques incendiados fueron 141, que representan el 21,6% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 393.435 Tns., del tonelaje perdido durante todo el año y que supone un 11,94% del mismo.

Los buques que embarrancaron fueron 108, que representan el 16,5% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 819.162 Tns, del tonelaje perdido durante todo el año y que supone un 24,86% del mismo.

Los abordajes fueron 98, que suponen el 15% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 622.444 Tns. del tonelaje perdido durante todo el año y que supone el 18,89% del mismo.

Al grupo de otros, le ocurrieron 41 accidentes, que representan el 6,3% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 225.055 Tns. de las pérdidas de tonelaje anual y que representa un 6,83 de la misma.

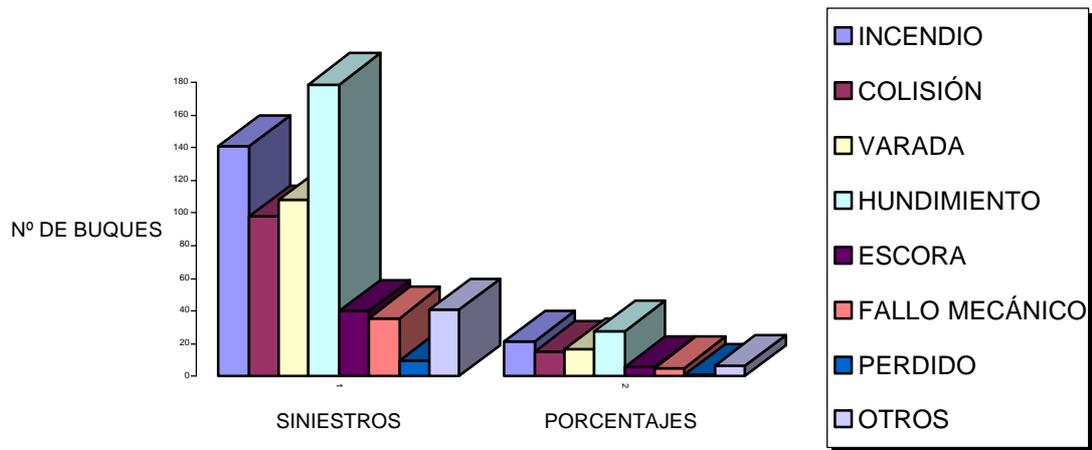
La escora afectó a 40 buques, que representan el 6,13% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 140.042 Tns de la pérdida de tonelaje anual y que supone un 4,25% de la misma.

Los fallos mecánico le ocurrieron a 36 buques, que representan el 5,5% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 69.912 Tns. de la pérdida anual de tonelaje y que supone el 2,12% de la misma.

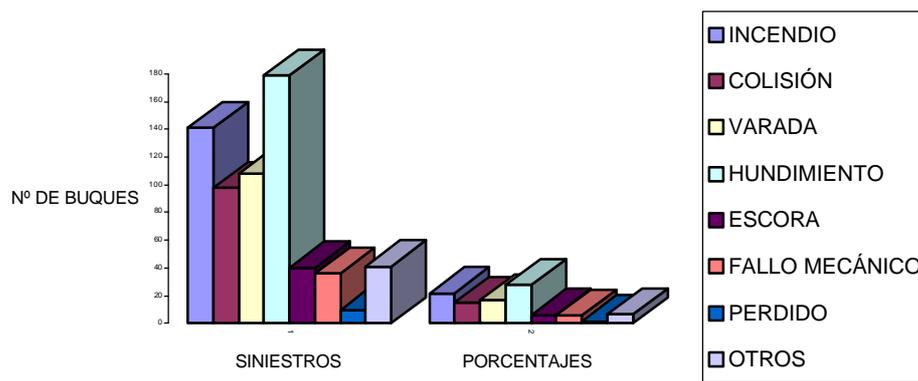
Los buques desaparecidos fueron 10, que representan el 1,5% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 41.848 Tns. de la pérdida de tonelaje anual y que representa el 1,27% de la misma.

El siguiente gráfico muestra los porcentajes de distribución del tipo de siniestros que se producen por cada tipo de buque. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos, de los cuales las entidades colaboradoras tienen conocimiento.

**NÚMERO Y PORCENTAJE DE BUQUES SEGÚN TIPO DE SINIESTRO**



**NÚMERO Y PORCENTAJE DE BUQUES SEGÚN TIPO DE SINIESTRO**



Del gráfico anterior se desprende que el Nº de toneladas no guarda relación con el numero de buques y que los mayores porcentajes de frecuencia relativa los producen los incendios, hundimientos y averías mecánicas o estructurales.

Los accidentes con resultado de pérdida total fueron 74, que representan el 11,33% de la siniestralidad anual correspondiéndoles 280.413 Tns del tonelaje perdido durante todo el año y que supone el 8,51% del mismo.

El cuadro N°27 estudia la evolución de la siniestralidad atendiendo al tipo de accidente y al mes del año en que ocurrió:

N° Y TIPOS DE ACCIDENTE POR MESES, AÑO 1.993									
MESES DEL AÑO	INCENDIO	ABORDAJE	VARADA	HUNDIMIENTO	ESCORA	FALLO MECÁNICO-	PERDIDO	OTROS	PARCIALES
<b>ENERO</b>	13	5	7	16	2	6	2	3	<b>54</b>
<b>FEBRERO</b>	9	7	10	12	3	6	2	4	<b>53</b>
<b>MARZO</b>	13	5	5	13	4	4	0	4	<b>48</b>
<b>ABRIL</b>	7	8	3	14	4	7	2	7	<b>52</b>
<b>MAYO</b>	14	8	3	10	31	3	4	5	<b>48</b>
<b>JUNIO</b>	9	5	10	11	5	2	0	4	<b>46</b>
<b>JULIO</b>	12	14	9	9	3	4	0	5	<b>56</b>
<b>AGOSTO</b>	16	11	14	16	3	4	0	5	<b>69</b>
<b>SEPTIEMBRE</b>	11	10	17	17	5	0	0	4	<b>64</b>
<b>OCTUBRE</b>	14	11	5	21	6	0	0	0	<b>57</b>
<b>NOVIEMBRE</b>	6	10	17	22	0	0	0	0	<b>55</b>
<b>DICIEMBRE</b>	17	4	8	18	4	0	0	0	<b>51</b>
<b>TOTALES</b>	<b>141</b>	<b>98</b>	<b>108</b>	<b>179</b>	<b>40</b>	<b>36</b>	<b>10</b>	<b>41</b>	<b>653</b>

Cuadro 27, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Del análisis del cuadro podemos observar que el mes de mayor siniestralidad, como viene ocurriendo en los cuadros anteriores, es el mes de Agosto con 69 accidentes, que representan el 10,57% de la siniestralidad anual, distribuida entre: Incendios y hundimientos, 16 casos cada uno (23,19%+23,19%); Varada, 14 casos (20,29%);

abordajes, 11 casos (15,94%); otros, 5 casos (7,25%); fallos mecánicos, 4 casos (5,8%) y escoras, 3 casos (5,085%).

En Septiembre hubo 64 accidentes, que representan el 9,8% de la siniestralidad anual, distribuida entre: varadas y hundimientos, 17 casos cada uno (26,56%+26,56%); incendios, 11 casos (17,19%); abordajes, 10 casos (15,62%); escoras, 5 casos (7,8%) y otros, 4 casos (6,25%).

El mes de Octubre recogió 57 accidentes, que suponen el 8,73% de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 21 casos (36,84%); incendios, 14 casos (24,56%); abordajes, 11 casos (19,3%); escoras, 6 casos (10,53%) y varadas, 5 casos (8,77%).

El mes de Julio reportó 56 accidentes, que representan el 8,58% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: abordajes, 14 casos (25%); incendios, 12 casos (21,43%); varadas y hundimientos, 9 casos cada uno (16,07%+16,07%); otros, 5 casos (8,93%); fallos mecánicos, 4 casos (7,14%) y escoras, 3 casos (5,36%).

En Noviembre ocurrieron 55 accidentes, que representan el 8,42% de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 22 casos (40%); varadas, 17 casos (30,9%); abordajes, 10 casos (18,18%) e incendios, 6 casos (10,9%).

Enero reportó 54 accidentes, que representan el 8,27% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: hundimientos, 16 casos (29,63%); incendios, 13 casos (20,07%); varadas, 7 casos (12,96%); fallos estructurales, 6 casos (11,11%); Abordajes, 5 casos (9,26%); otros, 3 casos (5,55%) y escoras y desaparecidos, 2 casos cada uno (3,7%+3,7%).

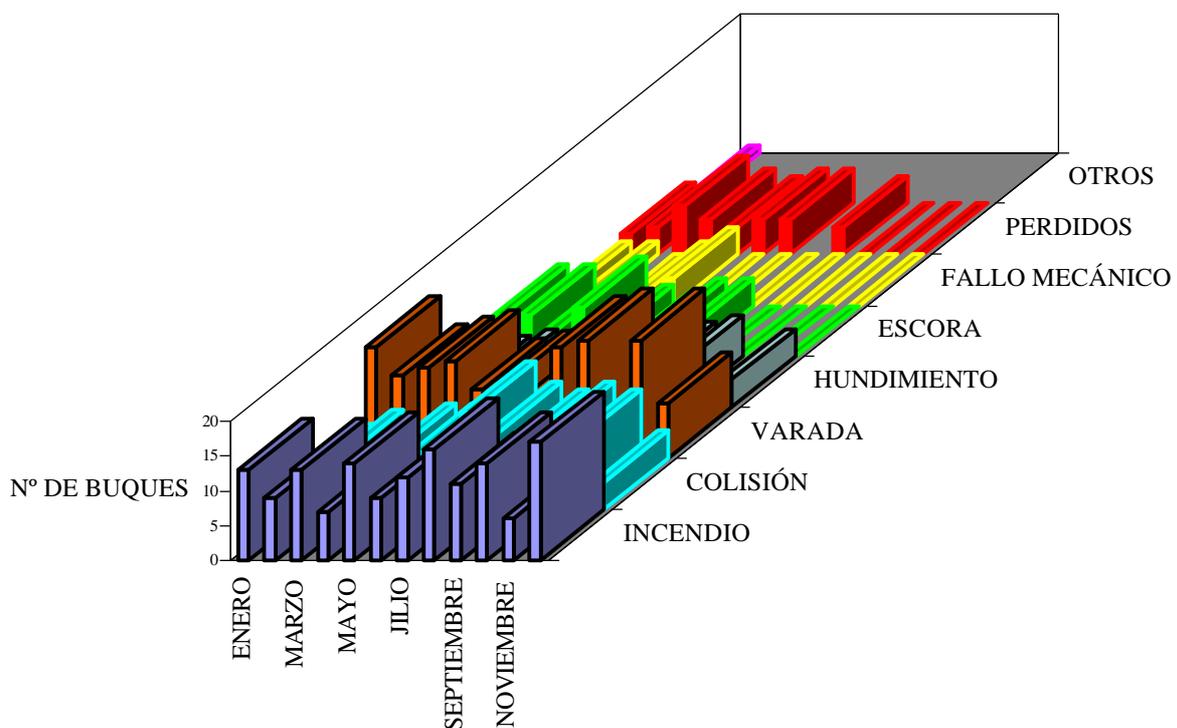
En Febrero se registraron 53 accidentes, que representan el 8,12 de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 12 casos (22,64%); varadas, 10 casos (18,87%); incendios, 9 casos (16,98%); abordajes, 7 casos (13,21%); fallos mecánicos, 6 casos (11,32%); otros, 4 casos (7,55%); escoras, 3 caso (5,66%) y desaparecidos, 2 casos (3,77%).

En Abril se reportaron 52 accidentes, que representan el 7,96% de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 14 casos (26,92%); abordajes, 8casos (15,38%); incendios, fallos mecánicos y otros, 7 casos cada uno (13,46%+13,46%+13,46%); escoras, 4 casos (7,69%); varadas, 3 casos (5,77%) y desaparecidos, 2 casos (3,85%).

El mes de Diciembre reportó 51 accidentes, que representan el 7,81% de siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 18 casos (35,3%); incendios, 17 casos (33,33%); varadas, 8 casos (15,69%) y abordajes y escoras, 4 casos cada uno (7,83%+7,84%).

El siguiente gráfico muestra el porcentaje del volumen de accidentes y tipos, por meses del año, comprobando, una vez más, las grandes diferencias entre los porcentajes de siniestralidad, con relación a determinadas épocas del año.

### NÚMERO Y TIPO DE SINIESTRO SEGÚN EL MES



Marzo registró 48 accidentes, que representan el 7,35% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios y hundimientos, 13 casos cada uno (27,08%+27,08%); abordajes y varadas, 5 casos cada uno (10,42%+10,42%); escoras, fallos mecánicos y otros, 4 casos cada uno (8,33%+8,33%+8,33%).

También Mayo representó 48 accidentes, que representan el 7,35% de la siniestralidad anual, distribuida entre: escoras, 31 casos (64,6%); incendios, 14 casos (29,2%); hundimientos, 10 casos (20,83%); abordajes, 8 casos (16,7%); otros, 5 casos (10,42%); desaparecidos, 4 casos (8,33%) y fallos estructurales y varadas, 3 casos cada uno (6,25%+6,25%).

Y por último el mes de Junio que es el de más bajo índice de siniestralidad con 46 accidentes que representan el 7,04% de la siniestralidad anual, distribuida entre: hundimientos, 11 casos (23,91%); varadas, 10 casos (21,74%); incendios, 9 casos (19,56%); abordajes y escoras, 5 casos cada uno (10,87%+10,87%); otros, 4 casos (8,7%) y fallos mecánicos, dos casos (4,35%).

Sería muy interesante el hacer un estudio pormenorizado, de las causas que provocan el incremento de siniestros en determinados meses del año, como deducimos del cuadro anterior.

El cuadro n°28 nos muestra el número de accidentes que se producen por tipo de buques. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos por tipo de buques, de los cuales las entidades tienen conocimiento

<b>TIPOS DE BUQUE POR TIPO DE ACCIDENTE, AÑO 1.993</b>									
<b>TIPOS DE BUQUE</b>	<b>INCENDIO/</b>	<b>COLISIÓN /</b>	<b>VARADA</b>	<b>HUNDIMIENTO</b>	<b>ESCORA</b>	<b>FALLO MECÁNICO</b>	<b>PERDIDOS</b>	<b>OTROS</b>	<b>PARCIALES</b>
<b>CARGA GRAL.</b>	23	16	9	4	5	1	2	3	<b>63</b>
<b>CONTAINERO</b>	6	6	4	3	1	1	1	2	<b>24</b>
<b>MINERALERO</b>	17	8	3	8	1	0	0	3	<b>40</b>
<b>PETROLEROS</b>	26	7	0	5	0	1	0	2	<b>41</b>
<b>QUIMQUERO</b>	6	2	3	4	2	2	0	1	<b>20</b>
<b>GASEROS</b>	3	2	1	3	0	2	0	1	<b>12</b>
<b>PASAJE</b>	8	2	1	4	0	3	2	2	<b>22</b>
<b>ROLÓN</b>	4	1	1	1	0	1	3	1	<b>12</b>
<b>REMOLCADOR</b>	3	1	1	3	0	1	0	2	<b>11</b>
<b>PESQUERO</b>	30	39	21	92	8	8	2	10	<b>210</b>
<b>YATE</b>	14	14	57	44	17	15	0	4	<b>165</b>
<b>OTROS</b>	1	0	7	8	6	1	0	10	<b>33</b>
<b>TOTAL:</b>	<b>141</b>	<b>98</b>	<b>108</b>	<b>179</b>	<b>40</b>	<b>36</b>	<b>10</b>	<b>41</b>	<b>653</b>

Cuadro 28, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

El gráfico N°28 muestra la distribución del número de siniestros que se producen por tipo de buque y tipo accidente. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales las entidades tienen conocimiento.

El mayor número de accidentes, como ya viene siendo habitual, recae sobre los pesqueros con un total de 210 accidentes, que representan el 32,16% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: hundimientos, 92 casos (43,81%); abordajes, 39 casos (18,57%); incendios, 30 casos (14,29%); varadas, 21 casos (10%); otros, 10 casos

(4,76%); escoras y fallos mecánicos, 8 casos cada uno (3,81%) y perdidos, 2 casos (0,95%).

Los yates sufrieron 165 accidentes, que representan el 25,27% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: varadas, 57 casos (34,54%); hundimientos, 44 casos (26,67%); escoras, 17 casos (10,30%); fallos mecánicos, 15 casos (9,1%); incendios y abordajes, 14 casos cada uno (8,48%+8,48%) y otros, 4 casos (2,42%).

Los buques de carga general sufrieron 63 accidentes, que representan el 9,65% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 23 casos (36,51%); abordajes, 16 casos (25,4%); varadas, 9 casos (14,29%); escoras, 5 casos (7,94%); hundimientos, 4 casos (6,35%); otros, 3 casos (4,76%); perdidos, 2 casos (3,17%) y fallos mecánicos, un caso (1,59%).

Los petroleros averiados fueron 41, que representan el 6,28% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 26 casos (63,41%); abordajes, 7 casos (17,07%); hundimientos, 5 casos (12,19%); otros, 2 casos (4,88%) y fallos mecánicos, un caso (2,44%).

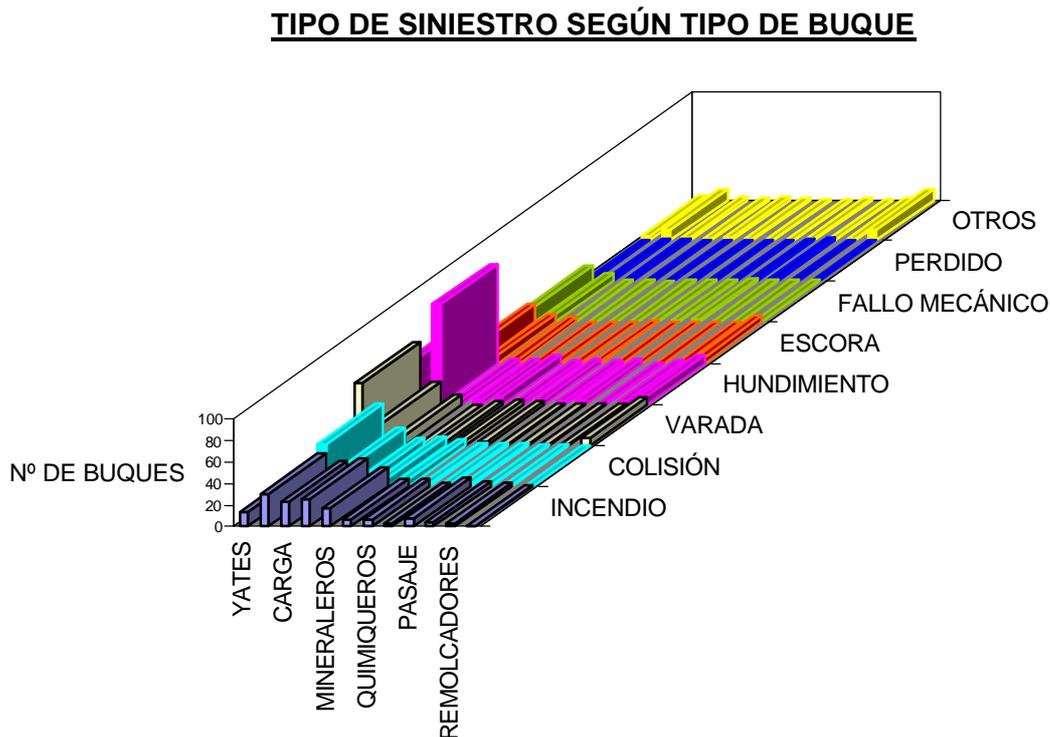
Los mineraleros recibieron 40 accidentes, que representan el 6,12% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios 17 casos (42,5%); abordajes y hundimientos, 8 casos cada uno (20%+20%); varadas y otros, 3 casos cada uno (7,5%+7,5%) y escorados, un caso (2,5%).

El grupo de otros, recibió 33 accidentes, que representan el 5,05% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: otros, 10 casos (30,3%); hundimientos, 8 casos (24,24%); varadas, 7 casos (21,21%) y fallos mecánicos, un caso 3,03%).

Los containeros accidentados fueron 24, que representan el 3,67% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios y colisión, 6 casos cada uno (25%+25%); varadas, 4 casos (16,67%); hundimientos, 3 casos (12,5%); otros, 2 casos (0,33%) y escorados, fallos mecánicos y perdidos, un caso cada uno (4,17%+4,17%+4,17%):

En buques de pasaje hubo 22 accidentes, que representan el 3,37% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 8 casos ( 36,36%); hundimientos, 4 casos (18,18%); fallos mecánicos, 3 casos (13,64%); colisión, perdidos y otros, 2 casos cada uno (9,1%+9,1%+9,1%) y varadas un caso (4,54%).

Los quimiqueros tuvieron 20 accidentes, que representan el 3,06% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 6 casos (30%); hundimientos, 4



Casos (20%); varadas, 3 casos (15%); Abordajes, fallos mecánicos y escoras, 2 casos (10%+10%+10%) y otros, un caso (5%).

Los gaseros sufrieron 12 accidentes, que representan el 1,84% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios y hundimientos, 3 casos cada uno (25%+25%); colisión y fallo mecánico, 2 casos cada uno (16,67%+16,67%) y varada y otros, un caso cada uno (8,33%+8,33%).

También fueron 12 los rolones accidentados, que representan el 1,84% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 4 casos (33,33%); perdido, 3 casos (25%) y abordajes, varadas, hundimientos, fallos mecánicos y otros. Un caso cada uno (8,33%+8,33%+8,33%+8,33%+8,33%).

Los remolcadores accidentados fueron 11, que representan el 1,68% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios y hundimientos, 3 casos cada uno (27,27%); otros, 2 casos (18,18%) y fallos mecánicos, un caso (9,1%).

En el cuadro N°29 Analizamos la siniestralidad atendiendo a las causas, tipos de buque y tipos de accidentes:

CAUSAS DEL ACCIDENTE SEGÚN TIPO DE BUQUE, AÑO 1.993					
TIPO DE BUQUE	MAL TIEMPO	FALLO HUMANO	FALLO MATERIAL	PERDIDO	PARCIALES
<b>CARGA GRAL</b>	11	30	18	4	<b>63</b>
<b>CONTAINERO</b>	7	10	5	2	<b>24</b>
<b>MINERALERO</b>	8	22	6	4	<b>40</b>
<b>PETROLEROS</b>	4	29	6	2	<b>41</b>
<b>QUIMIQUEROS</b>	3	9	5	3	<b>20</b>
<b>GASEROS</b>	4	3	3	2	<b>12</b>
<b>PASAJE</b>	3	12	4	3	<b>22</b>
<b>ROLÓN</b>	6	4	1	1	<b>12</b>
<b>REMOLCADOR</b>	2	3	2	4	<b>11</b>
<b>PESQUERO</b>	48	65	68	29	<b>210</b>
<b>YATE</b>	23	57	59	26	<b>165</b>
<b>OTROS</b>	10	9	8	6	<b>33</b>
<b>TOTALES:</b>	<b>129</b>	<b>253</b>	<b>185</b>	<b>86</b>	<b>653</b>

Cuadro 29, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Si observamos la distribución de las causas, según el número de siniestros ocurridos en cada una de ellas, comprobaremos que el fallo humano es el que más incidencia tiene con 253 sucesos, que representan el 38,74% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: pesqueros, 65 casos (25,69%); yates, 57 casos (22,53%); carga general, 30 casos (11,86%); Petroleros, 29 casos (11,46%); Mineraleros, 22 casos (8,7%); Pasaje, 12 casos (4,74%); Containeros, 10 casos (3,95%); Quimiqueros y otros, 9 casos cada uno (3,56%); rolones, 4 casos (1,58%) y remolcadores y gaseros, 3 casos cada uno (1,19%).

El fallo del material supuso 185 accidentes, que representan el 28,33% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: Pesqueros, 68 casos (36,76%); yates, 59 casos

(31,89%); carga general, 30 casos (16,22%); otros, 8 casos (4,32%); petroleros y mineraleros, 6 casos cada uno (3,24%+3,24%); containeros y quimiqueros, 5 casos cada uno (2,7%+2,7%); Pasaje, 4 casos (2,16%); gaseros, 3 casos (1,62%); Remolcadores, 2 casos (1,08%) y rolones, un caso (0,54%).

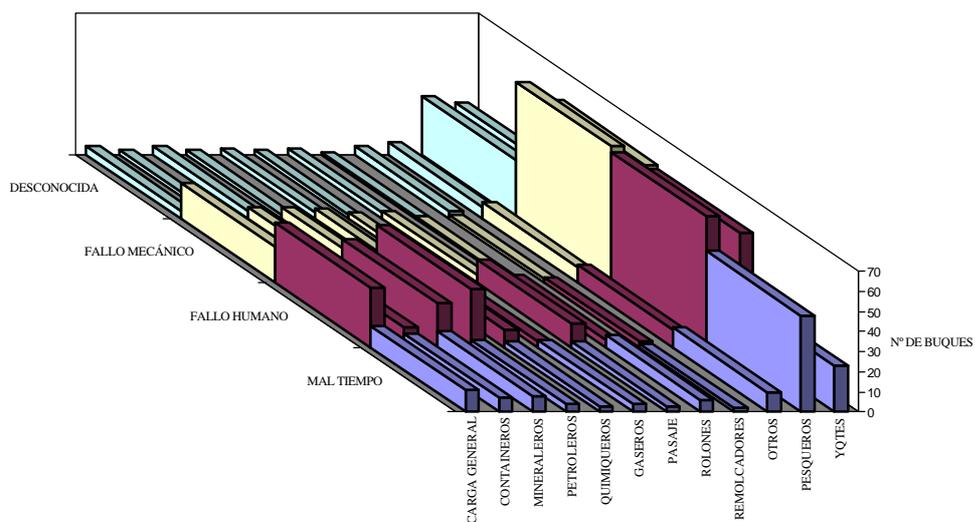
El mal tiempo supuso 129 accidentes, que representan el 19,75% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: Pesqueros, 48 casos (37,21%); Yates, 23 casos (17,83%); Carga general 11 casos (8,53%); Otros, 10 casos (7,75%); mineraleros, 8 casos (6,2%); Containeros, 7 casos (5,43%); rolones, 6 casos (4,65%); petroleros y gaseros, 3 casos cada uno (2,32%) y remolcadores, 2 casos (1,55%).

Los buques perdidos fueron 86, que representan el 13,17% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: pesqueros, 29 casos (33,72%); yates, 26 casos (30,23%);

Otros, 6 casos (6,98%); Carga general, mineralero y remolcadores, 4 casos cada uno (4,65%+4,65%+4,65%); Pasaje y quimiqueros, 3 casos cada uno (3,49%+3,49%); petroleros, containeros y gaseros, 2 casos cada uno (2,32%+2,32%+2,32%) y rolones, un caso (1,16%).

En el gráfico N°29 vemos los porcentajes correspondientes al N° de accidentes, atendiendo a las causas, al tipo de siniestro y al N° de buques.

#### CAUSAS DEL SINIESTRO SEGÚN EL TIPO DE BUQUE



En el cuadro N°30 analizaremos la siniestralidad por la zona geográfica y el año en que ocurrieron.

<b>NUMERO DE ACCIDENTES POR ZONA, AÑO 1.993</b>													
<b>AÑO</b>	<b>PACÍFICO</b>	<b>ATLÁNTICO</b>	<b>MEDITERRÁNEO</b>	<b>MAR DEL NORTE</b>	<b>CANTÁBRICO</b>	<b>OCEANO INDICO</b>	<b>MAR CARIBE</b>	<b>GOLFO PÉRSICO</b>	<b>MAR DE CHINA</b>	<b>MAR ROJO</b>	<b>MAR NEGRO</b>	<b>FLUVIALES</b>	<b>TOTALES</b>
<b>1.993</b>	<b>97</b>	<b>161</b>	<b>216</b>	<b>96</b>	<b>56</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>585</b>

Cuadro 30, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Como podemos observar en el cuadro N°30 la mayor magnitud de siniestralidad se registra en el Mediterráneo, con 216 siniestros, que representan el 33,08% de la siniestralidad anual.

En el Océano Atlántico hubo 161 accidentes, que representan el 24,65% de la siniestralidad anual.

El Océano Pacífico reportó 97 accidentes, que representan el 13,23% de la siniestralidad anual.

El Mar del Norte registró 96 accidentes, que representan el 14,7% de la siniestralidad anual.

En el Mar Cantábrico ocurrieron 56 accidentes, que representan el 8,57% de la siniestralidad anual.

En el Océano Índico sucedieron 14 accidentes, que representan el 2,34% de la siniestralidad anual.

El Mar Rojo recogió 3 accidentes, que representan el 0,46% de la siniestralidad anual.

El Mar Negro, reportó también 3 accidentes, que representan el 0,46% de la siniestralidad anual.

En el Mar Caribe sucedieron 2 accidentes, que representan el 0,3% de la siniestralidad anual.

En el Golfo Pérsico, también se registraron 2 accidentes que representan el 0,3% de la siniestralidad anual.

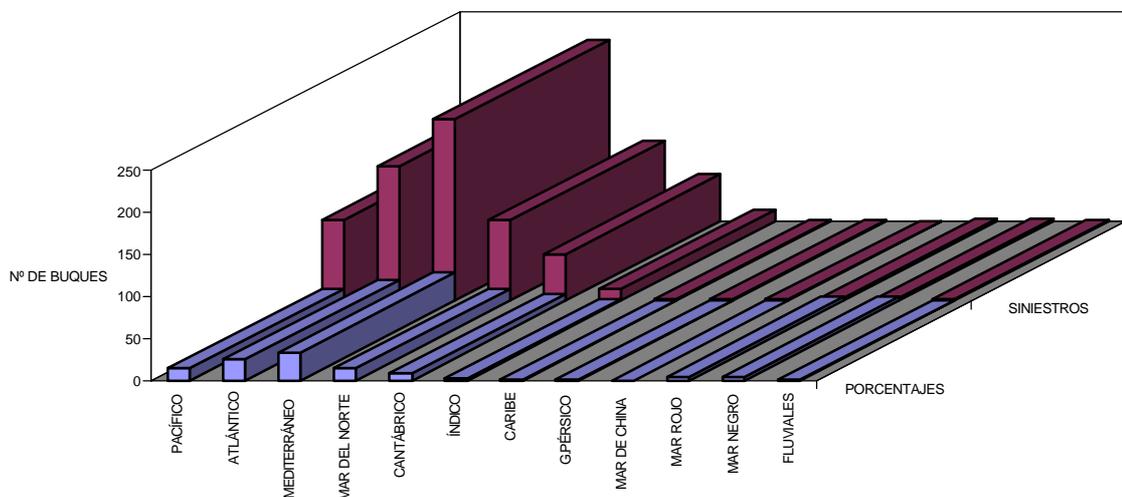
Los accidentes fluviales de los que tuvimos noticias, fueron 2, que representan el 0,3% de la siniestralidad anual.

Y por último el accidente reportado del Mar de la China, que representa el 0,15% de la siniestralidad anual.

Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales las entidades colaboradoras en nuestro trabajo, tienen conocimiento.

En el siguiente gráfico mostramos los porcentajes y distribución con respecto al número de siniestros que se produjeron en el año 1.993 por zonas geográficas.

**NÚMERO DE SINIESTROS SEGÚN ZONA GEOGRÁFICA**



En el gráfico puede apreciarse, de forma clara, la gran incidencia que representan los siniestros del Mar Mediterráneo, del Océano Atlántico, del Océano Índico y del Mar del Norte, con respecto a las demás zonas geográficas, determinando estas zonas geográficas, como de más alto riesgo que las demás, lo que influirá, en su momento, para establecer las primas de las pólizas que cubren los riesgos marítimos en las citadas zonas geográficas.

Analizaremos seguidamente en el cuadro N°31, la siniestralidad atendiendo al número de accidentes según el tipo de buques:

<b>NÚMERO DE ACCIDENTES SEGÚN TIPO DE BUQUES, AÑO 1.993</b>		
<b>TIPO DE BUQUE</b>	<b>Nº ACCIDENTES</b>	<b>%</b>
<b>CARGA GENERAL</b>	63	9,648
<b>PORTACONTENEDORES</b>	124	3,675
<b>MINERALEROS</b>	40	6,127
<b>PETROLEROS</b>	41	6,279
<b>QUIMICEROS</b>	20	3,064
<b>GASEROS</b>	12	1,838
<b>PASAJEROS</b>	22	3,369
<b>ROLONES</b>	12	1,834
<b>REMOLCADORES</b>	11	1,685
<b>PESQUEROS</b>	210	32,159
<b>YATES</b>	165	25,268
<b>OTROS</b>	33	5,054
<b>TOTALES</b>	<b>653</b>	<b>100%</b>

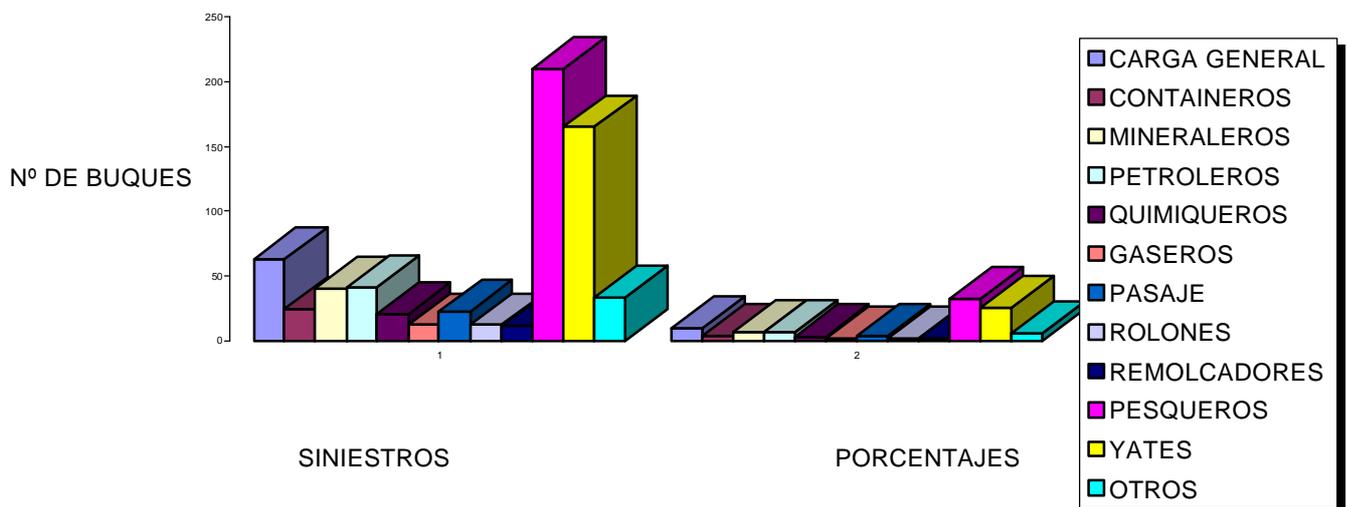
Cuadro 31, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Observamos, que como viene siendo habitual en todos los cuadros, la mayor siniestralidad la registran los pesqueros, 210 accidentes que suponen el 32,16% de la siniestralidad anual. Los yates sufrieron 165 accidentes, que representan el 25,26% de la siniestralidad anual. Los buques de carga general representaron un total de 63

accidentes lo que supone el 9,64% de la siniestralidad anual. Los petroleros sufrieron 41 accidentes, que representan el 6,28% de la siniestralidad anual. Los mineraleros tuvieron 40 accidentes, que representan el 6,127% de la siniestralidad anual. Otros buques, representaron 33 accidentes, que suponen el 5,05% de la siniestralidad anual.. Los containeros soportaron 24 accidentes, que representan el 3,675% de la siniestralidad anual. Los buques de pasaje reportaron 22 accidentes, que suponen el 3,37% de la siniestralidad anual. Los quimiqueros tuvieron 20 accidentes, que representan el 3,06% de la siniestralidad anual. Gaseros y rolones sufrieron 12 siniestros cada uno lo que les representa el 1,83% de la siniestralidad anual a cada uno. Los remolcadores accidentados fueron 11 que representan el 1,68% de la siniestralidad anual.

El siguiente gráfico muestra los porcentajes de distribución del número de siniestros de acuerdo al tipo de buques:

### NÚMERO DE SINIESTROS SEGÚN TIPOS DE BUQUE



En el cuadro N°32 haremos referencia al N° de accidentes ocurridos con relación a la edad del buque durante el año 1.993. Esta relación se obtiene sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales, las entidades colaboradoras tienen conocimiento.

<b>ACCIDENTES SEGÚN LA EDAD DEL BUQUE, AÑO 1.993</b>						
<b>&lt;5 AÑOS</b>	<b>ENTRE 5-10 AÑOS</b>	<b>ENTRE 10-15 AÑOS</b>	<b>ENTRE 15-20 AÑOS</b>	<b>ENTRE 20-25 AÑOS</b>	<b>&gt;25 AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
131	126	113	86	72	105	<b>653</b>

Cuadro 32, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Del análisis del cuadro n° 32, deducimos que la época de mayor riesgo para un buque es la de los primeros 5 años de edad, pues del estudio del cuadro obtenemos que la mayor cantidad de siniestros ocurrió a buques con menos de 5 años 131, que representan el 20,06% de la siniestralidad anual.

Los buques cuya edad está comprendida entre los 5 y los 10 años sufrieron 126 accidentes, que suponen el 19,29% de la siniestralidad anual.

Los buques cuyas edades estaban comprendidas entre los 10 y los 15 años, sufrieron 113 accidentes, que representan el 17,3% de la siniestralidad anual.

Los buques cuyas edades están comprendidas entre los 15 y los 20 años, representan un número de accidentes de 86 en total lo que representa el 13,17% de la siniestralidad anual.

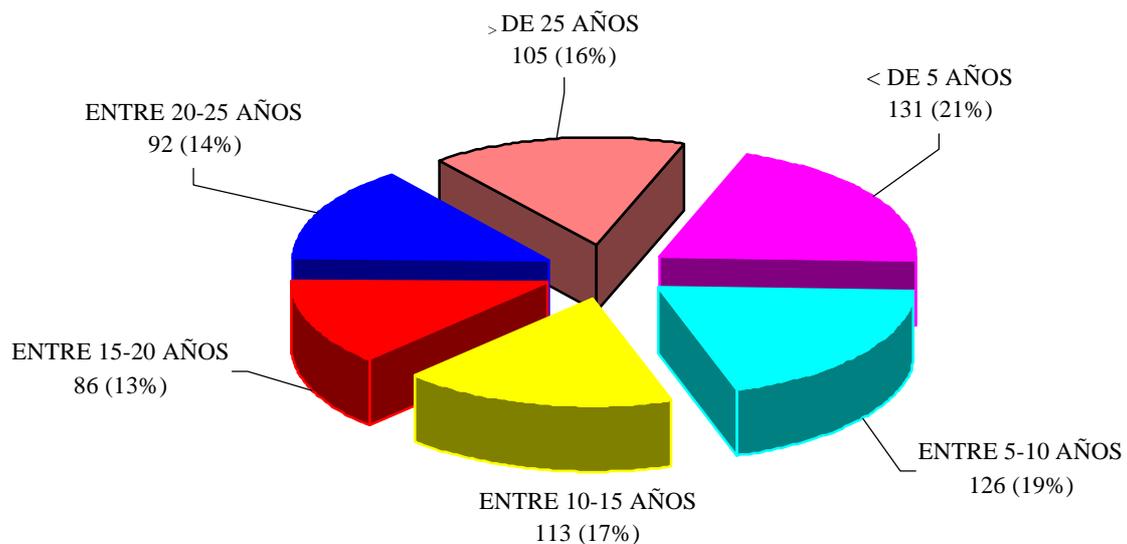
Los buques de edades comprendidas entre 20 y 25 años, que están demostrando ser los de menor índice de siniestros, sufrieron 72 accidentes que representan el 11,02% de siniestralidad anual.

Los buques de edad superior a los 25 años, sufrieron 105 accidentes, que representan el 16,08% de la siniestralidad anual.

Es bastante raro que sean las edades jóvenes de los buques, en las que mayor índice de siniestralidad se registra, en detrimento de los de edad mas madura, cuyos índices de siniestralidad se mantienen dentro de unos cauces lógicos y normales.

El siguiente gráfico nos muestra los porcentajes correspondientes a los accidentes con relación al número de buques y a la edad de los mismos.

### **SINIESTROS SEGÚN LA EDAD DEL BUQUE**



El diagrama deja bastante claros los años de edad, la cantidad de siniestros y el porcentaje que representan cada uno de los períodos de edad escogidos.

En el cuadro N°33 hacemos referencia al número de personas heridas, muertas o desaparecidas,

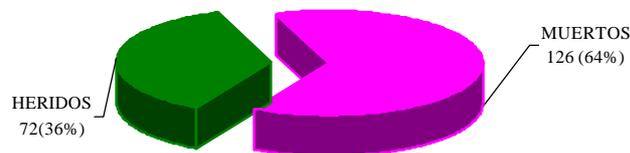
<b>PERSONAS AFECTADAS POR LOS SINIESTROS DEL AÑO 1.993</b>		
<b>MUERTOS/DESAPARECIDOS</b>	<b>HERIDOS</b>	<b>TOTAL</b>
126	72	<b>198</b>

Cuadro 33, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Vemos que los muertos representan el 63,63% de las personas afectadas y los heridos el 36,36% de las mismas personas afectadas.

Es de extrañar que en los siniestros reportados haya más muertos que heridos, cuando lo normal en la realidad es que los heridos siempre sean mas en número que los muertos o desaparecidos.

### **N° DE PERSONAS AFECTADAS POR LOS SINIESTROS**



No se puede establecer una relación de proporcionalidad con el conjunto de dotaciones que salieron ilesas de los siniestros que hemos cotejado ya que ignoramos su

número y estado de salud, nos tenemos que remitir a las tablas de ayuda y rescate de la Compañía de Salvamento Marítimo.

El cuadro nº34 nos muestra los porcentajes de distribución del número de siniestros que se produjeron, por tipo de accidente y por número de buques; estableciéndose el porcentaje que representan con respecto al número total de buques y de toneladas siniestradas en todo el año 1.994, haciéndose aparte, un cuadro (Cuadro 34bis), con los accidentes cuya consecuencia final fue la pérdida total y/o abandono.

<b>Nº DE BUQUES Y % POR TIPO DE ACCIDENTE AÑO 1.994</b>				
<b>TIPO DE ACCIDENTE</b>	<b>Nº DE BUQUES</b>	<b>TONELADAS TOTALES</b>	<b>% S/TRB</b>	<b>% S/NºBq.</b>
Incendio/Ejplos.	100	309.391	13,01	23,981
Colisión/Abordaje	155	800.944	33,68	37.170
Varada	18	247.085	10,39	4,317
Vía agua/Hundim.	46	302.494	12,72	11,031
Escora	0	0,00	0,00	0,000
Fallo Mec./Estruc.	70	273.244	11,49	16,786
Desaparición	12	25.745	1,082	2,878
Otros	16	419.259	17,63	3,837
<b>TOTALES:</b>	<b>417</b>	<b>2.378.162</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Cuadro Nº 34. Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

<b>ACCIDENTES CON PERDIDA TOTAL AÑO 1.994</b>				
<b>Pérdida total</b>	<b>24</b>	<b>109.630</b>	<b>4,61%</b>	<b>5,755%</b>

Cuadro 34bis, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

El mayor número de accidentes fueron abordajes, 155 en total que representan el 37,170% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 800.944 Tns del tonelaje perdido durante el año y que suponen un 33,68% del mismo.

Los incendios reportados fueron 100, lo que representa el 23,98% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 309.391 Tns de las pérdidas anuales y que suponen un 13,01% de las mismas.

Los fallos mecánicos sufridos por los buques fueron 70, que representan el 16,78% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 273.244 Tns de las pérdidas anuales y que suponen el 11,5% de las mismas.

Los buques hundidos fueron 46, que representan el 11,03% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 302.494 Tns de las pérdidas anuales y que suponen el 12,72% de las mismas.

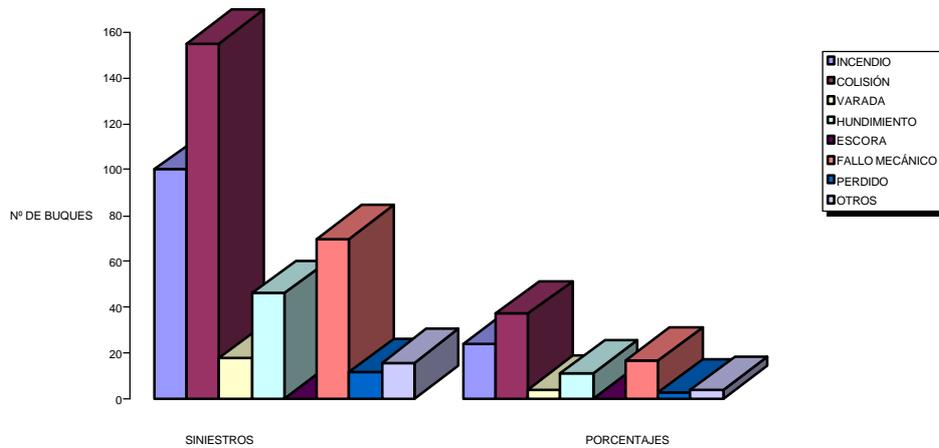
Los buques varados fueron 18, que representan el 4,31% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 247.085 Tns de las pérdidas anuales, y que suponen el 10,4% de las mismas.

El grupo de otros buques o artefactos sufrió 16 accidentes, lo que representa el 3,83% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 419.259 Tns. de las pérdidas anuales, y que suponen el 17,63% de las mismas.

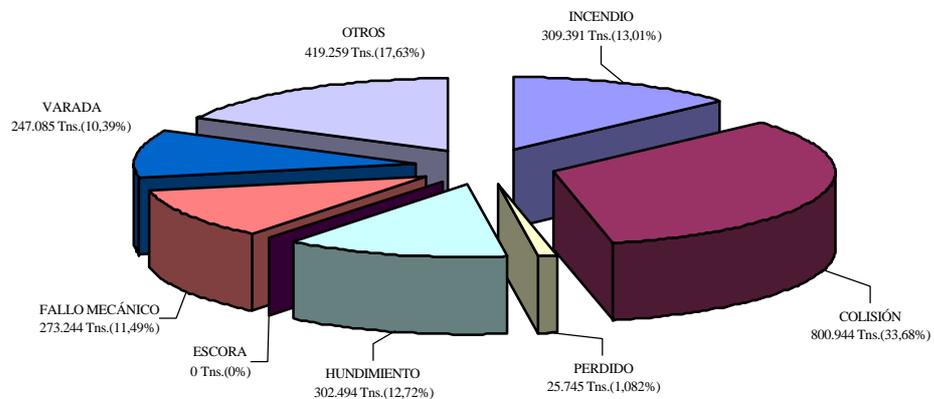
Y por último los buques desaparecidos, que fueron 12, que representan el 2,87% de siniestralidad anual, correspondiéndoles 25.745 Tns. de las pérdidas anuales, y que suponen el 1,08% de las mismas,

El siguiente gráfico muestra los porcentajes de distribución del tipo de siniestros que se producen por cada tipo de buque. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos, de los cuales las entidades colaboradoras tienen conocimiento.

**NÚMERO Y PORCENTAJE DE BUQUES SEGÚN TIPO DE SINIESTRO**



**PORCENTAJE SEGÚN TONELAJE TOTAL**



Del gráfico anterior deducimos que el N° de toneladas perdidas no guarda relación alguna con el número de buques siniestrados y que los mayores porcentajes de frecuencia relativa de siniestralidad los producen los incendios, hundimientos y averías mecánicas o estructurales.

Los accidentes que terminaron en pérdida total supusieron un total de 24, que representan el 5,75% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 109.630 Tns. de las pérdidas totales de todo el año, y que corresponden al 4,61% de las mismas.

El cuadro N°35 estudia la evolución de la siniestralidad atendiendo al tipo de accidente y al mes del año en que ocurrió:

<b>N° Y TIPOS DE ACCIDENTE POR MESES, AÑO 1.994</b>									
<b>MESES DEL AÑO</b>	<b>INCENDIO</b>	<b>ABORDAJE</b>	<b>VARADA</b>	<b>HUNDIMIENTO</b>	<b>ESCORA</b>	<b>FALLO MECÁNICO-</b>	<b>PERDIDOS</b>	<b>OTROS</b>	<b>PARCIALES</b>
<b>ENERO</b>	6	22	0	3	0	5	0	2	<b>38</b>
<b>FEBRERO</b>	6	0	4	0	0	8	2	0	<b>20</b>
<b>MARZO</b>	28	2	1	3	0	11	0	1	<b>46</b>
<b>ABRIL</b>	4	2	4	1	0	3	0	2	<b>16</b>
<b>MAYO</b>	9	0	0	10	0	10	4	0	<b>33</b>
<b>JUNIO</b>	7	30	2	3	0	4	0	1	<b>47</b>
<b>JULIO</b>	12	38	1	10	0	8	3	3	<b>75</b>
<b>AGOSTO</b>	8	28	0	3	0	5	0	0	<b>44</b>
<b>SEPTIEMBRE</b>	6	4	2	4	0	1	2	3	<b>22</b>
<b>OCTUBRE</b>	8	19	3	1	0	6	0	0	<b>37</b>
<b>NOVIEMBRE</b>	4	2	1	3	0	5	1	3	<b>19</b>
<b>DICIEMBRE</b>	2	8	0	5	0	4	0	1	<b>20</b>
<b>TOTALES</b>	<b>100</b>	<b>155</b>	<b>18</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>417</b>

Cuadro 35, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

El mes de más alto índice de siniestralidad fue Julio con 75 accidentes, que representan el 17,98% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: abordajes, 38 casos

(50,67%); incendios, 12 casos (16%); hundimientos, 10 casos (13,33%); fallos mecánicos, 8 casos (10,66); perdidos y otros, 3 casos cada uno (4%+4%) y varadas, un caso (1,33%).

El mes de Junio reportó 47 accidentes, que representan el 11,27% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: abordajes, 30 casos (63,83%); incendios, 7 casos (14,89%); fallo mecánico, 4 casos (8,51%); hundimientos, 3 casos (6,38%); varadas, 2 casos (4,25%) y otros, un caso (2,12%).

El mes de Marzo registró 46 accidentes que representan el 11,03% de la siniestralidad anual, distribuido entre: incendios, 28 casos (60,87%); fallos mecánicos, 11 casos (23,91%); hundimiento, 3 casos (6,52%); Abordajes, 2 casos (4,34%) y varadas y otros, 1 caso cada uno (2,17%+2,17%).

En el mes de Agosto hubo 44 accidentes, que representan el 10,55% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: abordajes, 28 casos (63,63%); incendios, 8 casos (18,18%); Fallos mecánicos, 5 casos (11,36%) y hundimientos, 3 casos (6,82%).

En Enero hubo 38 accidentes que representan el 9,11% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: abordajes, 22 casos (57,89%); incendios, 6 casos (15,79%); fallos mecánicos, 5 casos (13,15%); hundimientos, 3 casos (7,89%) y otros, 2 casos (5,26%).

En el mes de Octubre sucedieron 37 accidentes, que representan el 8,87% de la siniestralidad, distribuido entre: abordajes, 19 caso (24,32%); incendios, 8 casos (21,62%); fallos mecánicos 6 casos (16,21%); varada, 3 casos (8,1%) y hundimientos, un caso (2,7%).

En el mes de Mayo hubo 33 accidentes, que representan el 7,91% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: hundimientos y fallos mecánicos, 10 casos cada uno (30,3%+30,3%); incendios, 9 casos (27,27%) y perdidos, 4 casos (12,12%).

El mes de Septiembre reportó 22 accidentes, que representan 5,27% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 6 casos (27,27%); abordajes y hundimientos, 4 casos cada uno (18,18%); otros, 3 casos (13,63%); varadas, 2 casos (9,1%) y fallos mecánicos, un caso (4,54%).

El mes de Diciembre registró 20 accidentes que representan el 4,79% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: abordajes, 8 casos (40%); hundimientos, 5 casos

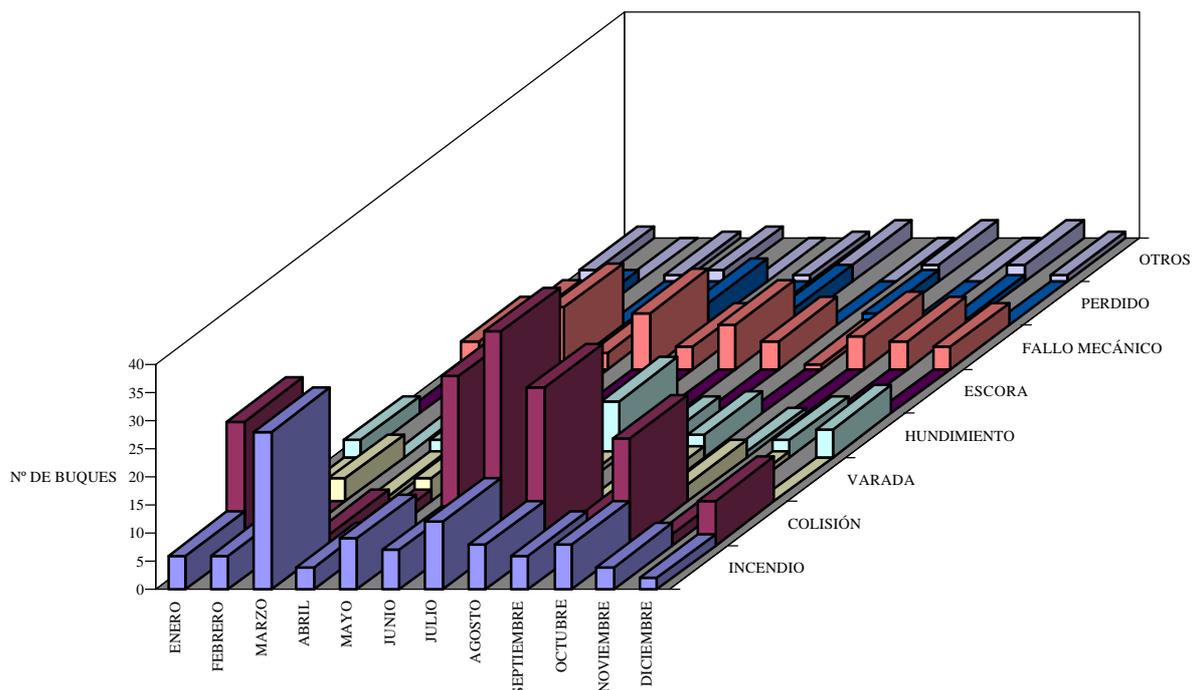
(25%); fallos mecánicos, 4 casos (20%); incendios, 2 casos (10%) y otros, un caso (5%).

También el mes de Febrero reportó 20 accidentes, que representan el 4,79% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: Fallos mecánicos, 8 casos (40%); incendios, 6 casos (30%); varadas, 4 casos (20%) y desaparecidos, 2 casos (10%).

En el mes de Noviembre se registraron 19 accidentes, que representan el 4,55% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: fallos mecánicos, 5 casos (25%);

El siguiente gráfico muestra el porcentaje del volumen de accidentes y tipos, por meses del año, comprobando, una vez más, los diferentes porcentajes de siniestralidad con relación a determinadas épocas del año.

### NÚMERO Y TIPO DE SINIESTROS SEGÚN EL MES



Incendios, 4 casos (20%); hundimientos y otros, 3 casos cada uno (15%+15%); abordajes, 2 casos (10%) y varada y desaparecidos, un caso cada uno (5%+5%).

El mes de Abril es el que menos accidentes registró, solo 16, que representan el 3,83% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios y varadas, 4 casos cada uno (25%+25%); fallos mecánicos, 3 casos (18,75%); abordajes y otros, 2 casos cada uno (12,5%+12,5%) y hundimientos, un caso (6,25%).

Sería muy interesante hacer un estudio pormenorizado, de las causas que provocan el incremento de siniestros en determinados meses del año, como podemos comprobar en el cuadro y gráfico anteriores.

En el cuadro nº36 podemos comprobar el número de accidentes que se produjeron durante el año 1.994, con respecto al tipo de buque siniestrado. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos por tipo de buques, de los cuales las entidades tienen conocimiento

<b>TIPOS DE BUQUE POR TIPO DE ACCIDENTE, AÑO 1.994</b>									
<b>TIPOS DE BUQUE</b>	<b>INCENDIO</b>	<b>COLSIÓN</b>	<b>VARADA</b>	<b>HUNDIMIENTO</b>	<b>ESCORA</b>	<b>FALLO MECÁNICO</b>	<b>PERDIDO</b>	<b>OTROS</b>	<b>PARCIALES</b>
<b>CARGA GRAL.</b>	10	21	2	17	0	15	1	2	<b>68</b>
<b>CONTAINERO</b>	3	8	1	2	0	3	2	4	<b>23</b>
<b>MINERALERO</b>	5	12	1	3	0	4	0	1	<b>26</b>
<b>PETROLEROS</b>	30	14	2	8	0	12	1	3	<b>70</b>
<b>QUIMQUERO</b>	4	1	2	0	0	5	0	2	<b>14</b>
<b>GASEROS</b>	2	1	1	1	0	2	1	0	<b>8</b>
<b>PASAJE</b>	2	0	0	0	0	0	0	0	<b>2</b>
<b>ROLÓN</b>	0	4	1	2	0	0	0	0	<b>7</b>
<b>REMOLCADOR</b>	1	0	1	2	0	0	0	0	<b>4</b>
<b>PESQUERO</b>	28	41	3	6	0	27	5	0	<b>110</b>
<b>YATE</b>	6	47	4	5	0	0	2	0	<b>64</b>
<b>OTROS</b>	9	6	0	0	0	2	0	4	<b>21</b>
<b>TOTAL:</b>	<b>100</b>	<b>155</b>	<b>18</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>417</b>

Cuadro 36, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

El tipo de buque que sufrió más siniestros fue el pesquero con 110 accidentes, que representan 26,37% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: abordajes, 41 casos (37,27%); incendios, 28 casos (25,45%); fallos mecánicos, 27 casos (24,54%); hundimientos, 6 casos (5,45%); perdidos, 5 casos (4,54%) y varadas, 3 casos (2,72%).

Los petroleros registraron un total de 70 accidentes, que representan el 16,78% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 30 casos (42,85%); abordajes, 14 casos (20%); fallos mecánicos, 12 casos (17,14%); hundimientos, 8 casos (11,42%); otros, 3 casos (4,28%); varadas, 2 casos (2,85%) y perdidos, un caso (1,42%).

Los buques de carga general sufrieron 68 accidentes, que representan un 16,31% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: abordajes, 21 casos (30,88%); hundimientos, 17 casos (25%); fallos mecánicos, 15 casos (22,06%); varadas y otros, 2 casos cada uno (2,94%+2,94%) y perdidos un caso (1,47%).

Los yates reportaron 64 accidentes, que representan el 15,35% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: abordajes, 47 casos (73,44%); incendios, 6 casos (9,37%); hundimientos, 5 casos (7,81%); varadas, 4 casos (6,25%) y perdidos, 2 casos (3,125%).

Los buques mineraleros sufrieron 26 accidentes, que representan el 6,23% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: abordajes, 12 casos (46,15%); incendios, 5 casos (19,23%); fallos mecánicos, 4 casos (15,38%); hundimientos, 3 casos (11,54%) y varadas y otros, un caso cada uno (3,85%+3,85%).

Los containeros sufrieron 23 accidentes, que representan el 5,52% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: abordajes, 8 casos (34,78%); otros, 4 casos (17,39%); incendios y fallos mecánicos, 3 fallos cada uno (13,04%+13,04%); hundimientos y perdidos, 2 casos cada uno (8,69%) y varadas, un caso (4,35%).

En el grupo de otros buques, se registraron 21 accidentes, que representan el 5,04% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 9 casos (42,86%); abordajes, 6 casos (28,57%); otros, 4 casos (19,05%) y fallos mecánicos 2 casos (9,52%).

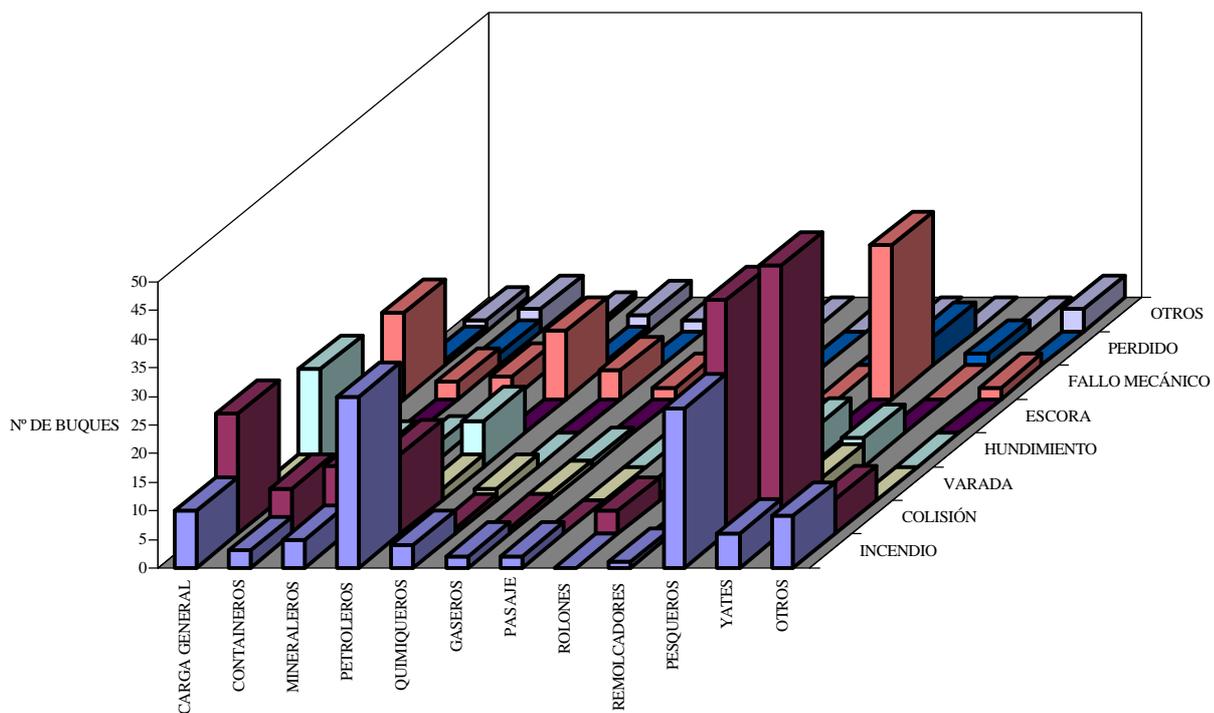
Los quimiqueros sufrieron 14 accidentes, que representan el 3,36% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: fallos mecánicos, 5 casos (35,71%); incendios, 4 casos (28,57%); varadas y otros, 2 casos (14,29%) y abordajes, un caso (7,14%).

Los gaseros accidentados fueron 8, que representan el 1,92% de la siniestralidad anual, distribuida entre: incendios y fallos mecánicos, 2 casos cada uno (25%+25%) y

abordajes, varadas, hundimientos y perdidos, un caso cada uno (12,5%+12,5%+12,5%+12,5%).

El gráfico N°36 muestra la distribución del número de siniestros que se producen por tipo de buque y tipo accidente. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales las entidades tienen conocimiento.

### TIPO DE SINIESTRO SEGÚN TIPOS DE BUQUE



Los rolones reportaron 6 accidentes, que representan el 1,44% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: abordajes, 4 casos (66,67%); hundimientos, 2 casos (33,33%) y varadas, un caso (16,67%).

Los remolcadores sufrieron 4 accidentes, que representan el 0,96% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: hundimientos, 2 casos (50%) y varadas e incendios, 1 caso cada uno (25%+25%).

En cuanto al número de siniestros sufridos por los distintos tipos de buques, destacamos los más importantes: abordajes 155 casos, incendios 100 casos y fallos mecánicos 70 casos. Los demás siniestros, están en las proporciones estándar de siniestralidad.

Los abordajes fueron 155, que suponen un 37,17% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: yates, 47 casos (30,32%); pesqueros, 41 casos (26,45%); carga general, 21 casos (13,55%); petroleros, 14 casos (9,03%); mineraleros, 12 casos (7,74%); containeros, 8 casos (5,16%); otros, 6 casos (3,87%); rolones, 4 casos (2,58%) y quimiqueros y gaseros, un caso cada uno (0,64%).

Los incendios, como dijimos anteriormente, fueron 100, que representan el 23,98% de la siniestralidad anual, distribuida entre: petroleros, 30 casos (30%); pesqueros, 28 casos (28%); otros, 9 casos (9%); yates, 6 casos (6%); mineraleros, 5 casos (5%); quimiqueros, 4 casos (4%); containeros, 3 casos (3%); pasaje y gaseros 2 casos cada uno (2%+2%) y remolcadores, un caso (1%).

Los fallos mecánicos los sufrieron 70 buques, que representa un 16,79% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: pesqueros, 27 casos (38,57%); carga general, 15 casos (21,43%); petroleros, 12 casos (17,14%); quimiqueros, 5 casos (7,14%); mineraleros, 4 casos (5,71%); containeros, 3 casos (4,29%) y gaseros y otros, 2 casos (2,86%).

En el cuadro N°37 Analizamos la siniestralidad atendiendo a las causas, tipos de buque y tipos de accidentes:

<b>CAUSAS DEL ACCIDENTE SEGÚN TIPO DE BUQUE, AÑO 1.994</b>					
<b>TIPOS DE BUQUE</b>	<b>MAL TIEMPO</b>	<b>FALLO HUMANO</b>	<b>FALLO MATERIA L</b>	<b>IGNORAD O</b>	<b>PARCIAL</b>
<b>CARGA GRAL</b>	17	21	20	10	<b>68</b>
<b>CONTAINERO</b>	10	5	3	5	<b>23</b>
<b>MINERALERO</b>	14	10	2	0	<b>26</b>
<b>PETROLEROS</b>	3	52	13	2	<b>70</b>
<b>QUIMIQUEROS</b>	1	3	6	4	<b>14</b>
<b>GASEROS</b>	0	2	5	1	<b>8</b>
<b>PASAJE</b>	0	1	0	1	<b>2</b>
<b>ROLÓN</b>	3	0	3	1	<b>7</b>
<b>REMOLCADOR</b>	2	0	1	1	<b>4</b>
<b>PESQUERO</b>	52	31	24	3	<b>110</b>
<b>YATE</b>	32	28	4	0	<b>64</b>
<b>OTROS</b>	6	8	4	3	<b>21</b>
<b>TOTALES:</b>	<b>140</b>	<b>161</b>	<b>85</b>	<b>31</b>	<b>417</b>

Cuadro 37, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Observando la distribución de las causas, según el número de siniestros ocurridos en cada una de ellas, comprobaremos que el fallo humano ocurrió en 161 accidentes, que representan el 38,61% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: petroleros, 52 casos (32,23%); pesqueros, 31 casos (19,25%); yates, 28 casos (17,39%); carga general, 21 casos (13,04%); mineraleros, 10 casos (6,21%); otros, 8 casos (4,97%); containeros, 5 casos (3,1%); quimiqueros, 3 casos (1,86%); gaseros, 2 casos (1,24%) y pasaje, un caso (0,62%).

El mal tiempo supuso 140 accidentes, que representan el 33,57% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: pesqueros, 52 casos (37,14%); yates, 32 casos (22,86%); carga general, 17 casos (12,14%); mineraleros, 14 casos (10%); containeros, 10 casos

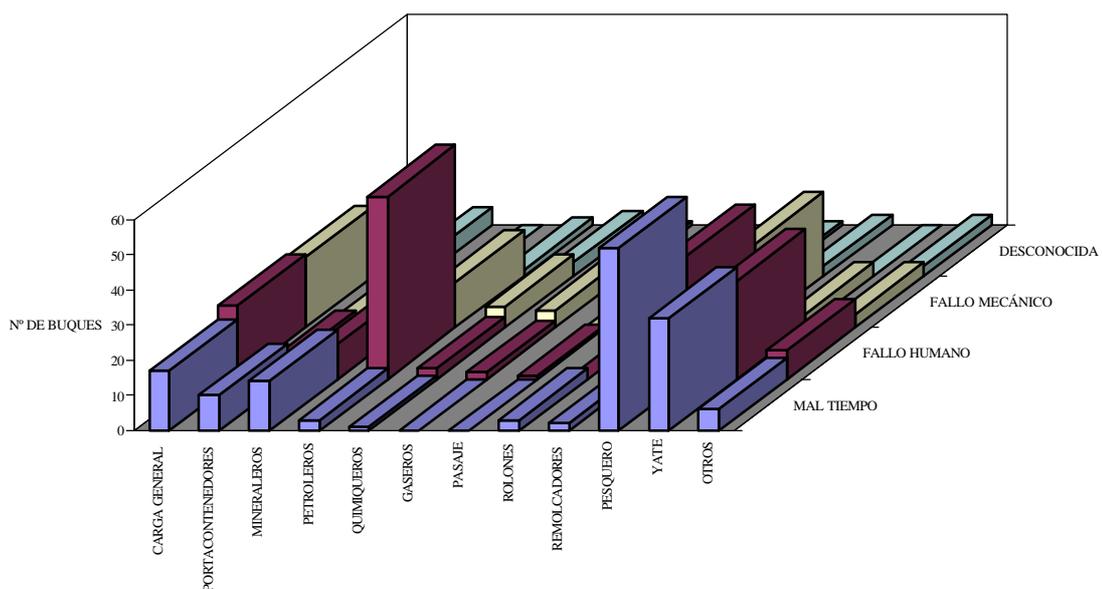
(7,14%); otros, 6 casos (4,28%); petroleros y rolones, 3 casos cada uno (2,14%); remolcadores, 2 casos (1,43%) y quimiqueros un caso (0,71%).

Los fallos mecánicos supusieron 85 accidentes, que representan el 20,38% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: pesqueros, 24 casos (28,23%); carga general, 20 casos (23,53%); petroleros, 13 casos (15,29%); quimiqueros, 6 casos (7,06%); gaseros, 5 casos (5,88%); Yate y otros, 4 casos cada uno (4,71%+4,71%); containeros y rolones, 3 casos cada uno (3,53%+3,53%); mineraleros, 2 casos (2,35%) y remolcadores, un caso (1,18%).

Los buques desaparecidos fueron 31, que representan el 7,43% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: carga general, 10 casos (32,26%); containeros, 5 casos (16,13%); quimiqueros, 4 casos (12,9%); pesqueros y otros, 3 casos cada uno (9,68%+9,68%); petroleros, 2 casos (6,45%) y gaseros, pasaje, rolones y remolcadores, un caso cada uno (3,23%+3,23%+3,23%+3,23%).

En el gráfico N°37 vemos los porcentajes correspondientes al N° de accidentes, atendiendo a las causas, al tipo de siniestro y al N° de buques.

### CAUSA DEL SINIESTRO SEGÚN TIPO DE BUQUE



Analizaremos en el cuadro N°38: la siniestralidad de los accidentes por la zona y el año en que ocurrieron.

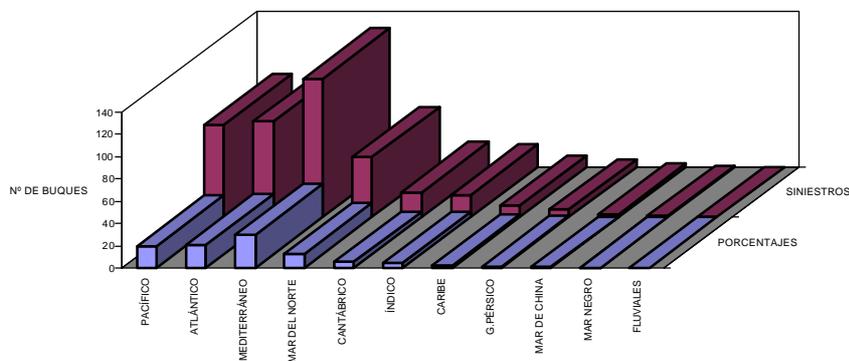
NUMERO DE ACCIDENTES POR ZONA, AÑO 1.994													
AÑO	PACÍFICO	ATLÁNTICO	MEDITERRÁNEO	MAR DEL NORTE	CANTÁBRICO	OCEANO INDICO	MAR CARIBE	GOLFO PÉRSICO	MAR DE CHINA	MAR ROJO	MAR NEGRO	FLUVIALES	TOTALES
1.994	83	86	125	54	22	20	10	7	3	6	1	0	417

Cuadro 38, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Como se desprende del cuadro N°38 la mayor magnitud de siniestralidad se registra en el Mediterráneo, con casi un 29,97% del total de los siniestro. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales las entidades tienen conocimiento.

En el gráfico siguiente mostramos los porcentajes de distribución del número de siniestros que se produjeron en el año 1.994 por zonas geográficas.

#### NÚMERO DE SINIESTROS SEGÚN ZONA GEOGRÁFICA



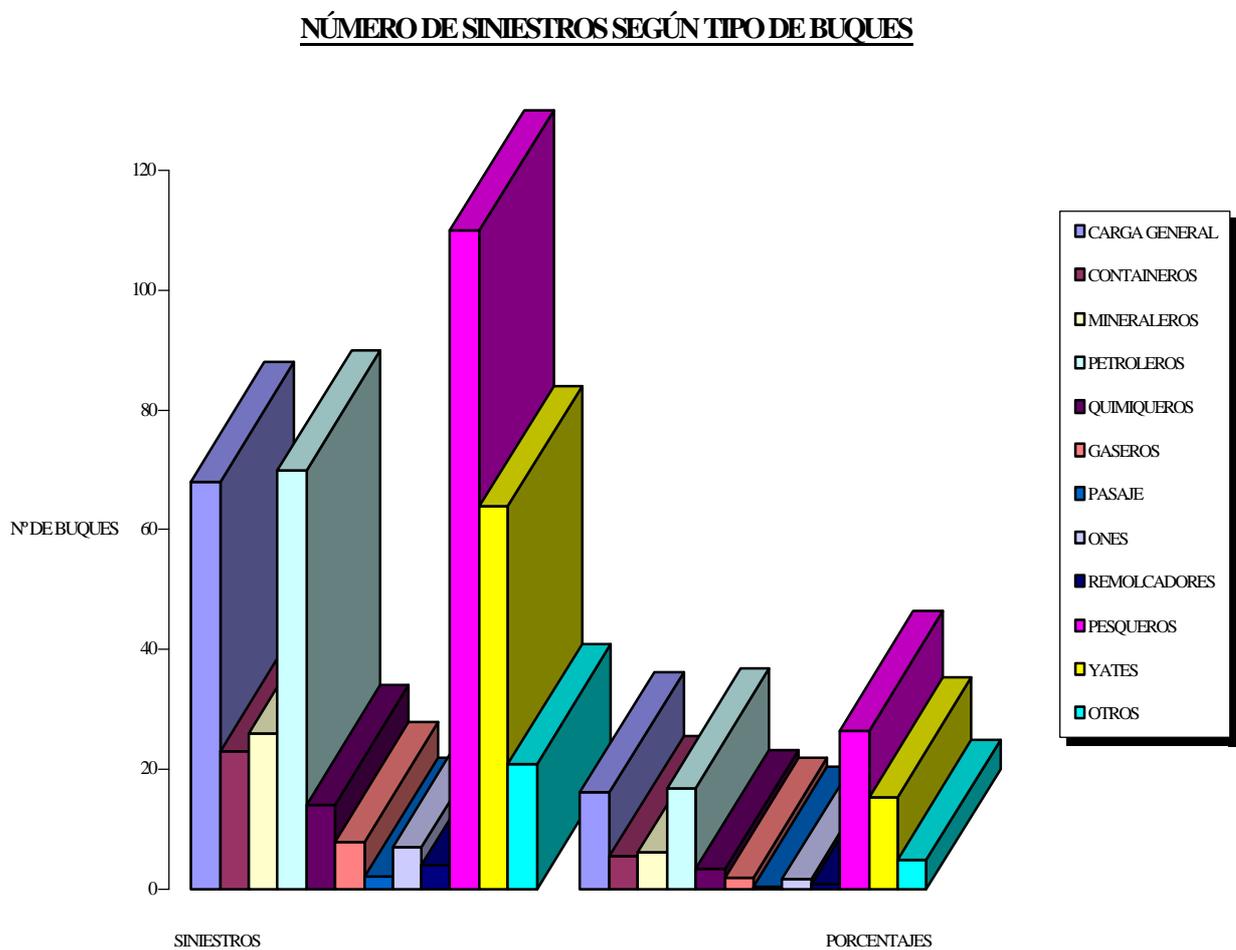
Analizaremos seguidamente en el cuadro N°39, la siniestralidad atendiendo al número de accidentes según el tipo de buques:

<b>NÚMERO DE ACCIDENTES SEGÚN TIPO DE BUQUES, AÑO 1.994</b>		
<b>TIPO DE BUQUE</b>	<b>Nº ACCIDENTES</b>	<b>%</b>
<b>CARGA GENERAL</b>	68	16,307
<b>PORTACONTENEDORES</b>	23	5,516
<b>MINERALEROS</b>	26	6,235
<b>PETROLEROS</b>	70	16,687
<b>QUIMIQUEROS</b>	14	3,357
<b>GASEROS</b>	8	1,918
<b>PASAJEROS</b>	2	0,480
<b>ROLONES</b>	7	1,679
<b>REMOLCADORES</b>	4	0,959
<b>PESQUEROS</b>	110	26,379
<b>YATES</b>	64	15,348
<b>OTROS</b>	21	5,035
<b>TOTALES:</b>	<b>417</b>	<b>100%</b>

Cuadro 39, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

En este cuadro vemos perfectamente, los porcentajes que corresponden a cada tipo de buques siniestrados, correspondiendo el mayor porcentaje, como va siendo habitual, a los pesqueros (110 bqs y el 26,38% de siniestralidad), en segundo lugar están los petroleros (70 bqs. Y el 16,69% de siniestralidad), los buques de carga general (68 bqs y el 16,3% de siniestralidad), los yates (64 bqs y el 15,35% de siniestralidad), mineraleros (26 bqs. Y el 6,23% de siniestralidad), containeros (23 bqs. y el 5,52% de siniestralidad), otros (21 bqs. Y el 5% de siniestralidad), quimiqueros (14 bqs. Y el 3,36% de siniestralidad), gaseros (8 bqs. Y el 1,92% de siniestralidad), rolones (7 bqs. Y el 1,7% de siniestralidad), remolcadores (4 bqs. Y el 1% de siniestralidad), por último los buques de pasaje, los menos siniestrados (2 bqs. Y el 0,5% de siniestralidad).

En el gráfico siguiente podemos obtener muestras de los porcentajes y la distribución del número de siniestros con respecto al tipo de buques:



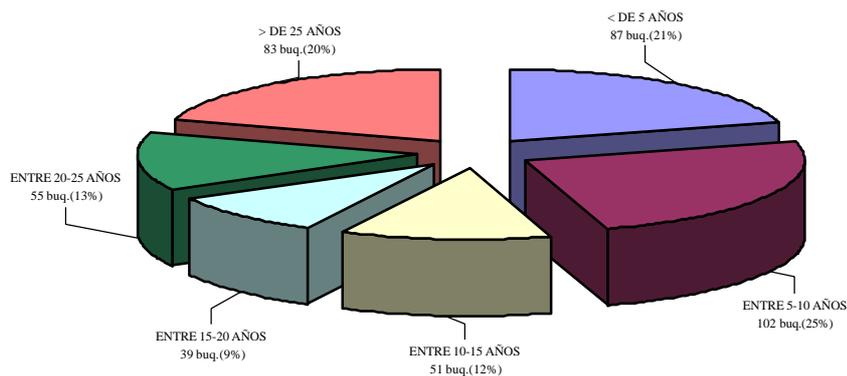
En el cuadro N°40 haremos referencia al N° de accidentes ocurridos con relación a la edad del buque durante el año 1.994. Esta relación se obtiene sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales, las entidades colaboradoras tienen conocimiento.

<b>ACCIDENTES SEGÚN LA EDAD DEL BUQUE, AÑO 1.994</b>						
<b>&lt;5 AÑOS</b>	<b>ENTRE 5-10 AÑOS</b>	<b>ENTRE 10-15 AÑOS</b>	<b>ENTRE 15-20 AÑOS</b>	<b>ENTRE 20-25 AÑOS</b>	<b>&gt;25 AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
87	102	51	39	55	83	<b>417</b>

Cuadro 40, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

El siguiente gráfico nos muestra los porcentajes correspondientes a los accidentes con relación al número de buques y a la edad de los mismos.

#### SINIESTROS SEGÚN LA EDAD DEL BUQUE



El cuadro n°40 y el gráfico consiguiente, no necesitan aclaración ni cálculo de porcentajes, puesto que en el gráfico están incluidos los mismos, facilitando la labor de análisis o información,

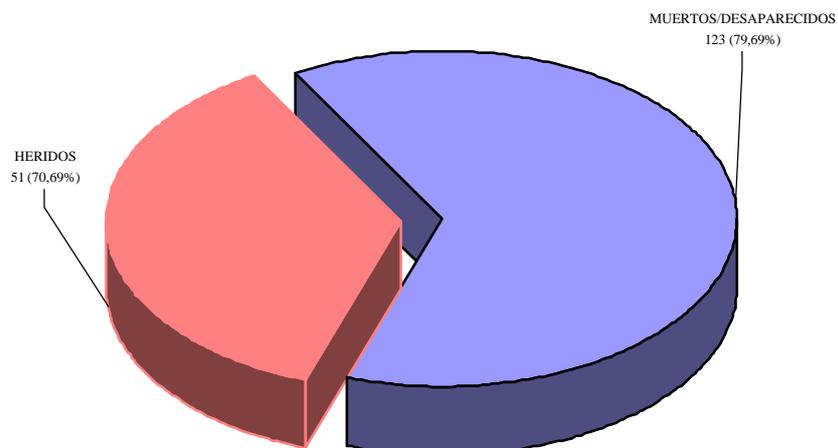
En el cuadro N°41 hacemos referencia al número de personas heridas, muertas o desaparecidas,

<b>PERSONAS AFECTADAS POR LOS SINIESTROS DEL AÑO 1.994</b>		
<b>MUERTOS/DESAPARECIDOS</b>	<b>HERIDOS</b>	<b>TOTAL</b>
123	51	<b>174</b>

Cuadro 41, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Esta relación se obtiene del total de los siniestros ocurridos, de los cuales las entidades colaboradoras tienen noticias.

### **N° DE PERSONAS AFECTADAS POR LOS SIESTROS**



El cuadro nº42 nos muestra los porcentajes de distribución del número de siniestros que se produjeron, por tipo de accidente y por número de buques; estableciéndose el porcentaje que representan con respecto al número total de buques y de toneladas siniestradas en todo el año 1.995, haciéndose aparte, un cuadro (Cuadro 42bis), con los accidentes cuya consecuencia final fue la pérdida total y/o abandono.

<b>Nº DE BUQUES Y % POR TIPO DE ACCIDENTE AÑO 1.995</b>				
<b>TIPO DE ACCIDENTE</b>	<b>Nº DE BUQUES</b>	<b>TONELADAS TOTALES</b>	<b>% S/TRB</b>	<b>% S/NºBq.</b>
<b>Incendio/Ejplos.</b>	<b>136</b>	<b>78.226</b>	<b>5,14</b>	<b>22,258</b>
<b>Colisión/Abordaje</b>	<b>101</b>	<b>922.424</b>	<b>60,61</b>	<b>16,530</b>
<b>Varada</b>	<b>129</b>	<b>300.271</b>	<b>19,73</b>	<b>21,113</b>
<b>Vía agua/Hundim.</b>	<b>156</b>	<b>75.334</b>	<b>4,95</b>	<b>25,532</b>
<b>Escora</b>	<b>46</b>	<b>38.048</b>	<b>2,50</b>	<b>7,529</b>
<b>Fallo Mec./Estruc.</b>	<b>13</b>	<b>3.232</b>	<b>0,213</b>	<b>2,128</b>
<b>Desaparición</b>	<b>3</b>	<b>152</b>	<b>0,01</b>	<b>0,491</b>
<b>Otros</b>	<b>27</b>	<b>104.250</b>	<b>6,85</b>	<b>4,419</b>
<b>TOTALES:</b>	<b>611</b>	<b>1.521.937</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Cuadro Nº42. Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

<b>ACCIDENTES CON PÉRDIDA TOTAL, AÑO 1.995</b>				
<b>Pérdida total</b>	<b>139</b>	<b>131.191</b>	<b>8,32%</b>	<b>22,750%</b>

Cuadro 42bis, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

El mayor número de siniestros lo reportaron los hundimientos con un total de 156 accidentes, que representan el 25,53% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 75.334 Tns. de las pérdidas totales del año, y que representan un 4,95% de las mismas.

Los incendios sufridos por los buques fueron 136, que representan el 22,26% de siniestralidad anual, correspondiéndoles 78.226 Tns, de las pérdidas de tonelaje de todo el año, y que suponen un 5,14% de las mismas.

La varada la sufrieron 129 buques, que representan un 21,1% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 300.271 Tns, de las pérdidas de tonelaje a lo largo del año, y que suponen un 19,7% de las mismas.

Los abordajes fueron 101, que representan el 16,5% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 922.424 Tns. de las pérdidas de tonelaje de todo el año, y que suponen el 60,6% de las mismas.

La escora causó problemas a 46 buques, que representan el 7,53% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 38.048 Tns. de las pérdidas de tonelaje anual, y que suponen un 2,5% de las mismas.

El grupo de otros buques reportó 27 accidentes, que representan el 4,42% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 104.250 Tns. de las pérdidas de tonelaje anual, y que suponen un 6,85% de las mismas.

Los fallos mecánicos los sufrieron 13 buques, que representan el 2,13% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 3.232 Tns. de las pérdidas anuales de tonelaje, y que suponen el 0,21% de las mismas.

3 fueron los buques desaparecidos, que representan el 0,491% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 152 Tns. de las pérdidas anuales de tonelaje, y que suponen el 0,01% de las mismas.

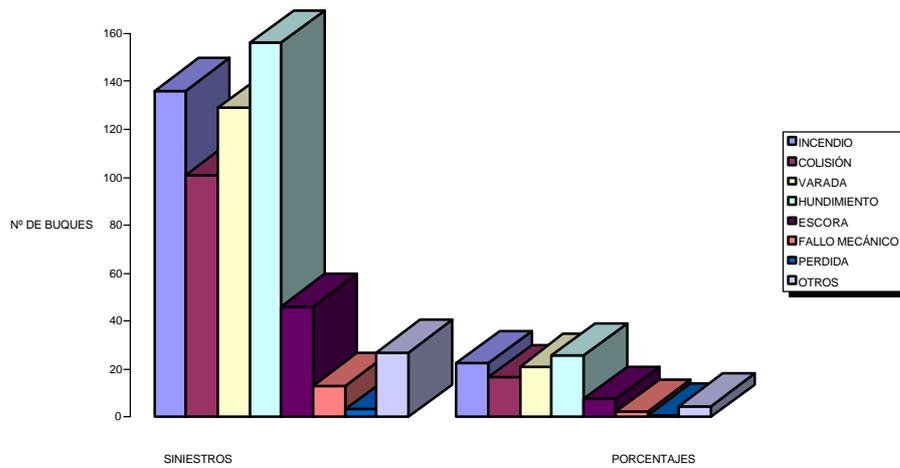
Podemos comprobar que no existe una relación lógica entre el número de buques siniestrados y el número de toneladas perdidas y ello, puede ser debido a la cantidad de pesqueros y yates siniestrados que suponen poco tonelaje perdido y mucho buque siniestrado.

Con respecto a los siniestros que conllevan la pérdida total del buque y la carga, debemos hacer las siguientes consideraciones:

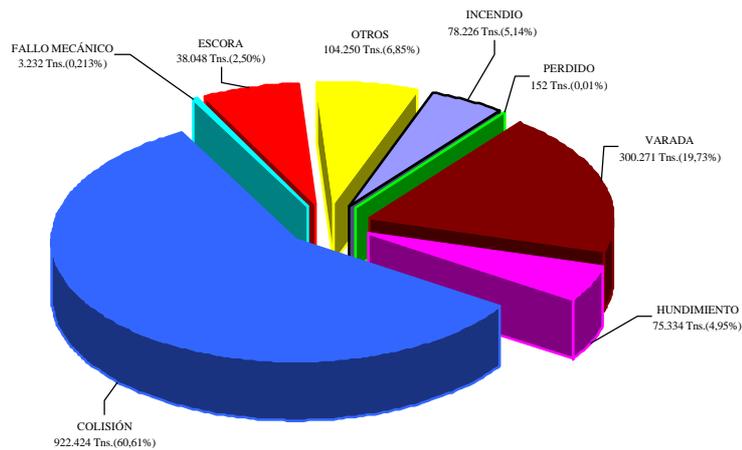
Fueron un total de 139 buques de los 611 siniestrados ese año, por lo que representan el 22,75% de la siniestralidad anual, correspondiéndoles 131.191 Tns, de las 1.521.937 Tns. pérdidas ese año, lo que supone un 8,32% de las mismas.

El siguiente gráfico muestra los porcentajes de distribución del tipo de siniestros que se producen por cada tipo de buque. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos, de los cuales las entidades colaboradoras tienen conocimiento.

**NÚMERO Y PORCENTAJE DE BUQUES SEÚN TIPO DE SINIESTRO**



**PORCENTAJE SEGÚN TONELAJE TOTAL**



En el gráfico anterior se desprende que el N° de toneladas no guarda relación con el número de buques y que los mayores porcentajes de frecuencia relativa los producen los incendios, hundimientos y averías mecánicas o estructurales.

El cuadro N°43 estudia la evolución de la siniestralidad atendiendo al tipo de accidente y al mes del año en que ocurrió:

<b>N° Y TIPOS DE ACCIDENTE POR MESES, AÑO 1.995</b>									
<b>MESES DEL AÑO</b>	<b>INCENDIO</b>	<b>COLISIÓN</b>	<b>VARADA</b>	<b>HUNDIMIENTO</b>	<b>ESCORA</b>	<b>FALLO MECANICO</b>	<b>PERDIDO</b>	<b>OTROS</b>	<b>PARCIAL</b>
<b>ENERO</b>	14	8	10	16	2	0	0	1	<b>51</b>
<b>FEBRERO</b>	10	6	8	12	1	0	0	1	<b>38</b>
<b>MARZO</b>	7	4	5	8	1	0	0	1	<b>26</b>
<b>ABRIL</b>	15	7	9	17	0	0	0	0	<b>48</b>
<b>MAYO</b>	13	4	5	14	0	0	1	0	<b>37</b>
<b>JUNIO</b>	11	12	15	14	1	0	0	1	<b>54</b>
<b>JULIO</b>	16	15	25	24	0	0	0	0	<b>80</b>
<b>AGOSTO</b>	13	12	18	17	15	1	0	3	<b>79</b>
<b>SEPTIEMBRE</b>	16	8	10	13	2	1	2	2	<b>52</b>
<b>OCTUBRE</b>	3	16	14	7	9	0	0	0	<b>49</b>
<b>NOVIEMBRE</b>	15	7	1	9	13	0	0	0	<b>45</b>
<b>DICIEMBRE</b>	3	2	9	5	2	11	2	18	<b>52</b>
<b>TOTALES</b>	<b>136</b>	<b>101</b>	<b>129</b>	<b>156</b>	<b>46</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>27</b>	<b>611</b>

Cuadro 43, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

El mes que mayor índice de siniestralidad registró fue el de Julio con 80 accidentes que representan el 13,1% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: varadas 25 casos (31,25%); hundimientos, 24 casos (30%); incendios 16 casos (20%) y abordajes, 15 casos (18,75%);

El mes de Agosto tubo 79 accidentes, que representan el 12,93% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: varadas, 18 casos (22,78%); hundimientos, 17 casos (21,52%);

escoras, 15 casos (18,99%); incendios, 13 casos (16,45%); abordajes, 12 casos (15,19%); otros, 3 casos (3,8%) y fallos mecánicos, un caso (1,27%).

El mes de Junio reportó 54 accidentes, que representan el 8,84% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: varadas, 15 casos (27,78%); hundimientos, 14 casos (25,93%); abordajes, 12 casos (22,22%); incendios, 11 casos (20,37%) y escora y otros, un caso cada uno (1,85%+1,85%).

En Diciembre se registraron 52 accidentes, que representan el 8,51% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: Otros, 18 casos (34,61%); fallos mecánicos, 11 casos (21,15%); varadas, 9 casos (17,31%); hundimientos, 5 casos (9,61%); incendios, 3 casos (5,77%) y abordajes, perdidos y escoras, 2 casos cada uno (3,85%+3,85%+3,85%).

También hubo 52 accidentes en Septiembre, que representan otro 8,51% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 16 casos (30,77%); hundimientos, 13 casos (25%); varadas, 10 casos (19,23%); abordajes, 8 casos (15,38%); escoras, perdidos y otros, 2 casos cada uno (3,85%+3,85%+3,85%) y fallos mecánicos, un caso (1,92%).

En Enero se registraron 51 accidente, que representa el 8,35% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: hundimientos, 16 casos (31,37%); incendios, 14 casos (27,45%); varadas, 10 casos (19,61); escoras, 2 casos (3,92%) y otros, un caso (1,96%).

En el mes de Octubre ocurrieron 49 accidentes, que representan el 8,02% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: abordajes, 16 casos (32,65%); varadas, 14 casos (28,57%); escoras, 9 casos (18,37%); hundimientos, 7 casos (14,29%) e incendios, 3 casos (6,12%).

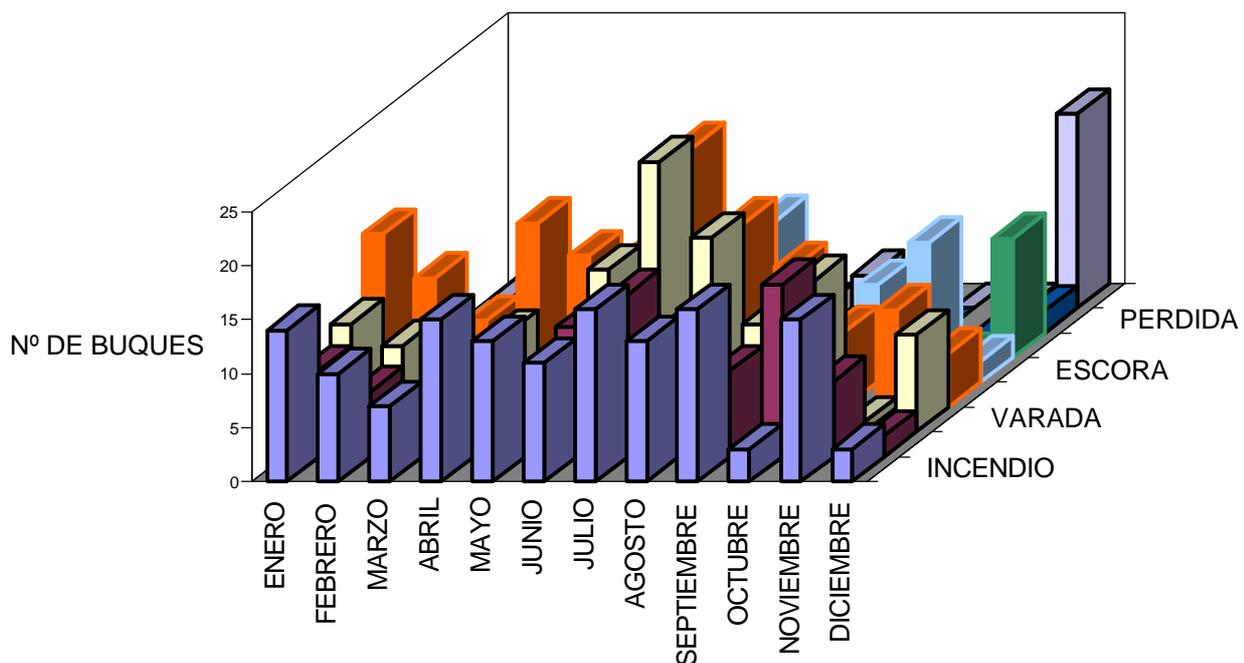
En Abril hubo 48 accidentes, que representan el 7,86% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: hundimientos, 17 casos (35,42%); incendios, 15 casos (31,25%) y abordajes, 7 casos (14,58%).

En Noviembre ocurrieron 45 accidentes, que representan el 7,36% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 15 casos (33,33%); escoras, 13 casos (28,89%); Hundimientos, 9 casos (20%); colisión, 7 casos (15,55%) y varadas, un caso (2,22%).

En Febrero ocurrieron 38 accidentes, que representan el 6,22% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: hundimientos, 12 (31,58%); incendios, 10 casos (26,32%); varadas, 8 casos (21,05%); abordajes, 6 casos (15,79%) y escoras y otros, un caso cada uno (2,63%).

El siguiente gráfico muestra el porcentaje del volumen de accidentes y tipos, por meses del año, comprobando, una vez más, los diferentes porcentajes de siniestralidad con relación a determinadas épocas del año.

### NÚMERO Y TIPO DE SINIESTRO SEGÚN EL MES



El mes de Mayo registró 37 sucesos, que representan el 6,06% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: hundimientos, 14 casos (37,84%); incendios, 13 casos (35,13%); varadas, 5 casos (13,51%); abordajes, 4 casos (10,81%) y perdidos, un caso (2,7%).

El mes que presentó menor índice de siniestros fue el mes de Mayo con 26 accidentes, que representan el 4,25% de la siniestralidad anual, distribuidos entre:

hundimientos, 8 casos (30,77%); incendios, 7 casos (26,92%); varadas, 5 casos (19,23%); colisiones, 4 casos (15,38%) y escoras y otros, un caso cada uno (3,85%+3,85%).

Sería necesario y muy interesante hacer un estudio pormenorizado de las causas que provocan el incremento de siniestros en determinados meses del año, como podemos observar en el cuadro n° 43 y en el correspondiente gráfico.

El cuadro n°44 nos muestra el número de accidentes que se produjeron durante el año 1.995, por tipo de buques. Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos por tipo de buques, de los cuales las entidades colaboradoras tienen conocimiento

<b>TIPOS DE BUQUE POR TIPO DE ACCIDENTE, AÑO 1.995</b>									
<b>TIPOS DE BUQUE</b>	<b>INCENDIO</b>	<b>COLISIÓN</b>	<b>VARADA</b>	<b>HUNDIMIENTO</b>	<b>ESCORA</b>	<b>FALLO MECÁNICO</b>	<b>PERDIDA</b>	<b>OTROS</b>	<b>PARCIAL</b>
<b>CARGA GRAL.</b>	15	11	4	4	6	1	0	4	<b>45</b>
<b>CONTAINERO</b>	10	9	1	3	2	0	0	1	<b>26</b>
<b>MINERALERO</b>	6	3	4	2	0	0	0	1	<b>16</b>
<b>PETROLEROS</b>	14	5	0	1	0	0	0	0	<b>20</b>
<b>QUIMIQUERO</b>	3	3	0	0	0	0	0	1	<b>7</b>
<b>GASEROS</b>	1	0	1	2	0	0	0	0	<b>4</b>
<b>PASAJE</b>	4	3	3	3	0	0	0	3	<b>16</b>
<b>ROLÓN</b>	2	1	1	3	0	0	0	0	<b>7</b>
<b>REMOLCADOR</b>	3	4	0	2	0	0	0	0	<b>9</b>
<b>PESQUERO</b>	40	44	27	79	7	2	1	13	<b>213</b>
<b>YATE</b>	27	16	84	54	28	10	2	4	<b>225</b>
<b>OTROS</b>	11	2	4	3	3	0	0	0	<b>23</b>
<b>TOTAL:</b>	<b>136</b>	<b>101</b>	<b>129</b>	<b>156</b>	<b>46</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>27</b>	<b>611</b>

Cuadro 44, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Los buques que mayor siniestralidad registraron fueron los yates con 225 accidentes, que representan el 36,82% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: varadas, 84 casos (37,33%); hundimientos, 54 casos (24%); escoras, 28 casos (12,44%); incendios, 27 casos (12%); colisiones, 16 casos (7,11%); fallos mecánicos, 10 casos (4,44%); otros, 4 casos (1,78%) y perdidos, un caso (0,44%).

En los pesqueros hubo 213 accidentes, que representan el 34,86% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: hundidos, 79 casos (37,08%); colisiones, 44 casos (20,66%); incendios, 40 casos (18,78%); varadas, 27 casos (12,68%); otros, 13 casos (6,1%); escoras, 7 casos (3,29%); fallos mecánicos, 2 casos (0,94%) y perdidos, un caso (0,47%).

La carga general sufrió 45 accidentes, que representan el 7,36% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 15 casos (33,33%); colisiones, 11 casos (24,44%); escoras, 6 casos (13,33%); varadas, hundimientos, y otros, 4 casos cada uno (8,89%+8,89%+8,89%) y fallos mecánicos un caso (2,22%).

Los containeros accidentados fueron 26, que representan el 4,25% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 10 casos (38,46%); colisiones, 9 casos (34,61%); hundimientos, 3 casos (11,54%), escoras, 2 casos (7,69%) y varadas y otros, un caso cada uno (3,85%+3,85%).

Otros buques registraron 23 accidentes, que representan el 3,76% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 11 casos (47,83%); varadas, 4 casos (17,4%); hundimientos y escoras, 3 casos cada uno (13,04%) y colisiones, 2 casos (8,7%).

Los petroleros sufrieron 20 accidentes, que representan el 3,27% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 14 casos (70%); colisiones, 5 casos (25%) y hundimientos, un caso (5%).

Los buques de pasaje sufrieron 16 accidentes, que representan el 2,62% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 4 casos (25%), colisiones, hundimientos, varadas y otros, 3 casos cada uno (18,75%).

Los mineraleros también sufrieron 16 accidentes, que representan el 2,62% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios, 6 casos (37,5%); varadas, 3 casos (18,75%); hundimientos, 2 casos (12,5%) y otros, un caso (6,25%). 4 casos (25%); abordajes,

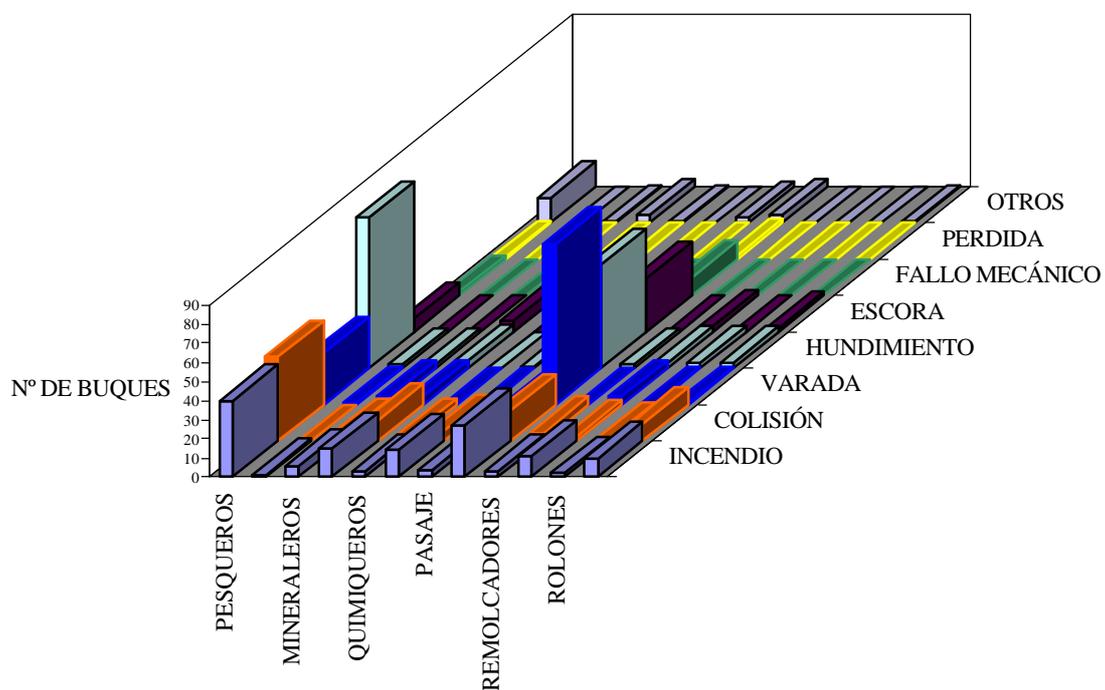
Los remolcadores reportaron 9 accidentes, que representan el 1,47% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: colisiones, 4 casos (44,44%); incendios, 3 casos (33,33%) y hundimientos, 2 casos (22,22%).

Los rolones tuvieron 7 accidentes, que representan el 1,15% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: hundimientos, 3 casos (42,86%); incendios, 2 casos (28,57%); abordajes y varadas, un caso cada uno (14,29%).

En el gráfico N°44 podemos observar la distribución del número de siniestros que se produjeron durante el año 1.995, con respecto al tipo de buque y accidente.

Esta relación se establece sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales las entidades tienen conocimiento.

### TIPO DE SINIESTROS SEGÚN TIPO DE BUQUE



También ocurrieron 7 accidentes en los quimiqueros, que representan el 1,15% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: incendios y colisiones, 3 casos cada uno (42,86%+42,86%) y otros, un caso (14,29%).

Los gaseros, 4 accidentes, que representan el 0,65% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: hundimientos, 2 casos (50%) y varadas e incendios, un caso cada uno (25%+25%).

En el cuadro N°45 Analizamos la siniestralidad atendiendo a las causas, tipos de buque y tipos de accidentes:

<b>CAUSAS DEL ACCIDENTE SEGÚN TIPO DE BUQUE, AÑO 1.995</b>					
<b>TIPOS DE BUQUE</b>	<b>MAL TIEMPO</b>	<b>FALLO HUMANO</b>	<b>FALLO ATERIAL</b>	<b>PERDIDOS</b>	<b>PARCIALES</b>
<b>CARGA GRAL</b>	11	7	19	8	<b>45</b>
<b>CONTAINERO</b>	5	5	12	4	<b>26</b>
<b>MINERALERO</b>	2	3	9	2	<b>16</b>
<b>PETROLEROS</b>	2	16	2	0	<b>20</b>
<b>QUIMIQUEROS</b>	1	3	2	1	<b>7</b>
<b>GASEROS</b>	0	2	1	1	<b>4</b>
<b>PASAJE</b>	3	8	1	4	<b>16</b>
<b>ROLÓN</b>	1°	2	3	1	<b>7</b>
<b>REMOLCADOR</b>	1	4	3	1	<b>9</b>
<b>PESQUERO</b>	16	77	26	56	<b>213</b>
<b>YATE</b>	26	44	85	70	<b>225</b>
<b>OTROS</b>	3	15	3	2	<b>23</b>
<b>TOTALES:</b>	<b>71</b>	<b>186</b>	<b>204</b>	<b>150</b>	<b>611</b>

Cuadro 45, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Si observamos la distribución de las causas, según el número de siniestros ocurridos en cada una de ellas, comprobaremos que el mayor número de siniestros se registra en el fallo mecánico con 204 accidentes, que representan el 33,39% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: yates, 85 casos (41,67%); pesqueros, 26 casos (12,74%); carga general, 19 casos (9,31%); containeros, 12 casos (5,88%); Mineraleros, 9 casos (4,41%); rolones, remolcadores y otros, 3 casos cada uno (1,47%+1,47%+1,47%);

petroleros y quimiqueros, 2 casos cada uno (0,98%) y gaseros y pasaje, un caso cada uno (0,49%).

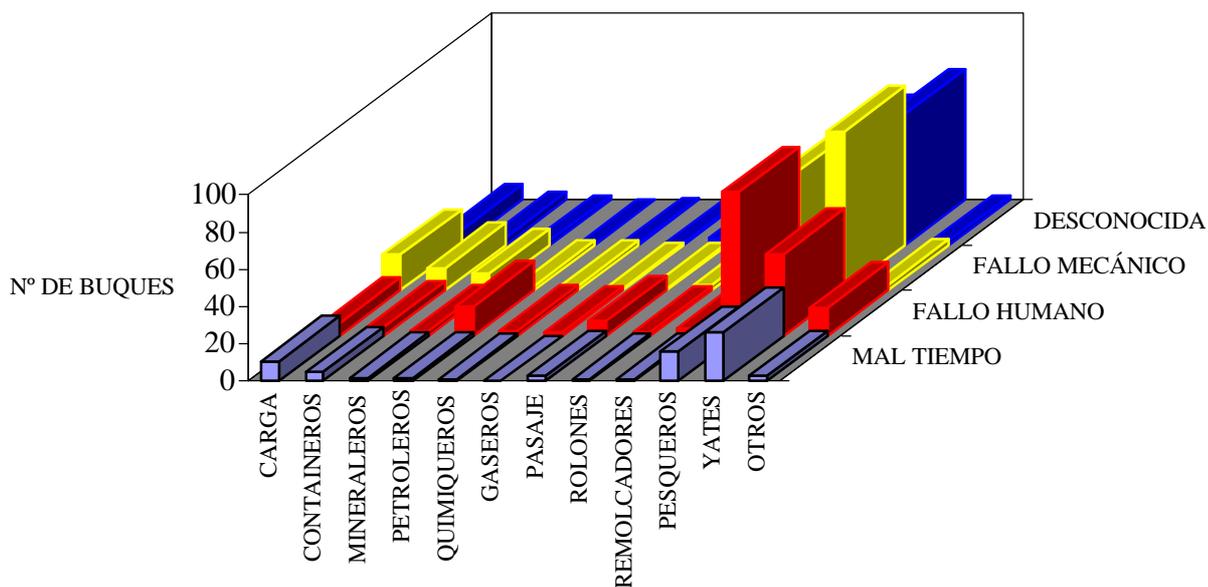
El fallo humano supuso 186 accidentes, que representan el 30,44% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: pesqueros, 77 casos (41,4%); yates, 44 casos (23,66%); petroleros, 16 casos (8,6%); otros, 15 casos (8,06%); pasaje, 8 casos (4,3%); carga general, 7 casos (3,76%); containero, 5 casos (2,69%); remolcadores, 4 casos (2,15%); mineraleros y quimiqueros, 3 casos cada uno (1,61%+1,61%); y rolones, 2 casos (1,07%).

Causas desconocidas registraron 150 accidentes, que representan el 24,55% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: yates, 85 casos (56,67%); pesqueros, 26 casos (39,33%); carga general, 19 casos (12,67%); containero, 12 casos (8%); mineraleros, 9 casos (6%); rolones, remolcadores y otros, 3 casos cada uno (2%+2%+2%); petroleros y quimiqueros, 2 casos cada uno (1,33%+1,33%) y pasaje y gaseros, un caso cada uno (0,67%).

El mal tiempo produjo 71 accidentes, que representan el 11,62% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: yates, 26 casos (36,62%); pesqueros, 16 casos (22,53%); carga general, 11 casos (15,49%); containeros, 5 casos (7,04%); pasaje y otros, 3 casos cada uno (4,22%); mineraleros y petroleros, 2 casos cada uno (2,82%) y rolones y remolcadores, un caso cada uno (1,4%).

En el gráfico N° 45 podemos observar los porcentajes correspondientes al N° de accidentes, respecto a las causas, al tipo de siniestro y al N° de buques.

### CAUSAS DEL SINIESTRO SEGÚN TIPOS DE BUQUE



Los buques con mayor índice de accidentes fueron los yates con 225 accidentes, que representan el 36,82% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: fallo de materiales, 85 casos (37,78%); causas desconocidas, 70 casos (31,11%); fallo humano, 44 casos (19,56%) y mal tiempo, 26 casos (11,56%).

Los pesqueros sufrieron 213 sucesos, que representan el 34,86% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: fallo humano, 77 casos (36,15%); causas desconocidas, 56 casos (26,29%); fallo de materiales, 26 casos (12,21%) y mal tiempo, 16 casos (7,51%).

Los buques de carga general reportaron 45 accidentes, que representan el 7,36% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: fallo de materiales, 19 casos (42,22%); mal tiempo, 11 casos (24,44%); causas desconocidas, 8 casos (17,78%) y fallos humanos, 7 casos (15,55%).

Los containeros soportaron 26 accidentes, que representan el 4,25% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: fallo de materiales, 12 casos (46,15%); fallo humano y mal tiempo, 5 casos cada uno (19,23%) y causas desconocidas, 4 casos (15,38).

El grupo de otros buques sufrieron 23 accidentes, que representan el 3,76% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: fallo humano, 13 casos (56,52%); fallos de material y mal tiempo, 3 casos cada uno (13,04%) y causas desconocidas, 2 casos (8,7%).

Los petroleros tuvieron 20 accidentes, que representan el 3,27% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: fallo humano, 16 casos (80%); mal tiempo y fallo de materiales, 2 casos cada uno (10%+10%).

Los mineraleros tuvieron 16 accidentes, que representan el 2,62% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: fallos de material 9 casos (56,25%); fallo humano, 3 casos (18,75%) y mal tiempo y causas desconocidas, 2 casos cada uno (12,5%+12,5%).

Los buques de pasaje también tuvieron 16 accidentes que también representan un 2,62% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: fallo humano, 8 casos (50%); causas desconocidas, 4 casos (25%); Mal tiempo, 3 casos (18,75%) y fallo de materiales, un caso (6,25%).

Los remolcadores reportaron 9 accidentes, que representan el 1,47% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: fallo humano, 4 casos (44,44%); fallos de material, 3 casos (33,33%) y mal tiempo y causas desconocidas, un caso cada uno (11,11%).

Los rolones sufrieron 7 accidentes, que representan el 1,15% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: fallos de material 3 casos (42,86%); Fallo humano 2 casos (28,57%) y mal tiempo y causas desconocidas, un caso cada uno (14,29%+14,29%).

Los quimiqueros también tuvieron 7 accidentes, por lo que también les representa el 1,15% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: fallo humano, 3 casos (42,86%); fallo de materiales, 2 casos (28,57%) y quimiqueros y causas desconocidas, un caso cada uno (14,29%+14,29%).

Los buques gaseros, sufrieron 4 accidentes, que representan el 0,65% de la siniestralidad anual, distribuidos entre: fallo humano, 2 casos (50%) y fallos de material y causa desconocidas, un caso cada uno (25%+25%).

Analizaremos en el cuadro N°46: la siniestralidad de los accidentes por la zona y el año en que ocurrieron.

NUMERO DE ACCIDENTES POR ZONA, AÑO 1.995													
AÑO	PACÍFICO	ATLÁNTICO	MEDITERRÁNEO	MAR DEL NORTE	CANTÁBRICO	OCEANO INDICO	MAR CARIBE	GOLFO PÉRSICO	MAR DE CHINA	MAR ROJO	MAR NEGRO	FLUVIALES	TOTALES
1.995	56	234	286	14	9	7	3	2	0	0	0	0	611

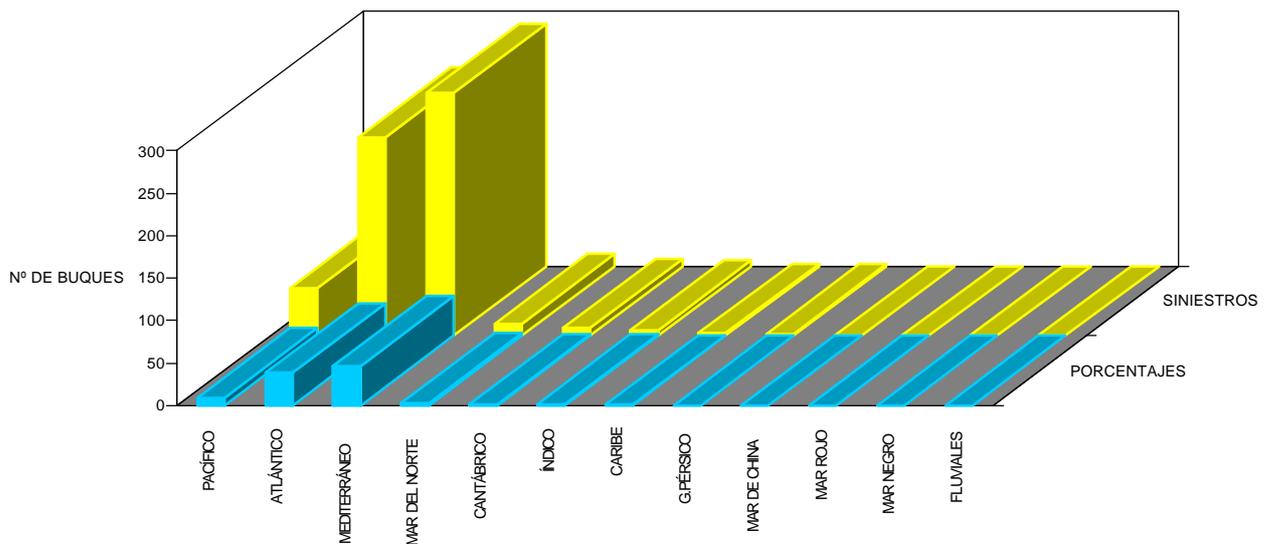
Cuadro 46, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Como se desprende del cuadro N°46 la mayor magnitud de siniestralidad se registra en el Mediterráneo, con 286 accidentes, que representan el 46,8% de la siniestralidad anual. El Océano Atlántico reportó 234 accidentes, que representan el 38,3% de la siniestralidad anual. El Océano Pacífico, sufrió 56 accidentes, que representan el 9,16% de la siniestralidad anual. El Mar del Norte soportó 14 accidentes, que representan el 2,29% de la siniestralidad anual. El Mar Cantábrico soportó 9 accidentes, que representan el 1,47% de la siniestralidad anual. El Océano Indico reportó 7 accidentes, que representan el 1,15% de la siniestralidad anual. En el Mar Caribe ocurrieron 3 sucesos, que representan el 0,49% de la siniestralidad anual. En el Golfo Pérsico hubo 2 accidentes, que representan el 0,32% de la siniestralidad anual.

De las demás zonas geográficas que faltan, no hemos obtenido información de primera mano, por lo que hemos preferido no usar unos datos poco fiables que podían deslucir el trabajo realizado.

En el gráfico nº 46, mostramos los porcentajes de distribución y el número de siniestros con respecto al año 1.995, de acuerdo a las distintas zonas geográficas de las que las entidades colaboradoras, tuvieron noticias.

### **NÚMERO DE SINIESTROS SEGÚN LA ZONA GEOGRÁFICA**



Podemos apreciar en el gráfico, que la mayor cantidad de siniestros se concentran en el Mar Mediterráneo, Océano Atlántico, Océano Pacífico y Mar del Norte, disminuyendo considerablemente, e incluso, desapareciendo en el resto de zonas geográficas, de todas formas, esta gráfica no puede ajustarse a la realidad, en las distintas zonas geográficas, puesto que, el ámbito de actuación de las entidades aseguradoras que han colaborado con nosotros, no abarca a todas ellas.

Analizaremos seguidamente en el cuadro N°47, la siniestralidad atendiendo al número de accidentes según el tipo de buques:

<b>NÚMERO DE ACCIDENTES SEGÚN TIPO DE BUQUES, AÑO 1.995</b>		
<b>TIPO DE BUQUE</b>	<b>Nº ACCIDENTES</b>	<b>%</b>
<b>CARGA GENERAL</b>	45	7,365
<b>PORTACONTENEDORES</b>	26	4,255
<b>MINERALEROS</b>	16	2,619
<b>PETROLEROS</b>	20	3,273
<b>QUIMIQUEROS</b>	7	1,146
<b>GASEROS</b>	4	0,655
<b>PASAJEROS</b>	16	2,618
<b>ROLONES</b>	7	1,146
<b>REMOLCADORES</b>	9	1,473
<b>PESQUEROS</b>	213	34,861
<b>YATES</b>	225	36,825
<b>OTROS</b>	23	3,764
<b>TOTALES</b>	<b>611</b>	<b>100%</b>

Cuadro 47, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

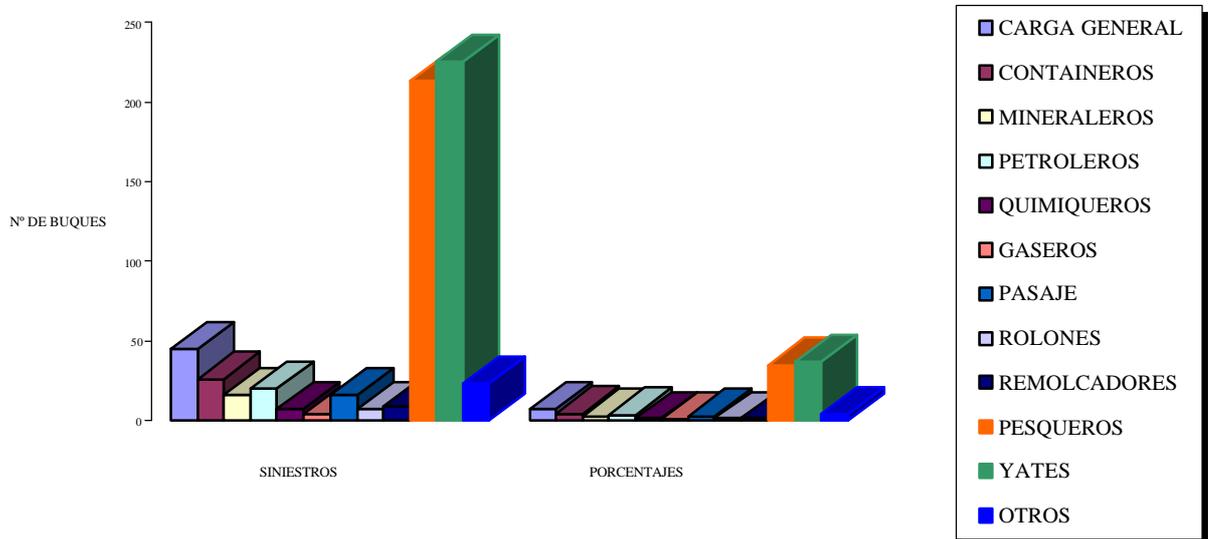
El mayor número de siniestros correspondió a los yates con 225 accidentes, que representan el 36,82% de la siniestralidad anual.

Los pesqueros tuvieron 213 accidentes que representan el 34,86% de la siniestralidad anual. Los buques de carga general sufrieron 45 accidentes, que representan el 7,36% de la siniestralidad anual. Los containeros tuvieron 26 accidentes, que representaron el 4,25% de la siniestralidad anual. El grupo de otros buques acaparó 23 accidentes, que representó el 3,76% de la siniestralidad anual. Los petroleros tuvieron 20 accidentes, que representaron el 3,27% de la siniestralidad anual. Le siguen los accidentes de los mineraleros que fueron 16, representando un 2,62% de la siniestralidad anual. La misma cantidad y el mismo porcentaje tuvieron los buques de pasaje con 16 accidentes y el 2,62% de siniestralidad anual. Los remolcadores sufrieron 9 accidentes, lo que les sitúa en un 1,47% de la siniestralidad anual. Los rolones tuvieron 7 accidentes, que representaron el 1,15% de la siniestralidad anual. La misma cantidad de siniestros y por

tanto el mismo porcentaje, correspondió a los quimiqueros, con 7 accidentes y 1,15% de siniestralidad. por último el grupo menos siniestrado fue el de los gaseros con solo 4 casos de accidente, que representó un 0,655% de la siniestralidad anual.

En el siguiente gráfico podemos observar los porcentajes que representan el número de siniestros con respecto al tipo de buque siniestrado.

**NÚMERO DE SINIESTROS SEGÚN TIPOS DE BUQUE**



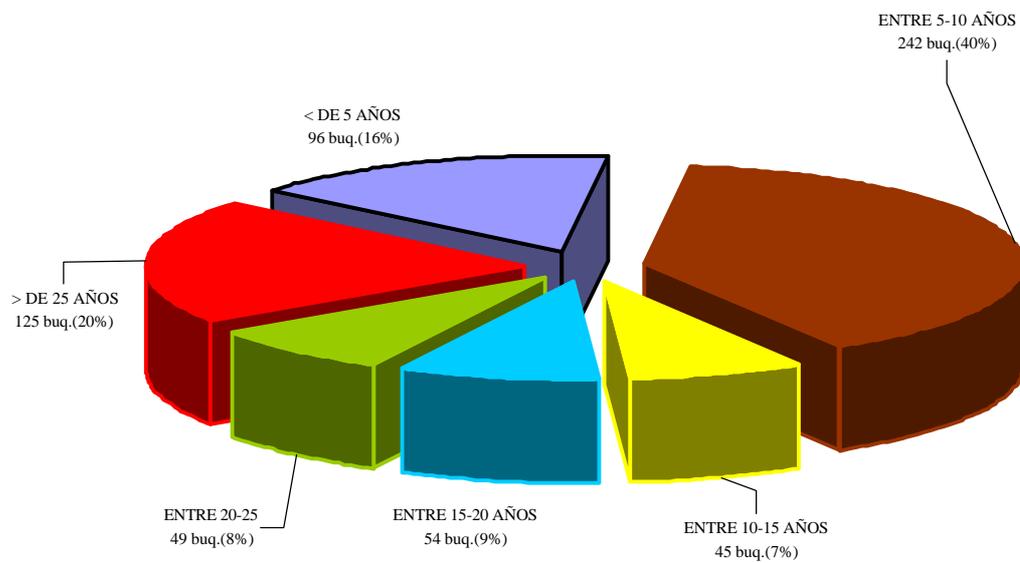
En el cuadro N°48 haremos referencia al N° de accidentes ocurridos con relación a la edad del buque durante el año 1.995. Esta relación se obtiene sobre el total de los siniestros ocurridos de los cuales, las entidades colaboradoras tienen conocimiento.

ACCIDENTES SEGÚN LA EDAD DEL BUQUE, AÑO 1.995						
<5 AÑOS	ENTRE 5-10 AÑOS	ENTRE 10-15 AÑOS	ENTRE 15-20 AÑOS	ENTRE 20-25 AÑOS	>25 AÑOS	TOTAL
96	242	45	54	49	125	<b>611</b>

Cuadro 48, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

El siguiente gráfico nos muestra los porcentajes correspondientes a los accidentes con relación al número de buques y a la edad de los mismos.

### SINIESTROS SEGÚN LA EDAD DEL BUQUE



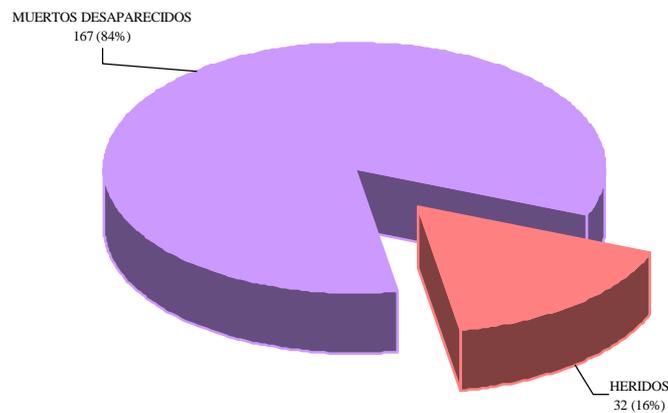
En el cuadro N°49 hacemos referencia al número de personas heridas, muertas o desaparecidas,

<b>PERSONAS AFECTADAS POR LOS SINIESTROS DEL AÑO 1.995</b>		
<b>MUERTOS/DESAPARECIDOS</b>	<b>HERIDOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>167</b>	<b>32</b>	<b>199</b>

Cuadro 49, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, año 1.992

Esta relación se obtiene del total de los siniestros ocurridos, de los cuales las entidades colaboradoras tienen noticias.

#### **N° DE PERSONAS AFECTADAS POR LOS SINIESTROS**



### **VI – 3.-Estudio estadístico generalizado de la siniestralidad.-**

En este apartado hemos realizado un resumen estadístico general, del muestreo hecho en los epígrafes anteriores, y del que posteriormente obtendremos las conclusiones a que hemos llegado en este trabajo.

Los datos están reunidos en 9 cuadros, con sus gráficos correspondientes, que nos dan una amplia información sobre la siniestralidad del quinquenio 1.990 a 1.995, desde distintos puntos de vista.

En primer lugar recogemos los datos relativos al número de buques y al tonelaje, haciendo una pequeña referencia a lo que supone el capítulo de pérdida total, en todo el computo de siniestros.

A continuación hacemos un análisis sobre el número de buques siniestrados, de acuerdo al tipo de siniestro ocurrido, obteniendo el tipo de incidente que se repite, con mas o menos frecuencia de siniestralidad.

Investigamos también el capítulo de la edad del buque, para cotejar su posible influencia en la siniestralidad general, así como, la zona donde sucedieron los siniestros, junto con el mes del año y las causas productoras del accidente o del siniestro.

Hemos prestado un interés especial en ver la relación que surge entre el tipo de buque y el tipo de accidente, para poder realizar posteriores conclusiones y estimaciones.

Capítulo aparte mencionamos las causas de los siniestros, de las cuales surgen diferentes conclusiones, dignas de estudio por separado.

También analizamos la zona en la que ocurrieron los siniestros, para encontrar zonas de tráfico con más o menos índice de siniestralidad.

Finalizamos el estudio con un cuadro sobre el número de personas afectadas en los siniestros, desglosando los muertos y desaparecidos de los heridos. Al cotejar el número de personas ilesas, los datos disponibles no son lo bastante fiables como para poder sacar unas conclusiones serias al respecto.

De todas formas el número de personas ilesas podría ser interesante para otro tipo de investigación, que tuviera que ver con Seguridad Marítima o Salvamento marítimo; por esa razón, entre otras, es por lo que no figura en nuestro estudio, dato alguno

particularizado o esquematizado sobre personas ilesas, que por otra parte es de suponer que es bastante numeroso, de acuerdo a los datos generales que hemos barajado.

El cuadro nº1, nos muestra el número de buques siniestrados en los años que componen nuestro estudio, así como, las toneladas de carga afectadas:

<b>NÚMERO DE BUQUES SINIESTRADOS Y Nº DE TONELADAS PERDIDAS (1.990-1.995)</b>							
<b>CANTIDAD</b>	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	<b>TOTAL</b>
<b>Nº TOTAL BUQUES</b>	569	451	585	653	417	611	<b>3.286</b>
<b>Nº DE TONELADAS</b>	2.840.448	2.651.737	2.725.914	3.295.156	2.378.162	1.521.937	<b>15.413.354</b>

Cuadro nº1:Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA (1.990-1.995)

Del análisis del cuadro resumen observamos que el año de mayor siniestralidad fue el 1.993 con 653 siniestros, que representan el 19,87% de la siniestralidad del quinquenio estudiado, con una pérdida de 3.295.156Tns, que suponen el 21,38% del tonelaje perdido en el quinquenio.

Le sigue el año 1995 con 611 buques siniestrados, que representa el 18,59% de la siniestralidad del quinquenio estudiado, con una pérdida de 1.521.937 Tns. que suponen el 9,87% del tonelaje perdido en el quinquenio.

A continuación sigue el año 1.992 con 585 siniestros, que representan el 17,8% de la siniestralidad del quinquenio estudiado, con una pérdida de 2.725.914 Tns. que suponen el 17,68% del tonelaje perdido en todo el quinquenio.

El siguiente año en importancia de número de siniestros es el 1.990 con 569 accidentes, que representan el 17,32% de la siniestralidad del quinquenio estudiado, con una pérdida de 2.840.448 Tns, que suponen el 18,43% del tonelaje perdido en el quinquenio.

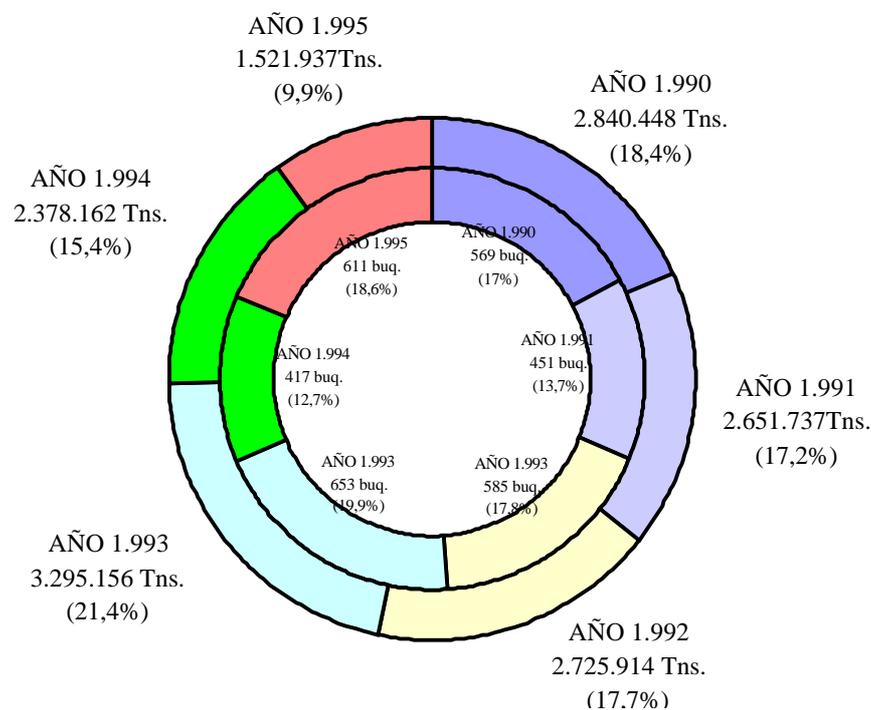
El año 1.991 tuvo 451 accidentes, que representaron el 13,72% de la siniestralidad del quinquenio estudiado, con una pérdida de 2.651.737 Tns. que suponen el 17,2% del tonelaje perdido en el quinquenio.

Por último, el año de menos sucesos fue el 1.994 con 417 accidentes, que representaron el 12,69% de la siniestralidad del quinquenio estudiado con una pérdida de 2.378.162 Tns. que suponen el 15,43% del tonelaje perdido durante el quinquenio.

Estos mismos datos analizados en las gráficas nº1 y nº2, nos permiten ver la tendencia siniestral, respecto del nº de buques accidentados y las correspondientes toneladas de pérdidas de los diferentes cargamentos de buques siniestrados:

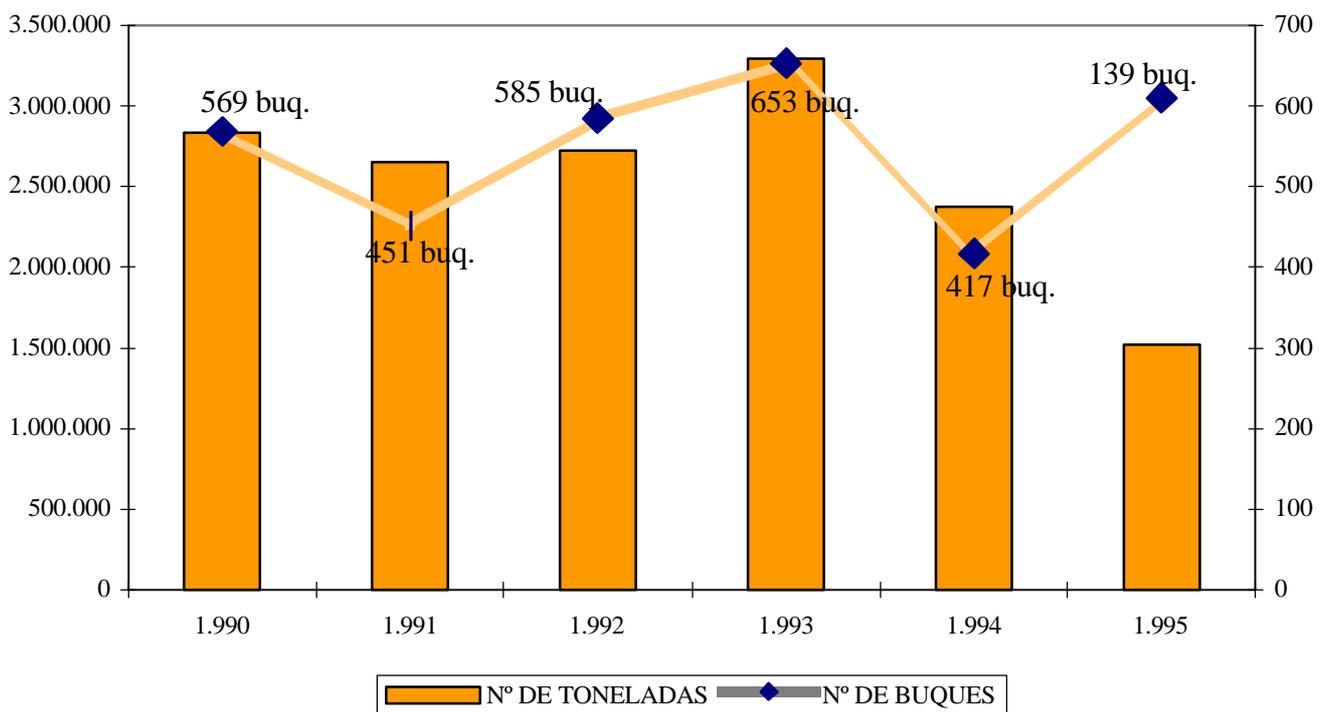
En este primer gráfico podemos ver, en conjunto, lo que ocupa la siniestralidad de buques y cargas en cada año, con respecto al quinquenio.

### Nº DE TONELADAS POR Nº DE BUQUES



En este segundo gráfico podemos ver que no existe relación entre el nº de buques y el nº de toneladas, excepto en los años 1.990 y 1.993 que se podría establecer una cierta correspondencia.

### Nº DE TONELADAS POR Nº DE BUQUES



En los gráficos podemos observar que tampoco existe relación entre el nº de buques y el nº de toneladas, únicamente en el año 1.994 coincidieron en los porcentajes, en el resto de años no coinciden, si bien es verdad que en el año 1.990 y en el 1.993 aparece cierta proximidad. Este distanciamiento entre nº de buques y de toneladas se debe en gran parte a los pesqueros y yates, que tienen un alto índice de siniestralidad y poco tonelaje.

De los siniestros ocurridos durante el quinquenio, podemos ver en el cuadro siguiente que cantidades de buques y cargas supusieron “Pérdida Total”:

<b>Nº DE BUQUES Y DE TONELADAS SINIESTRADAS CON PÉRDIDA TOTAL</b> (1.990-1.995)							
<b>CANTIDAD</b>	<b>1.990</b>	<b>1.991</b>	<b>1.992</b>	<b>1.993</b>	<b>1.994</b>	<b>1.995</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Nº DE TONELADAS</b>	850.146	197.286	170.096	280.413	109.630	131.191	<b>1.738.762</b>
<b>Nº TOTAL BUQUES</b>	157	152	138	74	24	139	<b>684</b>

Cuadro nº2:Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, (1.990-1.995)

Del análisis del cuadro observamos que en el año 1.990 hubo 157 siniestros con pérdida total, que representó un 27,6% de la siniestralidad del año, con una pérdida de 850.146 Tns que suponen el 29,93% del tonelaje perdido en todo el año.

En el año 1.991 hubo 152 pérdidas totales, que representan el 33,7% de la siniestralidad del año, con pérdida de 197.286 Tns que suponen el 7,44% del tonelaje perdido durante el año.

En el año 1.992 hubo 138 siniestros con pérdida total, que representa el 23,6% de la siniestralidad del año, con una pérdida de 170.096 Tns que suponen el 6,24% del tonelaje perdido en todo el año.

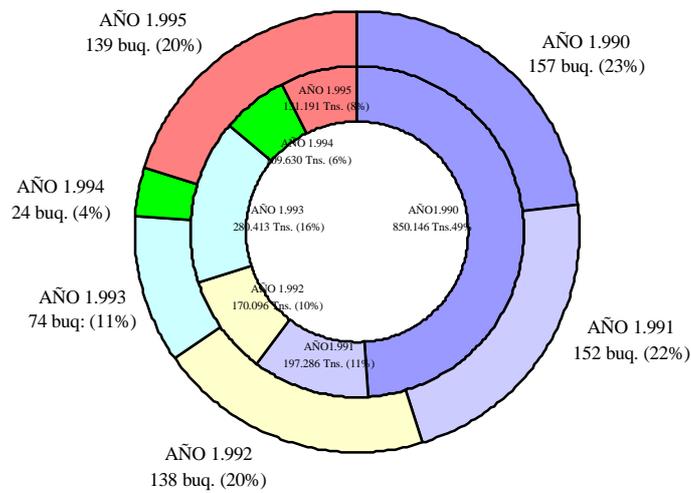
En el año 1.993 hubo 74 siniestros con pérdida total, que representa el 11,33% de la siniestralidad del año, con una pérdida de 280.413 Tns que suponen el 8,51% del tonelaje perdido en todo el año.

En el año 1.994 hubo 24 siniestros con pérdida total, que representa el 5,75% de la siniestralidad del año, con pérdida de 109.630 Tns que suponen el 4,61% del tonelaje perdido durante todo el año.

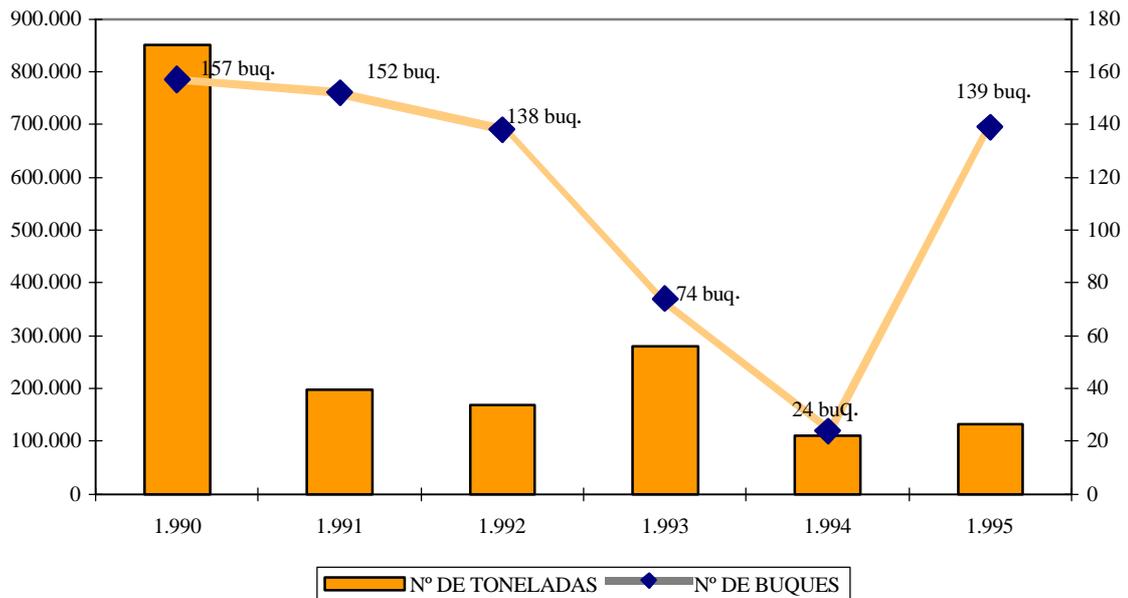
En el año 1.995 hubo 139 siniestros con pérdida total, que representa un 22,75% de la siniestralidad del año, con pérdida de 131.191 Tns que suponen un 8,62% del tonelaje total perdido en el año.

En resumen vemos que los siniestros con pérdida total del quinquenio son 684, que representan el 20,81% de la siniestralidad del quinquenio, con pérdida de 1.738.762 Tns que suponen el 11,3% del tonelaje total perdido en el quinquenio.

**NÚMERO DE BUQUES Y CARGA CON PÉRDIDA TOTAL**



**Nº DE BUQUES Y CARGAS CON PÉRDIDA TOTAL**



El cuadro n°3, hace referencia al tipo de los buques siniestrados:

<b>NÚMERO DE SINIESTROS POR TIPO DE BUQUE (1.990-1.995)</b>													
<b>AÑOS</b>	<b>CARGA GENERAL</b>	<b>CONTAINERO</b>	<b>MINERALERO</b>	<b>PETROLERO</b>	<b>QUIMQUERO</b>	<b>GASERO</b>	<b>PASAJE</b>	<b>ROLON</b>	<b>REMOLCADOR</b>	<b>PESQUERO</b>	<b>YATES</b>	<b>OTROS</b>	<b>PARCIALES</b>
<b>1.990</b>	55	10	22	33	21	6	19	10	8	208	167	10	<b>569</b>
<b>1.991</b>	60	11	26	26	8	0	14	6	5	156	96	43	<b>451</b>
<b>1.992</b>	59	17	33	34	13	5	15	5	4	202	171	27	<b>585</b>
<b>1.993</b>	63	24	40	41	20	12	22	12	11	210	165	33	<b>653</b>
<b>1.994</b>	68	23	26	70	14	8	2	7	4	110	64	21	<b>417</b>
<b>1.995</b>	45	26	16	20	7	4	16	7	9	213	225	23	<b>611</b>
<b>TOTAL</b>	<b>350</b>	<b>111</b>	<b>163</b>	<b>224</b>	<b>83</b>	<b>35</b>	<b>88</b>	<b>47</b>	<b>41</b>	<b>1.099</b>	<b>888</b>	<b>157</b>	<b>3.286</b>

Cuadro n°3:Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, (1.990-1.995)

Del análisis del cuadro n° 3 observamos que el año de mayor índice de accidentes fue 1.993 con 653 accidentes, que representan el 19,87% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: pesqueros, 210 casos (32,16%); yates, 165 casos ( 25,28%); carga general, 63 casos (9,65%); petroleros, 41 casos (6,28%); mineraleros, 40 casos (6,13%); otros, 33 casos (5,05%); containeros, 24 casos ( 3,67%); pasaje, 22 casos ( 3,37%); quimiqueros, 20 casos (3,06%); gaseros y rolones, 12 casos cada uno (1,84%+1,84%) y remolcadores, 11 casos (1,68%).

En el año 1.995 hubo 611 accidentes, que representan el 17,04% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: yates, 225 casos (36,82%); pesqueros, 213 casos (34,86%); carga general, 45 casos (7,36%); containeros, 26 casos (4,25%); otros, 23 casos (3,76%); petroleros 20 casos (3,27%); mineraleros y pasaje, 16 casos cada uno, (2,62%+2,62%); remolcadores, 9 casos (1,47%); quimiqueros y rolones, 7 casos cada uno (1,15%+1,15%) y gaseros 4 casos (0,65%).

En el año 1.992, hubo 585 accidentes que representan el 17,8% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: pesqueros, 202 casos (34,53%); yates, 171 casos (29,23%); carga general, 59 casos (10,08%); petroleros, 34 casos (5,81%); mineraleros, 33 casos (5,64%); otros, 27 casos (4,61%); containero, 17 casos (2,91%); pasaje, 15 casos (2,64%); quimiqueros, 13 casos (2,22%); gaseros y rolones, 5 casos cada uno (0,85%+0,85%) y remolcadores, 4 casos (0,68%).

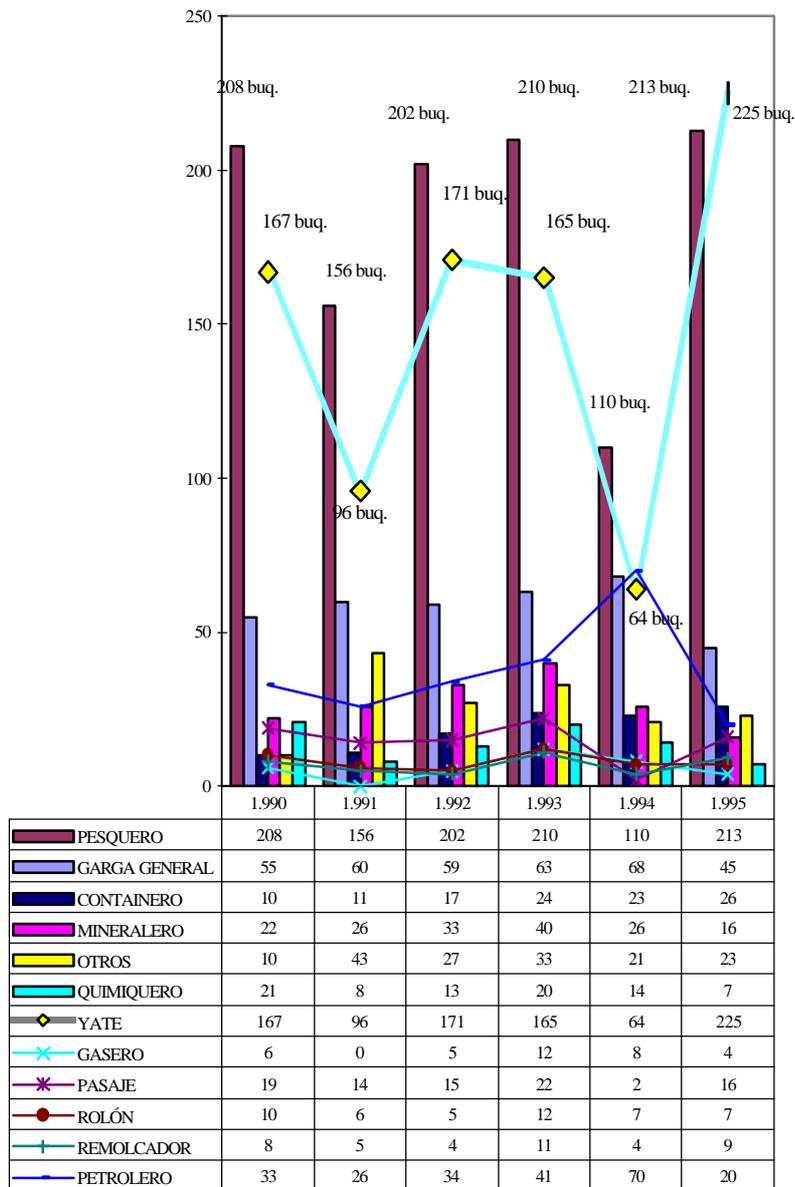
En el año 1.990, hubo 569 accidentes, que representan el 17,32% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: pesqueros, 208 casos (36,55%); yates, 167 casos (29,35%); carga general, 55 casos (9,66%); petroleros, 33 casos (5,8%); mineraleros, 22 casos (3,87%); pasaje, 19 casos (2,9%), containeros rolones y otros, 10 casos cada uno (1,76%); remolcadores, 8 casos (1,41%) y gaseros, 6 casos 1,05%).

En el año 1.991, hubo 457 siniestros, que representan el 3,91% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: pesqueros, 156 casos (34,14%); yates, 96 casos (21%); carga general, 60 casos (13,13%); otros, 43 casos (9,41%); petroleros y mineraleros, 216 casos cada uno (5,69%+5,69%); pasaje, 14 casos (3,06%); quimiqueros, 8 casos (1,75%); rolones, 6 casos (1,31%) y remolcadores, 5 casos (1,09%).

En el año 1.994, hubo 417 accidentes, que representan el 12,69% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: pesqueros, 110 casos (26,38%); petroleros, 70 casos (16,79%); carga general, 68 casos (16,31%); yates, 64 casos (12,95%); mineraleros, 26 casos (6,23%); containeros, 23 casos (5,52%); otros, 21 casos (5,04%); quimiqueros, 14 casos (3,36%); rolones, 7 casos (1,68%); remolcadores, 4 casos (0,96%) y pasaje, 2 casos (0,48%).

Trasladando estos datos a la gráfica nº5, comprobamos el altísimo índice de siniestralidad de pesqueros y yates, fuera de los índices normales del resto de los buques siniestrados.

**NÚMERO DE SINIESTROS POR TIPOS DE BUQUE**



Los buques con mayor índice de siniestralidad fueron los pesqueros, con 1099 accidentes, que representan el 33,44% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.995, con 213 casos (19,38%); año 1.993, con 210 casos (19,11%); año 1.990, con 208 casos (18,93%); año 1.992, con 202 casos (18,38%); año 1.991, con 156 casos (14,19%); año 1.994, con 110 casos (10%).

En los pesqueros hubo 888 accidentes, que representan el 27,2% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.995, con 225 casos (25,34%); año 1.992, con 171 casos (19,26%); año 1.990, con 167 casos (18,81%); año 1.993, con 165 casos (18,58%); año 1.991, con 96 casos (10,81%) y año 1.994, con 64 casos (7,21%).

En los buques de carga general hubo 350 accidentes, que representan el 10,65% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.994, con 68 casos (19,43%); año 1.993 con 63 casos (18%); año 1.991, con 60 casos (17,14%); año 1.992, con 59 casos (16,86%); año 1.990, con 55 casos (15,71%) y año 1.995, con 45 casos (12,86%).

En buques petroleros hubo 224 accidentes, que representan el 6,82% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.994, con 70 casos (31,25%); año 1.993, con 41 casos (18,3%); año 1.992, con 34 casos (15,18%); año 1.990, con 33 casos (14,73%); año 1.991, con 26 casos (11,61%) y año 1.995, con 20 casos (8,93%).

En buques mineraleros hubo 163 accidentes, que representan el 4,96% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.993, con 40 casos (24,54%); año 1.992, con 33 casos (20,24%); año 1.991 y año 1.994, con 26 casos cada uno (15,95%+15,95%); año 1.990, con 22 casos (13,5%) y año 1.995, con 16 casos (9,82%).

En el grupo de otros buques hubo 157 accidentes, que representan el 4,78% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.991, con 43 casos (27,39%); año 1.993, con 33 casos (21,02%); año 1.992, con 27 casos (17,2%); año 1.995, con 23 casos (14,65%); año 1.994, con 21 casos (13,38%) y año 1.990, con 10 casos (6,37%).

En buques containeros hubo 111 accidentes, que representan el 3,38% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.995, con 26 casos (23,42%); año 1.993, con 24 casos (21,62%); año 1.994, con 23 casos (20,72%); año 1.992, con 17 casos (15,31%); año 1.991, con 11 casos (9,91%) y año 1.990, con 10 casos (9%).

En los buques de pasaje hubo 88 accidentes, que representan el 2,68% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.993, con 22 casos (25%); año

1.990, con 19 casos (21,6%); año 1.995, con 16 casos (18,18%); año 1.992, con 15 casos (17,04%); año 1.991, con 14 casos (15,91%) y año 1.994, con 2 casos (2,27%).

En buques quimiqueros hubo 83 accidentes, que representan el 2,53% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.990, con 21 casos (25,3%); año 1.993, con 20 casos (24,1%); año 1.994, con 14 casos (16,87%); año 1.992, con 13 casos (15,66%); año 1.991, con 8 casos (9,64%) y año 1.995, con 7 casos (8,43%).

En los buques rolón hubo 47 accidentes, que representan el 1,43% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.993, con 12 casos (25,5%); año 1.990, con 10 casos (21,28%); año 1.994 y año 1.995, con 7 casos cada uno (14,89%+14,89%); año 1.991, con 6 casos (12,76%) y año 1.992, con 5 casos (10,64%).

En remolcadores hubo 41 accidente, que representan el 1,25% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.993, con 11 casos (26,83%); año 1.995, con 9 casos (21,95%); año 1.990, con 8 casos (19,51%); año 1.991, con 5 casos (12,2%) y año 1.992 y año 1.994, con 4 casos cada uno (9,76%).

Por último los gaseros fueron los menos siniestrados con 35 accidentes, que representan el 1,06% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.993, con 12 casos (34,28%); año 1.994, con 8 casos (22,86%); año 1.990, con 6 casos (17,14%); año 1.992, con 5 casos (14,28%) y año 1.991, sin caso alguno (0%).

En el Cuadro nº4 analizamos el número de buques con respecto al tipo de siniestro:

<b>NÚMERO DE BUQUES POR TIPO DE SINIESTRO (1.990-1.995)</b>							
<b>ACCIDENTES</b>	<b>1.990</b>	<b>1.991</b>	<b>1.992</b>	<b>1.993</b>	<b>1.994</b>	<b>1.995</b>	<b>TOTAL</b>
<b>INCENDIO</b>	139	132	134	141	100	136	<b>782</b>
<b>COLISIÓN</b>	57	55	91	98	155	101	<b>557</b>
<b>VARADA</b>	61	60	101	108	18	129	<b>477</b>
<b>HUNDIMIENTO</b>	113	134	171	179	46	156	<b>799</b>
<b>ESCORA</b>	50	28	32	40	0	46	<b>196</b>
<b>FALLO MECÁNICO</b>	106	15	30	36	70	13	<b>270</b>
<b>PERDIDOS</b>	41	1	0	10	12	3	<b>67</b>
<b>OTROS</b>	2	26	26	41	16	27	<b>138</b>
<b>PARCIALES:</b>	<b>569</b>	<b>451</b>	<b>585</b>	<b>653</b>	<b>417</b>	<b>611</b>	<b>3.286</b>

Cuadro nº4:Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, (1.990-1.995)

El accidente más frecuente durante este quinquenio fue el hundimiento con 799 sucesos, que representan el 24,31% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.993, con 179 casos (22,4%); año 1.992, con 171 casos (21,4%); año 1.995, con 156 casos (19,52%); año 1.991, con 134 casos (16,77%); año 1.990, con 113 casos (14,14%) y año 1.994, con 46 casos (5,76%).

El incendio ocasionó 782 accidentes, que representan el 23,8% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.993, con 141 casos (18,03%); año 1.990, con 139 casos (17,77%); año 1.995, con 136 casos (17,39%); año 1.992, con 134 casos (17,13%); año 1.991 con 132 casos (16,88%) y año 1.994 con 100 casos (12,79%).

Las colisiones o abordajes, ocasionaron 557 accidentes, que representan el 16,95% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.994, con 155 casos (27,83%); año 1.995, con 101 casos (18,13%); año 1.993, con 98 casos (17,59%); año 1.992, con 91 casos (16,34%); año 1.990, con 57 casos (10,23%) y año 1.991, con 55 casos (9,87%).

Las varadas ocasionaron 477 accidentes, que representan el 14,52% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: 1.995, con 129 casos (27,04%); año 1.993, con 108 casos (22,64%); año 1.992, con 101 casos (21,17%); año 1.990, con 61 casos (12,79%); año 1.991, con 60 casos (12,58%) y año 1.994, con 18 casos (3,77%).

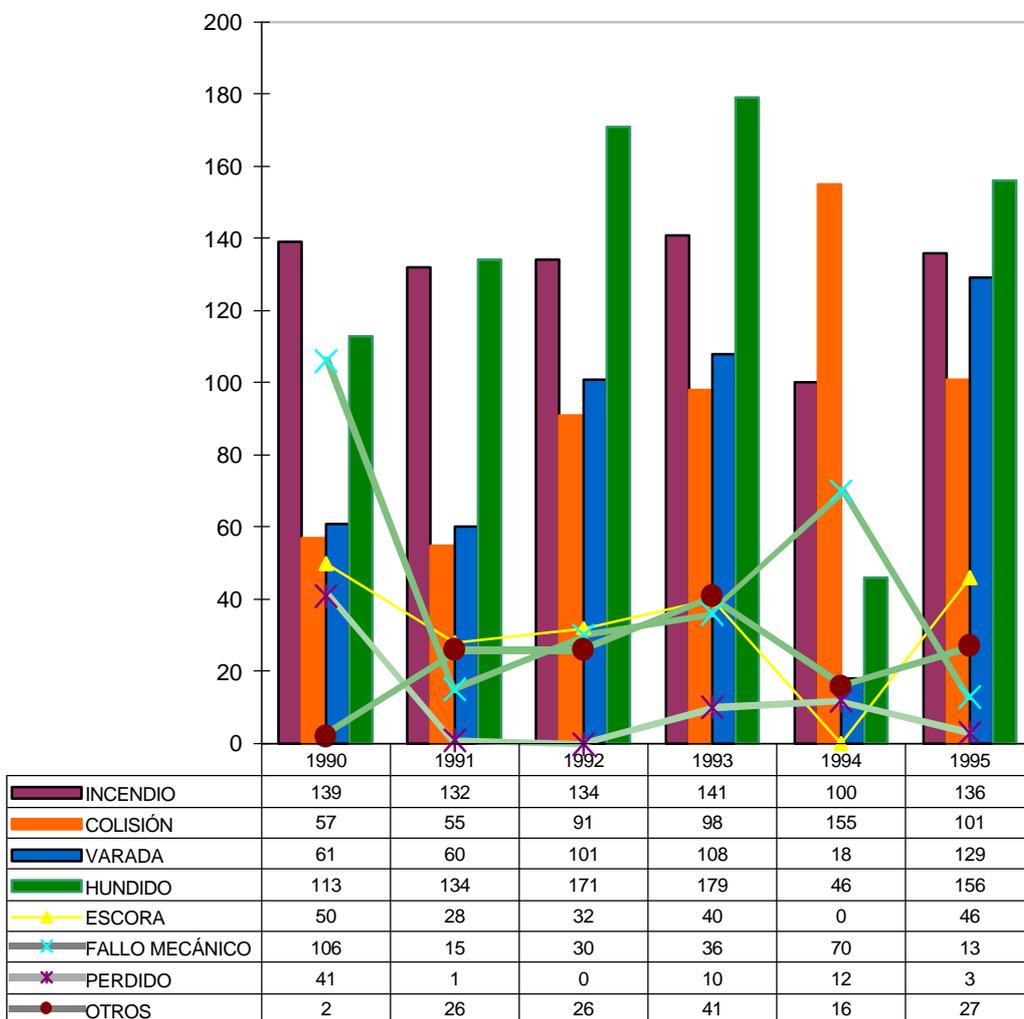
Los fallos mecánicos ocasionaron 270 accidentes, que representan el 8,22% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.990, con 106 casos (39,26%); año 1.994, con 70 casos (25,92%); año 1.993, con 36 casos (13,33%); año 1.992, con 30 casos (11,11%); año 1.991, con 15 casos (5,55%) y año 1.995 con 13 casos (4,81%).

Las varadas ocasionaron 196 accidentes, que representan el 5,96% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.990, con 50 casos (25,51%); año 1.995, con 46 casos (23,47%); año 1.993, con 40 casos (20,41%); año 1.992, con 32 casos (16,33%); año 1.991, con 28 casos (14,29%) y año 1.994, con ningún caso (0%).

En el grupo de otros buques y artefactos flotantes ocurrieron 138 accidentes, que representan el 4,2% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.993 con 41 casos (29,71%); año 1.995, con 27 casos (19,56%); año 1.991 y año 1.992, con 26 casos cada uno (18,84%); año 1.994, con 16 casos (11,59%) y año 1.990, con 2 casos (1,45%).

Los buques perdidos por causas desconocidas fueron 67, que representan el 2,04% de la siniestralidad del quinquenio, distribuidos entre: año 1.990, con 41 casos (61,19%); año 1.994, con 12 casos (17,91%); año 1.993, con 10 casos (14,9%); año 1.995 con 3 casos (4,48%); año 1.991, con un caso (1,49%) y año 1.992, con ningún caso (0%).

#### NÚMERO DE SINIESTROS SEGÚN EL TIPO DE BUQUE



Este gráfico nos muestra, combinándolos, el número de accidentes ocurridos en el quinquenio 1.990 – 1.995, con respecto al tipo de siniestro.

El año que registró mas accidentes fue 1.993 con 653 sucesos, que representan el 19,87% de la siniestralidad del quinquenio que estudiamos, distribuidos entre: hundimientos, 179 casos (27,4%); Incendios, 141 casos (21,59%); varadas, 108 casos (16,54%); colisiones, 98 casos (15%); otros, 41 casos (6,28%): varadas, 40 casos (6,12%); fallos mecánicos, 36 casos (5,51%) y perdidos, 10 casos (1,53).

En el año 1.995 hubo 611 accidentes, que representan el 18,59% de la siniestralidad del quinquenio que estudiamos, distribuidos entre: hundimientos, 156 casos (25,53%); incendios, 136 casos (22,26%); varadas, 129 casos (21,11%); abordajes, 101 casos (16,53%); varadas, 46 casos (7,53%); otros, 27 casos (4,42%); fallos mecánicos, 13 casos (2,13%) y perdidos, 3 casos (0,49%).

En el año 1.992 hubo 585 accidentes, que representan el 17,8% de la siniestralidad del quinquenio que estudiamos, distribuidos entre: hundimiento, 171 casos (29,23%); incendios, 134 casos (22,9%); varadas, 101 casos (16,53%); colisiones, 91 casos (15,55%); varadas, 32 casos (5,47%); fallos mecánicos, 30 casos (5,13%) y otros, 26 casos (4,44%)

En el año 1.990 hubo 569 accidentes, que representan el 17,32% de la siniestralidad del quinquenio seleccionado, distribuidos entre: incendios, 139 casos, (24,43%); hundimientos, 113 casos (19,86%); fallos mecánicos, 106 casos (18,63%); varadas, 61 casos (10,72%); colisiones, 57 casos (10,02%); varadas, 50 casos (8,79%), perdidos, 41 casos (7,2%) y otros, 2 casos (0,35%).

En el año 1.991 hubo 451 accidentes, que representan el 13,72% de la siniestralidad del quinquenio seleccionado, distribuidos entre: hundimientos, 134 casos (29,71%); incendios, 132 casos (29,27%); varadas, 60 casos (13,3%); abordajes, 55 casos (12,19%); varadas, 28 casos (6,2%), otros, 26 casos (5,76%); fallos mecánicos, 15 casos (3,32%) y perdidos, un caso (0,22%).

En el año 1.994 hubo 417 accidentes, que representan el 12,69% de la siniestralidad del quinquenio elegido, distribuidos entre: colisiones, 155 casos (37,17%); incendios, 100 casos (23,98%); fallos mecánicos, 70 casos (16,79%); hundimientos, 46 casos (11,03%); otros, 16 casos (3,84%) y perdidos, 12 casos (2,88%)

Del estudio pormenorizado de esta gráfica, obtenemos datos sobre la diferencia existente entre la siniestralidad de los casos de accidentes elegidos, predominando el

incendio, hundimiento y varada sobre los demás, lo que da a éstos una gran siniestralidad, que como veremos más adelante influye considerablemente al determinar el riesgo a cubrir por las entidades aseguradoras.

En el cuadro nº 5 hacemos un análisis del número de buques siniestrados de acuerdo al mes del año en que ocurrieron los accidentes:

<b>NÚMERO DE BUQUES SINIESTRADOS SEGÚN MESES DEL AÑO</b> (1.990-1.995)													
<b>AÑO</b>	<b>ENERO</b>	<b>FEBRERO</b>	<b>MARZO</b>	<b>ABRIL</b>	<b>MAYO</b>	<b>JUNIO</b>	<b>JULIO</b>	<b>AGOSTO</b>	<b>SEPTIEMBRE</b>	<b>OCTUBRE</b>	<b>NOVIEMBRE</b>	<b>DICIEMBRE</b>	<b>PARCIAL</b>
<b>1.990</b>	42	54	41	33	29	37	44	77	56	59	53	44	<b>569</b>
<b>1.991</b>	37	36	32	35	32	30	39	51	47	40	38	34	<b>451</b>
<b>1.992</b>	64	35	40	47	38	57	54	72	58	45	27	48	<b>585</b>
<b>1.993</b>	54	53	48	52	48	46	56	69	64	57	55	51	<b>653</b>
<b>1.994</b>	38	20	46	16	33	47	75	44	22	37	19	20	<b>417</b>
<b>1.995</b>	51	38	26	48	37	54	80	79	52	49	45	52	<b>611</b>
<b>TOTAL</b>	<b>286</b>	<b>236</b>	<b>233</b>	<b>231</b>	<b>217</b>	<b>271</b>	<b>348</b>	<b>392</b>	<b>299</b>	<b>287</b>	<b>237</b>	<b>249</b>	<b>3.286</b>

Cuadro nº5:Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, (1.990-1.995)

Comprobamos que en el año 1.993 hubo 653 accidentes que representan el 19,87% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: Agosto, 69 casos (10,57%); Septiembre, 64 casos (9,8%), Octubre, 57 casos (8,73%); Julio, 56 casos (8,57%); Octubre, 57 casos (8,73%); Noviembre, 55 casos (8,42%); Enero, 54 casos (8,27%); Febrero, 53 casos (8,12%); Abril, 52 casos (7,96%); Diciembre, 51 casos (7,81%); Marzo y Mayo, 48 casos cada uno (7,35%+7,35%) y Junio, 46 casos (7,04%).

En el año 1.995 hubo 611 accidentes, que representan el 18,59% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: Julio, 80 casos (13,09%); agosto, 79 casos (12,93%), Junio, 54 casos (8,84%); Septiembre y Diciembre, 52 casos cada uno (8,51%+8,51%); Enero, 51 casos (8,35%); Octubre, con 49 casos (8,02%); Abril, 48

casos (7,86%); Noviembre, 45 casos (7,36%); Febrero, 38 casos (6,22%); Mayo, 37 casos (6,05%) y Marzo, 26 casos (4,25%).

En el año 1.992 hubo 585 accidentes, que representan el 17,8% de la siniestralidad del quinquenio que estudiamos, distribuidos entre: Agosto, 72 casos (12,3%); Enero, 64 casos (10,9%); Septiembre, 58 casos (9,91%); Junio, 57 casos (9,74%); Julio, 54 casos (9,23%); Diciembre, 48 casos (8,2%); Abril, 47 casos (8,03%); Octubre, 45 casos (7,69%); Marzo, 40 casos (6,83%); Mayo, 38 casos (6,49%); Febrero, 35 casos (5,98%) y Noviembre, 27 casos (4,61%).

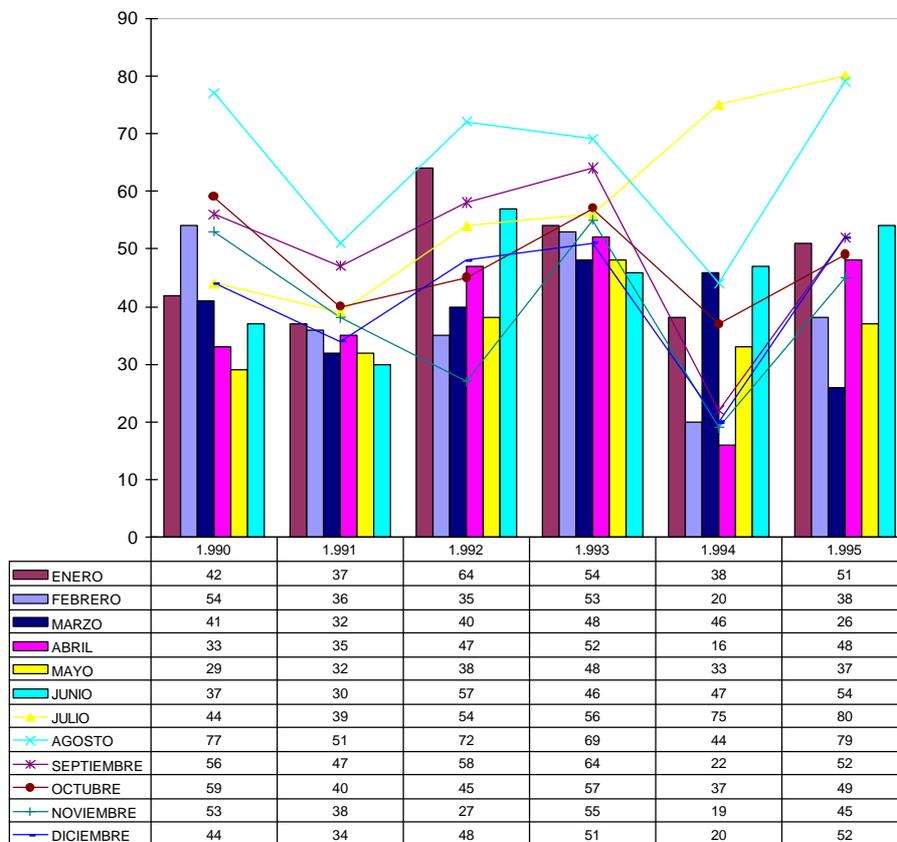
En el año 1.990 hubo 569 accidentes, que representan el 17,31% de la siniestralidad del quinquenio que analizamos, distribuidos entre: Agosto, 77 casos (13,53%); Octubre, 59 casos (10,37%); Septiembre, 56 casos (9,84%); Febrero, 54 casos (9,49%); Noviembre, 53 casos (9,31%); Julio y Diciembre, 44 casos cada uno (7,73%+7,73%); Enero, 42 casos (7,38%); Marzo, 41 casos (7,2%); Junio 37 casos (6,5%); Abril, 33 casos (5,8%) y Mayo, 29 casos (5,09%).

En el año 1.991 hubo 451 accidentes, que representan el 13,72% de la siniestralidad del quinquenio que analizamos, distribuidos entre: Agosto, 51 casos (11,3%); Septiembre, 47 casos (10,42%); Octubre, 40 casos (8,87%); Julio, 39 casos (8,64%); Noviembre, 38 casos (8,42%); Enero, 37 casos (8,2%); Febrero, 36 casos (7,98%); Abril, 35 casos (7,76%); Diciembre, 34 casos (7,53%); Marzo y Mayo, 32 casos cada uno (7,09%+7,09%) y Junio, 30 casos (6,65%).

En el año 1.994 hubo 417 accidentes, que representan el 12,69% de la siniestralidad del quinquenio que analizamos, distribuidos entre: Julio, 75 casos (17,98%); Junio, 47 casos (11,27%); Marzo, 46 casos (11,03%); Agosto, 44 casos (10,55%); Enero, 38 casos (9,11%); Octubre, 37 casos (8,87%); Mayo, 33 casos (7,91%); Septiembre, 22 casos (5,27%); Febrero y Diciembre, 20 casos cada uno (4,79%); Noviembre, 19 casos (4,55%) y Abril, 16 casos (3,83%).

En la gráfica nº 5 analizamos el número de buques que resultó siniestrado, con respecto a los meses de cada uno de los años del quinquenio.

**NÚMERO DE BUQUES SINIESTERADOS POR MESES**



En esta gráfica observamos, que hay determinados meses del año, en que la siniestralidad aumenta considerablemente, tal como son, las épocas de Navidad y

Verano. Posiblemente se debe a que el personal, fijo de los buques, se va de vacaciones y sus lugares, los ocupan personas no familiarizadas con el buque.

Es difícil establecer un criterio tan importante, sin haber hecho la investigación necesaria, pero es muy importante considerar, que estos siniestros aumentan, precisamente, cuando las tripulaciones son sustituidas por las de relevo.

El cuadro n°6, analiza las causas productoras de los accidentes marítimos ocurridos en el quinquenio estudiado, de acuerdo a la información de la que tienen noticias las entidades aseguradoras colaboradoras. por sus a

<b>NÚMERO DE BUQUES SINIESTRADOS SEGÚN LAS CAUSAS (1.990-1.995)</b>					
<b>AÑO</b>	<b>MAL TIEMPO</b>	<b>FALLO HUMANO</b>	<b>FALLO MECÁNICO</b>	<b>DESCONOCIDA</b>	<b>PARCIAL</b>
<b>1.990</b>	171	158	170	70	<b>569</b>
<b>1.991</b>	89	139	90	133	<b>451</b>
<b>1.992</b>	105	239	171	70	<b>585</b>
<b>1.993</b>	129	253	185	86	<b>653</b>
<b>1.994</b>	140	161	85	31	<b>417</b>
<b>1.995</b>	71	186	204	150	<b>611</b>
<b>total</b>	<b>705</b>	<b>1.136</b>	<b>905</b>	<b>540</b>	<b>3.286</b>

Cuadro n°6: Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, (1.990-1.995)

En el año 1.993 hubo 653 accidentes, que representan el 19,87% de la siniestralidad del quinquenio que analizamos, las causas están distribuidas entre: Fallo humano, 253 casos (38,74%); fallo mecánico, 185 casos (28,33%); Mal tiempo 129 casos (19,75%) y por causas desconocidas, 86 casos (13,17%).

En el año 1.995, hubo 611 accidentes, que representan el 18,59% de la siniestralidad del quinquenio que nos ocupa, las causas están distribuidas entre: fallo mecánico, 204 casos (33,38%); fallo humano, 186 casos (30,44%); por causas desconocidas, 150 casos (24,55%) y mal tiempo, 71 casos (11,62%).

En el año 1.992 hubo 585 accidentes, que representan el 17,8% de la siniestralidad del quinquenio que estamos analizando, las causas están distribuidas entre: fallo humano 239 casos (40,85%); fallo mecánico, 171 casos (29,23%); mal tiempo, 105 casos (17,94%) y por causas desconocidas 70 casos (11,96%).

En el año 1.990 hubo 569 accidentes que representan el 17,31% de la siniestralidad del quinquenio que analizamos, las causas están distribuidas entre: mal tiempo, 171 casos (30,05%); fallo mecánico, 170 casos (29,87%); fallo humano, 158 casos (27,76%) y por causas desconocidas, 70 casos (12,3%).

En el año 1.991 hubo 451 accidentes, que representan el 13,72% de la siniestralidad del quinquenio analizado, las causas están distribuidas entre: fallo humano, 139 casos (30,82%); por causas desconocidas, 133 casos (29,49%); fallos mecánicos, 90 casos (19,95%) y por mal tiempo, 89 casos (19,73%).

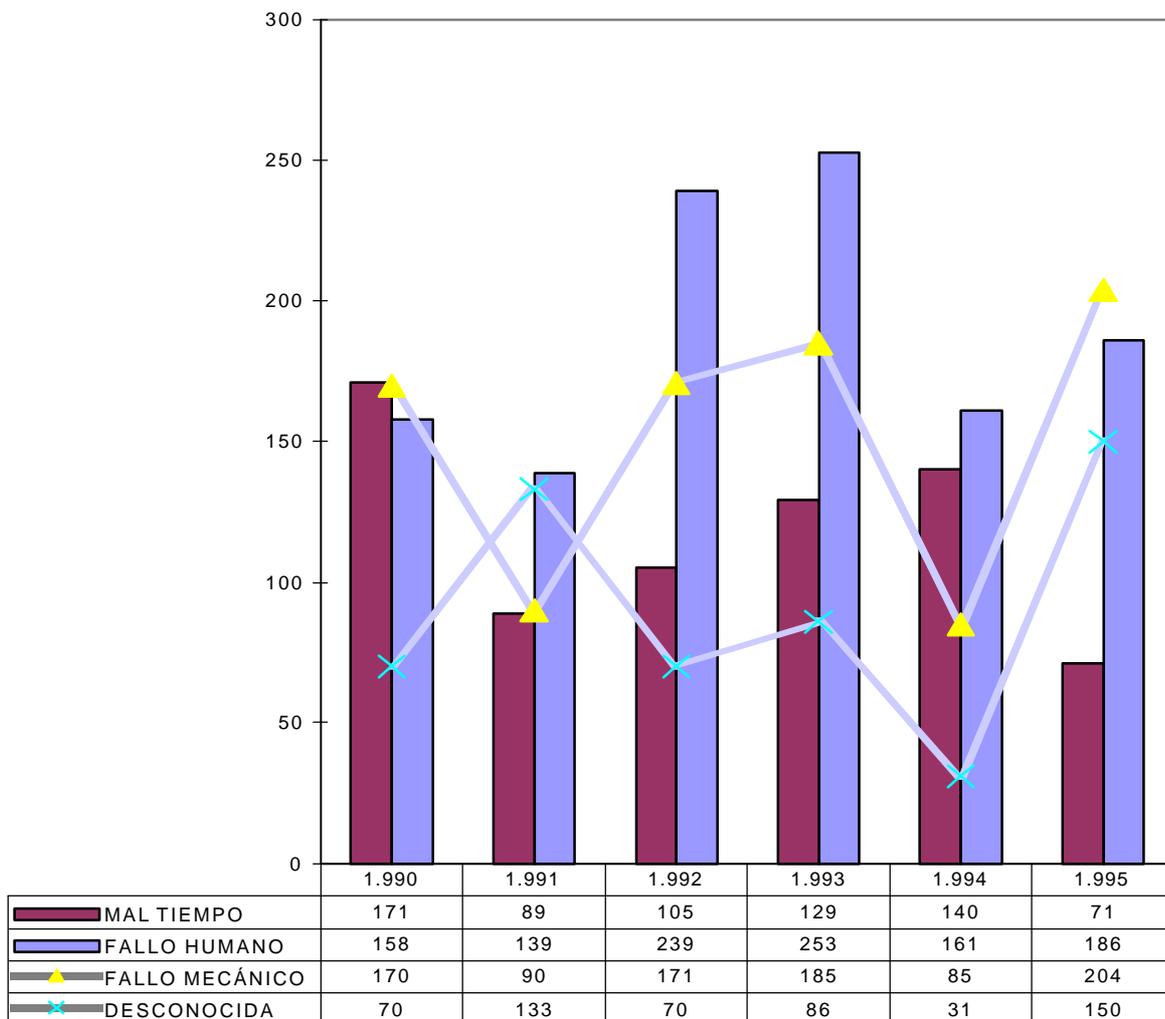
En el año 1.994 hubo 417 accidente, que representan el 12,69% de la siniestralidad del quinquenio analizado, las causas están distribuidas entre: fallo humano, 161 casos (38,6%); mal tiempo, 140 casos (33,57%); fallo mecánico, 85 casos (20,38%) y por causas desconocidas, 31 casos (7,43%).

Respecto a las causas, debemos recordar lo expuesto al principio del capítulo, sobre los siniestros y los grupos que realizamos de los mismos.

No deja de ser sorprendente que el mayor número de siniestros no provenga de los riesgos inherentes a la navegación y al mar, sino de fallos humanos, y fallos mecánicos, esto debe hacernos reflexionar porque en épocas anteriores, que tenían menos medios de seguridad que en la actualidad, había menos siniestros y se debían en su mayor parte a problemas de mal tiempo y demás circunstancias adversas de la mar, pero con menos frecuencia a fallos humanos o de material.

En esta gráfica podemos observar la gran diferencia que existe entre: los siniestros debidos a mal tiempo o causas desconocidas y los debidos a fallos humanos o mecánicos, que para el caso son los mismos.

### NÚMERO DE BUQUES SINIESTRADOS SEGÚN LA CAUSA



El siniestro que ocurrió con más frecuencia en este quinquenio fue el fallo humano con 1.136 siniestros, que representan el 34,57% de la siniestralidad de todo el quinquenio analizado, distribuidos entre: año 1.993, con 253 casos (22,27%); año 1.992, con 239 casos (21,03%); año 1.995, con 186 casos (16,37%); año 1.994, con 161 casos (14,17%); año 1.990, con 158 casos (13,9%) y año 1.991, con 139 casos (12,23%).

Los fallos mecánicos ocasionaron 905 accidentes, que representan el 27,54% de la siniestralidad del quinquenio que analizamos, distribuidos entre: 1.995, con 204 casos (22,54%); 1.993, con 185 casos (20,44%); año 1.992, con 171 casos (18,9%); año 1.990, con 170 casos (18,78%); Año 1.991, con 90 casos (9,94%) y año 1.994, con 85 casos (9,39%).

El mal tiempo ocasionó 705 accidentes, que representan el 21,45% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: año 1.990, con 171 casos (24,25%); año 1.994, con 140 casos (19,85%); año 1.993, con 129 casos (18,29%); año 1.992, con 105 casos (14,89%); año 1.991, con 89 casos (12,62%) y el año 1.995, con 71 casos (10,07%).

Las causas desconocidas ocasionaron 540 accidentes, que representan el 16,43% de la siniestralidad el quinquenio que analizamos, distribuidos entre: año 1.995, con 150 casos (27,7%); año 1.991, con 133 casos (24,63%); año 1.993, con 86 casos (15,92%); año 1.990 y año 1.992, con 70 casos cada uno (12,96%+12,96%) y el año 1.994, con 31 casos (5,74%).

En esta gráfica podemos observar, como la causa productora de más siniestros la constituye el fallo humano. Según los datos manejados para realizar esta estadística, se podría atribuir a una preparación inadecuada, cuando no insuficiente o mala, de las tripulaciones, o por el hábito de utilizar en la actualidad tripulaciones de conveniencia, que generalmente no tienen la suficiente formación y experiencia que exigen el Convenio Internacional sobre Titulaciones y Guardias de Mar, y el Convenio Internacional de Seguridad para la Vida Humana en el Mar. Que, precisamente, tratan de evitar esta gran siniestralidad que padece el tráfico marítimo en la actualidad

En el cuadro nº 7 analizamos la edad de los buques y su influencia en los siniestros. A la vista del cuadro podemos comprobar que hay una época, en la edad del buque, que es determinante para los siniestros, sobre todo la primera década de su existencia, y por supuesto, a partir de los 25 años de edad que el índice de siniestralidad sube rápidamente.

<b>NÚMERO DE SINIESTROS SEGÚN EDAD DEL BUQUE</b> (1.990-1.995)							
<b>EDAD</b>	<b>1.990</b>	<b>1.991</b>	<b>1.992</b>	<b>1.993</b>	<b>1.994</b>	<b>1.995</b>	<b>PARCIAL</b>
<b>&lt; DE 5 AÑOS</b>	66	51	159	131	87	96	<b>590</b>
<b>DE 5-10 AÑOS</b>	83	104	70	126	102	242	<b>727</b>
<b>DE 10-15 AÑOS</b>	109	115	80	113	51	45	<b>513</b>
<b>DE 15-20 AÑOS</b>	87	99	120	86	39	54	<b>485</b>
<b>DE 20- 25AÑOS</b>	93	30	50	92	55	49	<b>369</b>
<b>&gt; DE 25AÑOS</b>	131	52	106	105	83	125	<b>602</b>
<b>TOTALES:</b>	<b>569</b>	<b>451</b>	<b>585</b>	<b>653</b>	<b>417</b>	<b>611</b>	<b>3.286</b>

Cuadro nº7, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, (1.990-1.995)

La edad que registra mayor índice de siniestralidad en los buques es la comprendida entre los 5 y los 10 años, con 727 accidentes, que representan el 22,14% de la siniestralidad de todo el quinquenio analizado, distribuidos entre: año 1.995, con 242 casos (33,28%); año 1.993, con 126 casos (17,33%); año 1.991, con 104 casos (14,30%); año 1.994, con 102 casos 14,03%); año 1.990, con 83 casos (11,41%) y año 1.992 con 70 casos (9,62%).

En los buques de edad mayor a los 25 años hubo 602 accidentes, que representan el 18,32% de la siniestralidad del quinquenio que nos ocupa, distribuidos entre: año 1.990, con 131 casos (21,76%); año 1.995, con 125 casos (20,76%); año 1.992, con 106 casos (17,6%); año 1.993, con 105 casos (17,44%); año 1.994, con 83 casos (13,78%) y el año 1.991, con 52 casos (8,63%).

En los buques de edad menor a los 5 años hubo 590 accidentes, que representan el 17,95% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: año 1.992, con 159 (26,95%); año 1.993, con 131 casos (22,2%); año 1.995, con 96 casos (16,27%); año

1.994, con 87 casos (14,74%), año 1.990, con 66 casos (11,18%) y el año 1.991, con 51 casos (8,64%).

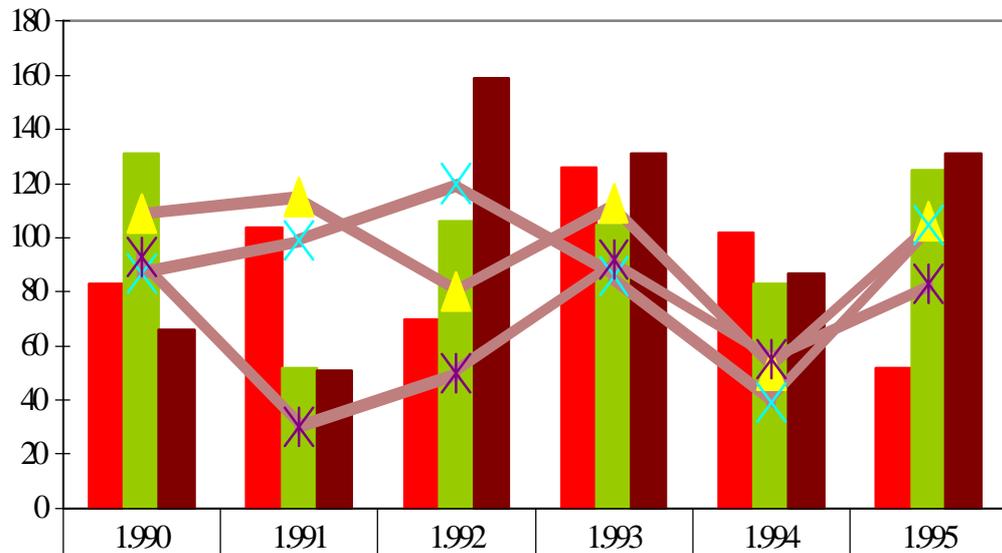
En los buques de edades comprendidas entre 10 y 15 años hubo 513 accidentes, que representan el 15,61% de la siniestralidad registrada en todo el quinquenio que nos ocupa, distribuidos entre: año 1.991, con 115 casos (22,41%); año 1.993, con 113 casos (22,02%); año 1.990, con 109 casos (21,24%); año 1.992, con 80 casos (15,59%); año 1.994, con 51 casos (9,94%) y el año 1.995, con 45 casos (8,77%).

En los buques de edades comprendidas entre 15 y 20 años hubo 485 accidentes, que representan el 14,76% de la siniestralidad del quinquenio que analizamos, distribuidos entre: año 1.992, con 120 casos (24,74%); año 1.991, con 99 años (20,41%); año 1.990, con 87 casos (17,93%); año 1.993, con 86 casos (17,73%); año 1.995, con 54 casos (11,13%) y el año 1.994, con 39 casos (8,04%).

En los buques de edades comprendidas entre 20 y 25 años hubo 369 accidentes, que representan el 11,23% de la siniestralidad del quinquenio que nos ocupa, distribuidos entre: año 1.990, con 93 casos (25,2%); año 1.993, con 92 casos (24,93%); año 1.994, con 55 casos (14,9%); año 1.992, con 50 casos (13,5%), año 1.995, con 49 casos (13,28%) y 1.991 con 30 casos (8,13%).

En el gráfico nº6 apreciamos con más claridad estas diferencias notables en la edad del buque y su influencia en la siniestralidad.

**NÚMERO DE SINIESTROS SEGÚN LA EDAD DEL BUQUE**



	DE 5-10 AÑOS	83	104	70	126	102	52
	>DE 25 AÑOS	131	52	106	105	83	125
	<DE 5 AÑOS	66	51	159	131	87	131
	DE 10-15 AÑOS	109	115	80	113	51	106
	DE 15-20 AÑOS	87	99	120	86	39	105
	DE 20-25 AÑOS	93	30	50	92	55	83

Hemos separado la vida media de los buques en etapas de 5 años, porque según el muestreo realizado dentro de esos quinquenios las variaciones medias de siniestralidad son mínimas.

Vemos, como en los primeros cinco años de vida del buque la siniestralidad, al contrario de lo que podría pensarse, es muy elevada, las causas en su mayor parte son debidas a fallo materiales y a causas desconocidas según el trabajo de campo realizado.

La segunda etapa, es la de más alto índice de siniestralidad registrado, lo cual nos indica, que la primera década de la vida de un buque es la de más alto riesgo.

En la tercera etapa vemos que la siniestralidad disminuye algo, pero sigue alta, y sin embargo es en las dos etapas de 15 a 25 años, cuando menos siniestros registran los buques.

Comprobamos que a partir de los 25 años vuelve a subir el índice de siniestralidad con suma rapidez, aunque hemos encontrado en nuestro muestreo buques accidentados con edades superiores a los 60 años, y en transportes o actividades de alto riesgo.

El cuadro nº8 recoge el número de siniestros ocurridos, en el quinquenio tratado, según la zona geográfica donde ocurrieron los accidentes. Lo establecimos sobre el total de los siniestros ocurridos, de los cuales las entidades tienen conocimiento, y, es el cuadro en que aparecen mayores diferencias entre elementos muestreados debido, previsiblemente, a que las compañías colaboradoras en nuestro trabajo de campo cubren pólizas de buques, que frecuentan mas las zonas que aparecen en el cuadro y en el gráfico como de mas alto riesgo.

<b>NÚMERO DE BUQUES SINIESTRADOS SEGÚN LA ZONA GEOGRÁFICA (1.990-1.995)</b>							
<b>ZONAS</b>	<b>1.990</b>	<b>1.991</b>	<b>1.992</b>	<b>1.993</b>	<b>1.994</b>	<b>1.995</b>	<b>PARCIAL</b>
<b>CÉANO PACÍFICO</b>	90	81	71	97	83	56	<b>478</b>
<b>OCÉANO ATLÁNTICO</b>	243	132	222	161	86	234	<b>1.078</b>
<b>MAR MEDITERRÁNEO</b>	145	193	241	216	125	286	<b>1.206</b>
<b>R DEL NORTE</b>	15	18	18	96	54	14	<b>215</b>
<b>MAR CANTÁBRICO</b>	34	9	17	56	22	9	<b>147</b>
<b>OCÉANO ÍNDICO</b>	14	5	6	14	20	7	<b>66</b>
<b>MAR CARIBE</b>	11	4	2	2	10	3	<b>32</b>
<b>GOLFO PÉRSICO</b>	15	5	3	2	7	2	<b>34</b>
<b>MAR DE CHINA</b>	2	1	2	1	3	0	<b>9</b>
<b>MAR ROJO</b>	0	0	0	3	6	0	<b>9</b>
<b>MAR NEGRO</b>	0	1	1	3	1	0	<b>6</b>
<b>FLUVIALES</b>	0	2	2	2	0	0	<b>6</b>
<b>TOTAL:</b>	<b>569</b>	<b>451</b>	<b>585</b>	<b>653</b>	<b>417</b>	<b>611</b>	<b>3.286</b>

Cuadro nº8, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, (1.990-1.995)

En la zona geográfica que se registraron mayor número de sucesos fue el Mediterráneo con 1.206 accidentes, que representan el 36,7% de la siniestralidad de todo el quinquenio analizado, distribuidos entre: año 1.995, con 286 casos (23,7%); año 1.992, con 241 casos (19,98%); año 1.993, con 216 casos (17,91%); año 1.991, con 193 casos (16%); año 1.990, con 145 casos (12,02%) y año 1.994, con 125 casos (10,36%).

En el Océano Atlántico hubo 1.078 accidentes, que representan el 32,8% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: año 1.990, con 243 casos (22,54%); año 1.995, con 234 casos (21,7%); Año 1.992, con 22 casos (20,59%); año 1.993, con 161 casos (14,93%); año 1.991, con 132 casos (12,24%) y el año 1.994, con 86 casos (7,97%).

En el Océano Pacífico hubo 478 accidentes, que representan el 14,54% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: año 1.993, con 97 casos (20,29%); año 1.990, con 90 casos (18,82%); año 1.994, con 83 casos (17,36%); año 1.991, con 81 casos (16,94%); año 1.992, con 71 casos (14,85%) y el año 1995, con 56 casos (11,71%).

En el Mar del Norte hubo 215 accidentes, que representan el 6,54% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: año 1.993, con 96 casos (44,65%); año 1.994, con 54 casos (25,11%); año 1.991 y año 1.992, con 18 casos cada uno (8,37%); año 1.990, con 15 casos (6,97%) y año 1.995, con 14 casos (6,51%).

En el Mar Cantábrico hubo 147 accidentes, que representan el 4,47% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: año 1.993, con 56 casos (38,09%); año 1.990, con 34 casos (23,13%); año 1.994, con 22 casos (14,96%); año 1.992, con 17 casos (11,56%) y el año 1.991 y año 1.995, con 9 casos cada uno (6,12%).

En el Océano Índico hubo 66 accidentes, que representan el 2% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: año 1.994, con 20 casos (30,3%); año 1.990 y año 1.993, con 14 casos cada uno (21,21%); año 1.995, con 7 casos (10,6%); año 1.992, con 6 casos (9,09%) y 1.991, con 5 casos (7,57%).

En el Golfo Pérsico hubo 34 accidentes, que representan el 1,03% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: año 1.990, con 15 casos (44,11%); año 1.994, con 7 casos (20,58%); año 1.991, con 5 casos (14,7%); año 1.992, con 3 casos (8,82%) y el año 1.993 y el año 1.995, con 2 casos cada uno (5,88%+5,88%).

En el Mar Caribe hubo 32 accidentes, que representan el 0,97% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: 1.990, con 11 casos (34,37%); año 1.994, con 10 casos (31,25%); año 1.991, con 4 casos (12,5%); año 1.995, con 3 casos (9,37%) y el año 1.992 y año 1.993, con 2 casos cada uno (6,25%+6,25%).

En el Mar de China hubo 9 accidentes, que representan el 0,27% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: año 1.994, con 3 casos 33,33%); año 1.990 y año 1.992, con 2 casos cada uno (22,22%+22,22%); año 1.991 y año 1.993, con un caso cada uno (11,11%+11,11%) y el año 1.995, con ningún caso (0%).

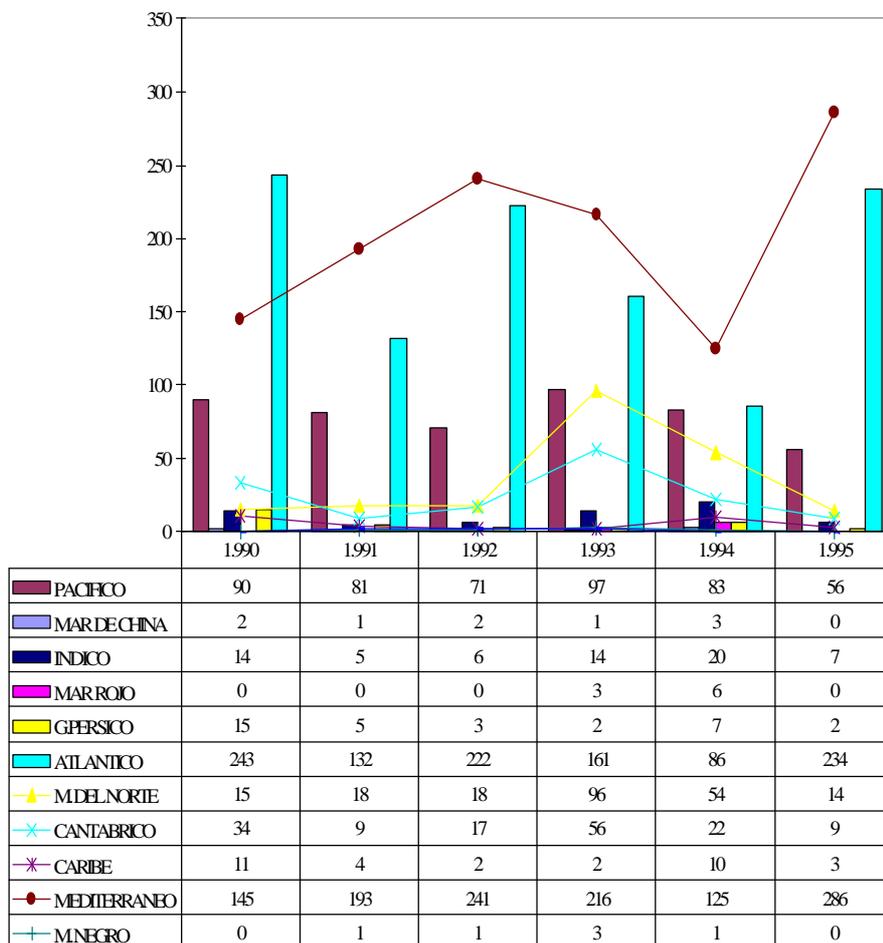
En el Mar Rojo también hubo 9 accidentes, que también representan el 0,27% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: Año 1.994, con 6 casos (66,66%); año 1.993, con 3 casos (33,33%).

En el Mar Negro hubo 6 accidentes, que representan el 0,18% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: año 1.993, con 3 casos (50,18%); año 1.991, año 1992 y año 1994, con un caso cada uno (16,66%+16,66%+16,66%).

En los grandes ríos navegables hubo 6 accidentes, que representan el 0,18% de la siniestralidad del quinquenio analizado, distribuidos entre: año 1.991, año 1.992, año 1.993, con 2 casos cada uno (33,33%+33,33%+33%).

En el gráfico se refleja con más eficacia el comentario que hicimos en el cuadro nº8. Apreciamos, un índice de siniestralidad muy elevado en el Mediterráneo y en el Atlántico, debido según creemos, a que son los más próximos al entorno de las Entidades colaboradoras.

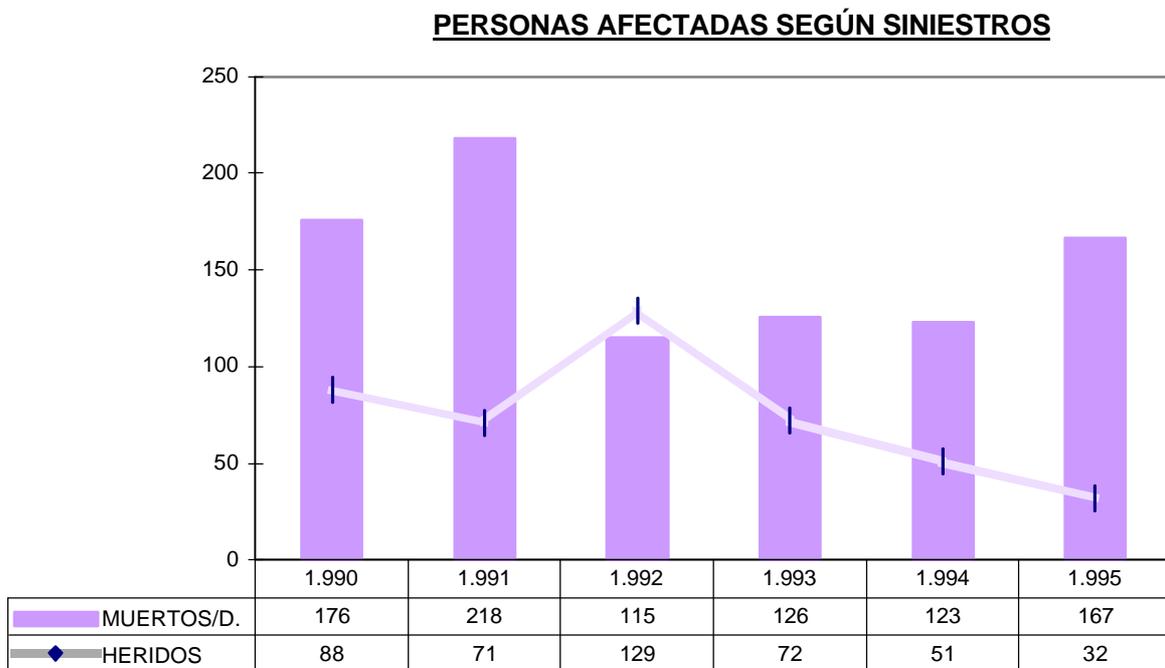
**NÚMERO DE SINIESTROS SEGÚN ZONA GEOGRÁFICA**



En el cuadro nº9, recogemos datos sobre personas afectadas en los siniestros analizados, de un total de 5.929 personas que estuvieron implicadas como víctimas en los siniestros recogidos en nuestro trabajo de campo del quinquenio 1.990 -1.995 solo 1.368 figuran como afectadas, en los informes de las Entidades colaboradoras, lo que nos hace presumir que las otras 4.561 resultaron ilesas, este análisis lo vemos mas claro en el cuadro nº9 y el gráfico correspondiente.

<b>NÚMERO DE AFECTADOS EN LOS SINIESTROS (1.990-1995)</b>							
<b>PERSONAS AFECTADAS</b>	1.990	1.991	1.992	1.993	1.994	1.995	<b>TOTAL</b>
<b>MUERTOS/DESAPARECIDOS</b>	176	218	115	126	123	167	<b>925</b>
<b>HERIDOS</b>	88	71	129	72	51	32	<b>443</b>
<b>PARCIALES:</b>	<b>264</b>	<b>289</b>	<b>244</b>	<b>198</b>	<b>174</b>	<b>199</b>	<b>1.368</b>

Cuadro nº9, Elaboración propia, fuente: Estadística de accidentes marítimos de UNESPA, (1.990-1.995)



El mayor número de personas afectadas ocurrió en el año 1.991 con 229 víctimas, que representan un 21,12% de las personas afectadas en ese quinquenio, y un 4,87% del total de las dotaciones de los buques siniestrados. Corresponde un 15,93% a personas muertas o desaparecidas y un 5,19% a personas heridas, que necesitaron hospitalización o asistencia médica, del total de personas afectadas en el quinquenio.

En el año 1.990 hubo 264 víctimas (4,45% del total de las tripulaciones de los buques siniestrados), que representan el 19,29% de total del quinquenio, distribuidas entre: 176 personas fallecidas o desaparecidas (12,86%), y 88 personas heridas con necesidad de asistencia médica o de hospitalización (6,43%).

En el año 1.992 hubo 244 víctimas (4,1% del total de las tripulaciones de los buques siniestrados), que representan el 17,83% del total del quinquenio, distribuidas entre: 115 personas fallecidas o desaparecidas (8,4%), y 129 personas heridas con necesidad de hospitalización o asistencia médica (9,43%).

En el año 1.995 hubo 199 víctimas (3,35% del total de las tripulaciones de los buques siniestrados), que representan el 14,54% del total del quinquenio, distribuidas entre: 167 personas desaparecidas o fallecidas (12,2%), y 32 personas heridas, con necesidad de hospitalización o asistencia médica (2,34%).

En el año 1.993 hubo 198 víctimas (3,34% del total de las tripulaciones de los buques siniestrados), que representan el 14,47% del total del quinquenio, distribuidas entre: 126 personas fallecidas o desaparecidas (9,21%), y 72 personas heridas con necesidad de hospitalización o de asistencia médica (5,26%).

Y por último en el año 1.994 hubo 174 víctimas (2,93% del total de las tripulaciones de los buques siniestrados), que representan el 12,72% del total del quinquenio, distribuidas entre: 123 personas fallecidas o desaparecidas (8,99%), y 51 personas heridas con necesidad de hospitalización o de atención médica (3,72%).

Este gráfico cierra el análisis y estudio estadístico que compone el capítulo VI del trabajo.

## **CONCLUSIONES**

Del análisis pormenorizado de los siniestros acaecidos de 1.990 hasta 1.995, de los cuales tienen constancia las Entidades Aseguradoras colaboradoras en nuestro estudio, podemos establecer diez conclusiones generales que son las siguientes:

Primera Conclusión: Podemos comprobar, con las estadísticas analizadas, que no existe un patrón a seguir, en cuanto a la continuidad, frecuencia, causa, clases, etc., de los siniestros. En unos casos por los riesgos inherentes a la mar, que a veces son impredecibles e inesperados; en otros por circunstancias relacionadas con la naturaleza del buque o de la carga que transporta; por situaciones de riesgo que pueden resultar de la navegación en zonas con riesgo de guerra o conflictos armados; por lo fluctuante del mercado en cuanto a la mercancía transportada, como ocurre con el petróleo crudo, de las circunstancias civiles y religiosas de algunos países que intervienen en algún tramo del transporte marítimo, y en definitiva, porque hay que valorar muchas circunstancias, que de por sí, son variables, esto crea una serie de complicados problemas para establecer unas normas o medias aritméticas, que puedan ofrecernos garantías suficientes a la hora de ponderar los riesgos

Segunda Conclusión: Aunque no se aprecia una notable disminución de los accidentes, con el avance del tiempo: En 1.990 se registran 569 siniestros que representaron un 17% del total del período estudiado; en el año 1.991 se registran 451 siniestros que supone el 14% del total del período analizado; en el año 1.992 se registraron 585 siniestros, es decir un 18% del total del quinquenio; en el año 1.993 se registran 653 siniestros, que equivalen al 20% del total comprobado: en el año 1.994, se registraron 417 siniestros, un 13% del total del período estudiado y en el año 1.995, se registran 611 siniestros, esto es, un 19% del total que analizamos.

Si se nota una disminución espectacular en cuanto a la disminución de pérdida de cargas: En el año 1.990 se pierden 850.146 Tns., un 41% del total; en el año 1.991 se pierden 197.286 Tns., esto significa un 11% del total de las pérdidas; en el año 1.992 fueron 170096 Tns., las pérdidas, que suponen un 10% del total computado; en el año

1.993 , las pérdidas subieron a 280.413 Tns., un 16% del total de pérdidas del tiempo computado; en el año 1.994, Las pérdidas vuelvan a baja situándose en 109.630 Tns., lo que supone un 6% del total de pérdidas del quinquenio estudiado y por último en el año 1.995 las pérdidas cargamentos suponen 131.190 Tns., es decir, un 8% del total de las pérdidas del período analizado.

Esto se debe a la tendencia de homogeneización de las cargas, al uso generalizado de contenedores y a la especialización de los buques para determinados transportes, que en los últimos años han ido reduciendo paulatinamente los riesgos habituales anteriores, como eran las averías, mermas y robos de las mercancías.

También hemos comprobado que en esta disminución ha intervenido la aplicación de las normas del MARPOL<sup>184</sup>, que mitigaron, en parte, las grandes catástrofes de las “mareas negras”, además la apertura del Canal de Suez evitó la vuelta por todo el continente africano de los grandes superpetroleros, convirtiéndolos en inoperantes y poco rentables, lo que paraliza las grandes construcciones y disminuyen, por tanto, los macro-riesgos que suponían estos buques.

Es de tener en cuenta que la mayor profesionalización del personal y las ayudas a la navegación, así como, los nuevos adelantos técnicos en materiales y aparatos colaboran en la disminución de los riesgos. Esto es fácil de apreciar al analizar los datos de los buques siniestrados, hay una mayor frecuencia de siniestralidad en los que se salen del patrón del buque moderno que en los que se ajustan a las nuevas normas y adelantos; recordemos que según el cuadro nº 7 del resumen estadístico la mayor siniestralidad la registran los buques de más de 20 años de edad un total de 971 unidades lo que representó un 30% de las causas de los siniestros analizados en el período de tiempo estudiado.

Tercera Conclusión: Del estudio de los casos de “pérdida total”, hemos podido comprobar, que el mantenerse el porcentaje, tan alto, de buques perdidos totalmente por hundimiento o por circunstancias desconocidas, es debido a la gran cantidad de siniestros que corresponden a yates: Un total de 888, que suponen un 27% del total de siniestros ocurridos en el período analizado y pesqueros: Un total de 1.099, que

representan el 33% del total que hemos analizado. Mientras que el resto se reparte de forma más proporcionada entre los distintos tipos de buques mercantes: Carga general 350, que suponen un 11 por ciento del número total; Containeros 111, que supone un 3% del total; Mineraleros 163, que supone un 5% del total; Petroleros 224, que supone un 7% del total; Quimiqueros 83, o lo que es lo mismo un 3% del total analizado; Gaseros 35, que supone un 1% del total; Pasaje 88, que supone un 3% del total; Rolones 47, que supone un 2% del total; Remolcadores 41, que supone un 2% del total y por último el resto de siniestros es decir 157, un 3%, corresponde a diferentes artefactos flotantes que no pertenecen a los tipos señalados y que por si solos no constituyen grupo o tipo importante a tener en cuenta. Con lo cual, las estadísticas son poco cercanas a la realidad. Porque si bien se han hundido ese número de buques, no hay proporcionalidad ni corresponsabilidad entre esa cantidad y el tonelaje de la flota de buques mercantes modernos o modernizados.

La razón de ese elevado número de siniestros en los yates (Un 27% del total), es debido a la baja preparación de los usuarios de estas embarcaciones, en muchos casos sin titulación alguna o sin los más elementales conocimientos sobre el mar y la navegación, así como la inexperiencia de los mismos, el no valorar suficientemente los riesgos marinos; la precariedad de algunas embarcaciones y la fragilidad de las mismas etc.

Distinto es el problema de los pesqueros, cuyo índice de hundimiento es muy elevado (Un 33% del total), y aquí no puede hablarse de inexperiencia de los tripulantes, pero podríamos hablar de “demasiada experiencia”, lo que en muchos casos les lleva a cometer errores, que gente de mar menos experta no cometería.

Intervienen factores económicos en casi todos los casos, puesto que es muy fácil constatar que la mayoría de los pesqueros superan los 20 años ( Un 78% de la flota), o están con problemas de licencias de pesca (Un 67% de la flota), de reconversión de flota (9% de la flota), etc. La mayoría de los incendios y hundimientos, aunque no se pueda demostrar físicamente la intencionalidad de los mismos, a nadie se le escapa el pensar que la mayoría de estos siniestros, debido a las circunstancias de los mismos, y la falta de noticias o datos constatables, pueden haber sido provocados para cobrar los seguros,

---

<sup>184</sup> Convenio Internacional de Prevención y Lucha Contra la Contaminación Marina.

en algunos casos, o para conseguir permisos de construcción de nuevas embarcaciones en otros.

En cuanto al resto de los buques mercantes, como hemos visto anteriormente, se mantiene la siniestralidad, dentro de unos términos que podemos llamar “razonables y lógicos”, si bien, también existen casos aislados que son difíciles de explicar desde un punto de vista razonable y lógico, pero son muy escasos.

Cuarta Conclusión: El gran número de accidentes que reflejan nuestras estadísticas en determinadas zonas, como son el Mediterráneo: Un total de 1.206 siniestros, que representa un 37% de todos los ocurridos en el período de tiempo analizado y el Atlántico: un total de 1.078 siniestros, que supone un 33% del total registrado en el tiempo analizado. No son debidos a que estos mares sean más peligrosos o encierren mas riesgos que los demás, lo que ocurre es que las pólizas suscritas por las Entidades aseguradoras que colaboraron con nuestro trabajo, en su mayoría (82%), cubren riesgos de navieras que generalmente navegan por esas zonas, además hay que señalar que el tráfico marítimo por el Mediterráneo es muy intenso y por tanto, es, en cierto modo lógico que sea, el de mayor siniestralidad.

De nuestro estudio deducimos que la mayor siniestralidad se concentra en las rutas de los países desarrollados, que son los que más tráfico marítimo generan, como puede ser el Atlántico Norte ((33%), el Mediterráneo (37%), el Pacífico norte(15%), y los grandes lagos y ríos americanos (1%), así como los canales y ríos europeos (11%).

Quinta Conclusión: La mayor parte de los accidentes son naufragios, escoras o varadas (un total de 1.833, que supone un 56% del total); incendios (un total de 782, que supone un 24% del total); seguidos del fallo mecánico (un total de 270, que supone un 8% del total analizado). Realizado el estudio de los casos de incendio llegamos a la conclusión de que en su mayoría son evitables e incluso controlables, lo que nos lleva a descubrir que la preparación de las tripulaciones no es la apropiada, puesto que comprobamos que los incendios se producen frecuentemente de actuaciones negligentes e irresponsables (el 56%), cuando no intencionadas (5%), cigarrillos mal apagados y tirados en bodegas o en máquinas o en cubierta; Estopas trapos, suciedad y algodones en espacios de máquinas, sentinas y pañoles; Pañoles de pintura con combustibles como

puede ser gasolina o alcohol, falta de precauciones al soldar en espacios cerrados; Mala ventilación de algunos espacios cerrados con riesgo de acumulación de gases; Troncos de ventilación de Cocinas sin limpiar y cargados de grasa por falta de mantenimiento; etc.

El mantenimiento deficiente de los sistemas de lucha contra-incendios (31%), o la total inexistencia de ellos en algunos buques (3%), nos demuestran, en el análisis realizado de la información sobre los siniestros, que se podían, sino haberlos evitado si controlarlos. Pero nos encontramos con informes de incendios en los que la tripulación abandonó el buque antes de intentar extinguirlo (2%), en otros casos no saben manejar los medios a su alcance (3%).

El hecho de comprobar que en las anotaciones de los Diarios de Navegación figuran siempre reflejadas las realizaciones de los ejercicios contra-incendios, dentro de los plazos establecidos y con la frecuencia que exige la normativa OMI<sup>185</sup>, nos lleva a asegurar que esos ejercicios son anotados en la mayoría de los buques pero que nunca se llegan a realizar y ese es el motivo del mal rendimiento de las tripulaciones a la hora de combatir los incendios.

Sexta Conclusión: El tipo de buque, es determinante a la hora de preparar el estudio estadístico de la siniestralidad, dejando al margen los pesqueros (33%) y los yates (27%), que ya analizamos en la Tercera Conclusión, vemos que el mayor índice de accidentes lo generan los buques de carga general (350 buques, que supone un 11% del total), seguido de los petroleros (un total de 224, que supone un 7% del total). El primer grupo tiene tan alto número de siniestros debido a la naturaleza del propio buque, ya que al no estar preparados para cargas homogéneas o estandarizadas, no reúnen los mínimos deseables de seguridad, pues cargan mercancías de muy distintas características y naturaleza que en algunos casos, son incompatibles, cuando no peligrosas (19%), si llevan contenedores(98%), en su mayoría los llevan en cubierta o en bodega, pero sin el debido anclaje que llevan los containeros, por ejemplo, y entonces vienen las improvisaciones, tan peligrosas en los buques, como trincas de

---

<sup>185</sup> Organización Marítima Internacional.

cables y tensores en mal estado(3%), soldadura del contenedor a cubierta(18%) etc., etc.

Los paletes, al no ajustarse a las formas de las bodegas dejan espacios libres que producen la rotura de la estiba con el consiguiente peligro.

En cuanto a los petroleros el índice de su alta siniestralidad (224, que supone un 7% del total) lo produce la naturaleza de la carga que transporta y la suya propia, ya que ambas encierran un alto riesgo, sin embargo en el noventa por ciento (201 siniestros), de los accidentes analizados (224 siniestros), el motivo del siniestro no fue ni la carga ni el buque, sino, un mal uso o mantenimiento del mismo, por parte del personal responsable del mismo.

Los petroleros mal utilizados producen un gran porcentaje de accidentes por el alto riesgo que conllevan, pero mediante una manipulación adecuada de los sistemas, constituyen un sector de los de mayor seguridad.

Séptima Conclusión: Respecto a la época del año en la que es mayor el número de siniestros; después de analizar las documentaciones y datos sobre los accidentes recogidos en este estudio, vemos que el índice se eleva considerablemente en los meses de Julio (348 siniestros, que supone un 15% del total), Agosto (392 siniestros, que supone un 12% del total), Septiembre (299 siniestros, que supone un 13% del total) y Enero (286 siniestros, que supone un 9% del total), coincidiendo con las vacaciones de verano y Navidades. Este incremento en los accidentes es debido a que el relevo de las tripulaciones, para vacaciones, se hace en muchos casos (37,5%), de casi toda la tripulación a la vez, y con profesionales independientes, no pertenecientes a la compañía, que a veces desconocen incluso el tipo de buque en el que embarcan, porque procedían de otro muy diferente, por ejemplo de un pesquero a un containero (12,7%), y por tanto desconocedores de los buques en su totalidad, lo que les lleva a cometer fallos y actuaciones que un tripulante perteneciente a la plantilla fija del buque no cometería.

Aunque esta no es la única razón del aumento de la siniestralidad, también debemos tener en cuenta que según los datos analizados, en verano aumenta el tráfico marítimo en las zonas de nuestro estudio, hay que tener en cuenta que durante el invierno hay

puertos del norte de Europa y Canadá en los que se reduce considerablemente el tráfico si no es que se cierran del todo.

Hay un incremento muy elevado del tráfico de buques de pasaje en las épocas comentadas.

Octava Conclusión: En relación con las causas de los siniestros, hay infinidad de causas en el abanico de los casos tratados, pero las más frecuentes que hemos encontrado son las de fallo humano (un total de 1.136 casos, que supone un 35% del total), fallo mecánico (un total de 905 casos, que supone el 28% del total analizado), mal tiempo (unos 705 siniestros, que supone un 21% del total de los siniestros estudiados) y desconocidas (540 siniestros, que supone un 16% del total analizado); en ese orden, extraña el hecho de que con los buques tan seguros que hay en la actualidad, la formación que se les exige a los marinos, las ayudas a la navegación, los avances técnicos y los nuevos materiales empleados; aumenten los siniestros debidos a fallos humanos. Del análisis de los datos se deduce que la mayor parte de los accidentes debidos a fallo humano son consecuencia del cansancio o extenuación por demasiadas horas de trabajo continuo(63%), al llevar los buques tripulaciones reducidas; del sueño provocado por la atención continuada a gran cantidad de instrumentos y pantallas que llevan los puentes de los buques modernos; por confianza excesiva en los aparatos y ayudas de la navegación(19%), que hacen olvidar la vigilancia de la navegación; por estar el puente del buque sin personal en el momento del siniestro; actuaciones negligentes o arriesgadas a la hora de maniobrar a otros buques(10%); la carga y estiba no comprobada y vigilada adecuadamente por la persona responsable de la misma(6%); el uso excesivo de bebidas alcohólicas o sustancias alotrópicas, usados en horas de responsabilidad de guardia o de carga/descarga (1%), etc. etc.

Como puede deducirse de esta conclusión, este alto porcentaje de siniestralidad por fallo humano (35%) es perfectamente evitable, con actuaciones más responsables por parte de los tripulantes, y sobre todo de las compañías navieras que en su afán de abaratar costos, en la mayoría de los casos, descuidan la seguridad del buque y sus ocupantes, lo que ha ocasionado en este período analizado, la muerte de 925 personas(16% del total) y 443 heridos de consideración (7%) y 4.461 ilesos (77% del

total) de un computo de 5.929 personas que estuvieron implicadas en estos siniestros, como víctimas.

Novena conclusión: Banderas y tripulaciones de conveniencia. Si bien es cierto que a la hora de conseguir datos sobre las banderas y nacionalidades de los tripulantes de buques siniestrados, no es fácil lograrlo, hemos constatado que el porcentaje mayor de accidentes ocurridos en el período de tiempo cotejado (48%), es producido en buques de bandera de conveniencia o con tripulaciones de los mal llamados países tercer mundistas(57%).

Los buques de bandera de conveniencia suelen incumplir muchas de las normativas internacionales sobre seguridad en la navegación, lucha contra-incendios y prevención de la contaminación, entre otras. Los países a los que pertenece su pabellón no son rigurosos en esas cuestiones, a cambio de conseguir un mayor número de buques registrados en sus listas.

La consecuencia inmediata, si se quiere terminar de verdad con esa competencia desleal y ese alto índice de siniestralidad, es la de tomar medidas internacionales contra los buques de esos pabellones endureciendo los controles y exigencias en las materias antes mencionadas, aunque no es muy probable que se lleguen a tomar esas medidas rigurosas, porque existen muchos intereses económicos detrás de esas banderas de conveniencia, en su mayoría, de empresas navieras de los países, cuyos gobiernos, “más interés” parece que ponen en la lucha contra esa actuación de competencia desleal a todas luces ilegal. Pero que si hubiera voluntad de combatirla, era cuestión de meses el evitarla.

Con respecto a las tripulaciones de conveniencia(57%), ocurre lo mismo, son tripulantes a los que se les exige mucho y se les paga poco, eso no podría ocurrir en un Estado de Derecho y por tanto amparándose en este tipo de pabellones se permiten todo tipo de enroles, no importa si el tripulante es profesional o NO, tampoco importa la procedencia de su titulación, en el caso de titulados, lo único que prevalece es el completar la tripulación, de todos es sabido la facilidad de “comprar un Título” en un país subdesarrollado, donde los índices de corrupción son muy elevados. La consecuencia posterior es el gran número de siniestros que provocan estos

“tripulantes”(48%), sin ser los verdaderos responsables de la situación creada. Estos riesgos se podrían evitar, por parte de los países desarrollados, si invirtieran la mitad de energías y gastos empleadas en crear las normas y convenios internacionales, en aplicar su cumplimiento.

Décima Conclusión: Esta Conclusión surge del análisis de las otras nueve y consiste en establecer los factores que inciden a la hora de determinar el valor de la prima correspondiente a cada Póliza. Aunque ninguna de las compañías colaboradoras quiso o pudo darnos datos sobre los baremos seguidos a la hora de establecer las primas de las distintas pólizas, ni tampoco la participación que tenían en la cobertura del riesgo de los siniestros acaecidos a sus asegurados, suponemos que aunque no sea el mismo para todas las entidades aseguradoras y reaseguradoras, si tendrán cierta similitud a la hora de cotejar las posibilidades del riesgo que entraña la cobertura que van a hacer.

Por tanto, nos aventuramos a establecer estos criterios, siguiendo los datos estadísticos obtenidos en nuestro trabajo de campo, y nuestra experiencia profesional adquirida en los años de navegación en distintas rutas y buques, así como en el transporte y manejo de diversos cargamentos. Son los siguientes:

- a) Tipo de buque y tonelaje.
- b) Nacionalidad del buque y de la tripulación
- c) La edad del buque y estado de conservación.
- d) La Clasificación que tenga en alguna de las Sociedades Clasificadoras
- e) Tráfico al que se va a dedicar y zona donde lo realizará.
- f) Última revisión o reparación importante que le hayan realizado
- g) Nivel de preparación de la tripulación
- h) Frecuencia de siniestros en los que se haya visto involucrado.
- i) Situación financiera económica y social de la empresa naviera.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- 1.- ESCUDERO, JOSÉ ANTONIO.** “Curso de Historia del derecho”: Fuentes e instituciones Político-Administrativas, ed. Gráficas Solana, Madrid año 1.990.
- 2.- CERAM, C.W.** “Dioses Tumbas y Sabios” (14 edición), ediciones Destino Barcelona año 1.972.
- 3 - IGLESIAS, JUAN;** “D.Romano: historia e instituciones”, ed. Ariel S.A. Barcelona año 1.983
- 4. -FABROT;** “Recopilación de las Basílicas” (del Consulado del Mar). publ. En París 1647.
- 5 - DE MARTINO, FRANCESCO,** “Historia económica de la Roma antigua” tomo I, ed. Akal, Roma 1.985.
- 6 - MULLER,** “Historia de Roma de Tito Livio”, (Livius XXI, 63, 3-4), Weissemborn, Berlin 1.977.
- 7. -OSUCHOWSKI,** “Appunti sul problema del iactus in diritto romano”, IVRA, Milan 1.955
- 8 - POLYBIUS,** “Historiae”, ed. Büttner - Wobst, año 1.882 y García Garrido; D.Privado Romano: Instituciones, 4ª ed. Madrid 1.988.
- 9. - KUNKEL, WOLFGANG;** “Historia del D. Rom”. , trad. Juan Miquel. Ed. Ariel Barcelona, 1.964.
- 10 - PLINIO Y TOLOMEO;** “Periplo Maris”, Erythr. LVIII, nat. Hist.VI, 23, 104; Ed. Frisk 1927.
- 11. - D`ORS,** “El Digesto de Justiniano” vol. II; trad. Castellana por Hdez-Tejero, Fuentesaca, Garcia Garrido, y Burillo, 3 vol. s.pp. U. De Pamplona 1968.
- 12. - PEREZ BUSTAMANTE, R;** “Historia general de España y América”, vol. V: “Gobierno y Administración. s. XIII-XV”, ed. Rialp Madrid 1.981.
- 13. - CAPMANY, ANTONIO Y MONPALAU;** “Código de las Costumbres marítimas”, ed. Antonio Sancha. Madrid, 1.791
- 14. – PELAEZ, J. MANUEL;** “Tres estudios de historia del D.Marítimo catalán en su proyección italiana”, ed. Circulo Universo, Barcelona 1.934
- 15. – TOMÁS Y VALIENTE, F;** “Manual de Historia del D. Español” ed. Tecnos SA, Madrid 1.983.
- 16. - FONT RIUS, JOSE Mª Y DE SAAVEDRA, Mª;** “Libro del Consulado del Mar”, ed. C O C IN. Barcelona, 1.965.
- 17. - MORAYTA, MIGUEL;** “Historia General de España” 4ª ed. vol. II editor Felipe González Rojas c/S. Rafael nº9 Barrio de Pozas, Madrid 1.884.
- 18. - PARDESSUS, J.M.;** “Leyes Marítimas anteriores al s. XVIII”, vol. II. Ed. P.A. París 1.831.

- 19.- **CALASSO, F;** “Derecho del Medievo” p. 435 y ss. Ed. I.Le Fonti. Milan 1.954.
- 20.- **GARCÍA GALLO, A;** “El Libro de las leyes de Alfonso X El Sabio”, AHDE. Madrid 1.951.
- 21.- **GAMECHOGOICOECHEA, FRANCISCO;** “Tratado de Derecho Marítimo Español”, Tomo I; ed. Cámara de Comercio Industria y Navegación, Bilbao, 1.926.
- 22.- **BOE;** “Código de Comercio”, ed. Dpto. De programación del BOE, Madrid 1.972.
- 23.- **ASHBURNER, W;** “The Rhodiam sea- law” ed. Osford, 1.909.
- 24.- **ARBOLÍ GONZÁLEZ, A. Y GARCÍA MELÓN, E.;** “Manual de D.Marítimo”, ed. Gráficas Anaga S.A. Tenerife 1.997.
25. - **PARDESSUS, J.M.;** “Colección de leyes marítimas anteriores al siglo XVIII”, vol. III; París 1.831.
26. - **CIALDEA, B;** “La formación del Ordenamiento Marítimo en las relaciones internacionales s. XIV al XVIII”, vol. II, p. 129 y ss. Milán 1.959.
27. - **LYON CAEN, CH;** “Reseña de las leyes mercantiles vigentes en los principales Estados de Europa y América”. Traducción de S. Oliva y Brigdman, Barcelona 1.956.
- 28.- **GARCÍA DÍAZ, FERNANDO;** “100 años de la Unión y el Fenix Español”, ed. Dpto. Publi. De La Unión y el Fenix Español Madrid, 1.963.
- 29.- **MARTINEZ HIDALGO, JOSE M<sup>a</sup>.** “Enciclopedia General del mar”, vol. V, p 594 y ss. Ed. Garriga, S.A. Barcelona, 1.988.
30. - **BOE,** “Reglamento de la Ley para Protec. Y fomen. De las indust. Y comunicaciones marítimas”.
- 31.- **BOE,** “Orden Ministerial 15/2 de 1.950”.
- 32.- **PUIG, VALENTÍN;** “Lloyd’s 300 años de seguros”, Revista muy Especial Verano 1.992, página 75 a 79.
- 33.- **BOE,** “Orden Ministerial de 10 de Junio de 1.986 sobre Peritos Tasadores de Seguros, Comisarios de Averías y Liquidadores de averías”.
- 34.- **ENCISO, FLAVIO;** “Vulgarización del seguro marítimo”, ed. Artes gráficas Grijelmo, SA. , Bilbao, 1.948.
- 35.- **VIGIER DE TORRES, AGUSTÍN;** “Curso de D.Marítimo” 2ªed. Artes Gráficas Gala; Madrid, 1.972.
36. - **BOE,** “Boletín Oficial del Estado nº 258 de 27 de Octubre de 1.988”.
37. - **PEREZ GIMÉNEZ, JOSE ANTONIO;** “Código Civil”, 10ª ed. CIVITAS, SA. Madrid, 1.987.

38. - **BOE**, “Código Penal” 21 ed. Dpto. Programación editorial del BOE. Madrid, 1.986.
39. - **LINDE PANIAGUA, ENRIQUE**; “Constitución y Tribunal Constitucional”, 6ª ed. CIVITA, SA. Madrid, 1.990.
40. - **ALONSO OLEA, MANUEL**/ et al: “Legislación sobre registro civil”, 11ª ed. Madrid, 1.994.
41. -- **BOE**, “Tratado de la Unión Europea”, 1ª ed. Dpto. De programación editorial del BOE. Madrid, 1.992
42. - **THOS. R. MILLER & SON**, “Reglas del R.U. P&I Club”, ed. International. Londres, 1.985.
43. - **DMA**: American Bureau of Shipping “Pilot chart of the Atlantic ocean”, ed.. Defense Mapping Agency washington 1.992.
44. - **HORS Y BAUS, P**; “Tratado de los seguros de transportes”. Barcelona, 1,945.
45. - **ALDER, H.L. Y ROESSLER, F.J.**; ”Introducción a la probabilidad y a la estadística”, ed. Freeman and company. Londres, 1.968.
46. - **DIXON, W.J. Y MASSEY, F.J.**; “introducción al análisis estadístico”, ed. Mac Graw – Hill. Nueva York, 1.957.
47. - **GOULDEN, C.H.**; “Métodos de análisis estadístico”, 2ª ed. Wiley Nueva York, 1.952.
48. - **MURRA Y SPIEGEL, R**; “Teoría y problemas de estadística”, ed. De la Colina SA. Madrid, 1.961.
49. - **AVENTIN, JOSÉ A.**; “Cuestiones teóricas de retención de riesgos”, revista: Gerencia de riesgos 4º trimestre 1.985, ed. MAFRE.
50. - **GREENE, MARK R.** “Riesgo y seguro”, ed. Mafre. Madrid 1.985.
51. - **CIENFUEGOS CASTAÑO, ALEJANDRO**; “Manual de Contabilidad y control de gestión”, ed TALE, S.A.E.. Madrid 1.991.
52. - **CASANOVAS PARELLA, IGNACIO Y ROQUETA ALBERT, JORGE**; “Plan general de Contabilidad”, ed VALBUENA-ADAMS. Madrid 1.992.
53. - **BOE**, “Ley de ordenación del seguro privado: 2 de Agosto de 1.984 y revisión en 1.997”.
54. - **GREENE, MARK R.**; “Riesgo y seguro” ed. MAPFRE 3ª edición. Madrid 1.979.
55. - **BATALLER GRAU, JUAN**; “El deber de declaración del riesgo en el contrato de seguro/Introducción y selección”, ed. TECNOS. Madrid 1.997.
56. - **FUNDACIÓN MAPFRE, ESTUDIOS**; “Informe sector seguros: El mercado español de seguros”, ed MAPFRE. Madrid 1.993.
57. - **BROWN, R.H./ GONZALEZ HEVÍA, RAÚL**; “Diccionario de términos marítimos en seguros”, ed. Traducción MAPFRE. Madrid 1.980.

58. - **LATORRE LLORENS, LUIS**; “Teoría del riesgo y sus aplicaciones a la empresa aseguradora, ed MAPFRE. Madrid 1.984”.
59. - **PJEFFER, IRVING Y R. CLOCK, DAVIS**; “Perspectivas del seguro”, ed. MAPFRE. Madrid 1.978
60. - **GARRIDO Y COMAS, JUAN JOSÉ**; “Principios generales de seguros”, ed. Escuela del seguro 3ª ed. Barcelona 1.991.
61. - **BUSQUETS ROCA, FRANCISCO**; “Teoría general del seguro” VICENS-VIVES 2ª ed. Barcelona 1.988
62. - **VARIOS COLABORADORES**, “Manual de uso de los seguros”: Guía práctica para realizar operaciones de seguro, ed. VERITAS, 2ª ed. Madrid 1.991.
63. - **FUNDACIÓN MAPFRE, ESTUDIOS**; “Manual de introducción al seguro”, ed MAPFRE. Madrid 1.990.
64. - **CASA ARUTA, ERNESTO**; “Tratado general de seguros: Teoría y práctica de los seguros privados”; Tomo IV: el mercado de seguros, ed. Consejo General de Agentes y Corredores de Seguros de España. Barcelona 1.987.
65. - **VILLALÓN G., JULIO**; “Matemáticas de las operaciones de seguros y sus aplicaciones informatizadas”, ed. Tebar-Flores. Madrid 1.989.
66. - **LINARES PEÑA, ANGEL**; “Auditoría de cuentas de entidades aseguradoras”, ed MAPFRE. Madrid 1.996.
67. - **ROMAGOSA MORA, MIGUEL Y SISTANÉ VILA, JOSÉ**, “Contabilidad de seguros”, ed. Escuela de seguros. Barcelona 1.985.
68. - **MERLO BATALLER, J.**; “Contabilidad y análisis de estados financieros de entidades aseguradoras”, ed MAPFRE. Madrid 1.983.
69. - **GIRIBET BOVÉ, JOAN**, “La contabilidad divisionaria de seguros”, ed. CASER. Madrid 1.989.
70. - **BLANCO-MORALES LIMONES, PILAR**; “El seguro español en el D.I. Privado”, ed. CASER. Madrid 1.989.
71. - **GARCÍA BERRO, FLORIAN**; “Tributación del contrato de seguro”, ed. Marcial Pons, ediciones jurídicas. Madrid 1.995.
72. - **GALVEZ OCHOA, DIEGO Y SILVELA MARTINEZ CUBELLS, ELENA**; “Legislación básica de seguros: Notas y concordancias”, ed. Centro de estudios del seguro. Madrid 1.993.
73. - **BOE**, “Ley de Ordenación del Seguro Privado, Ley 33/2 de Agosto /1984. Ed. D.G. de Seguros. Madrid 1.991”.
74. - **BOE**, “Ley de Ordenamiento y Supervisión de los Seguros Privados”, ed. CIVITAS. Madrid 1.997.

75. - **BLANCO GIRALDO, FERNANDO LUIS**; “Legislación de Seguros”, ed. Dykinson. 3ª edición Madrid 1.9921ª .
76. - **AECA**, “La contabilidad de Gestión en las empresas de seguros”, ed. AECA. Madrid 1.994.
77. - **CNAE**, “Instituciones financieras y entidades de seguros”, ed. Consejo Superior de Cámaras de Comercio. Madrid 1.992.
78. - **DEL CAÑO PALOP, JOSÉ RAMÓN**; “Legislación de seguros”, ed. CIVITAS 1ª edición. Madrid 1.994
79. - **DE JUAN, R.**, “El interés del 20 por ciento a cargo de las compañías de seguros: Introducción y selección”, ed. TECNOS. Madrid 1.995.
80. - **GARCÍA MARTÍ, VICENTE Y FERNANDEZ GAMEZ, MANUEL**; “Rentabilidad y productividad de entidades aseguradoras”, ed. MAPFRE. Madrid 1.994.
81. - **PANIAGUA GALLART, JUAN ANTONIO Y PARDO ORTIZ, JOSÉ Mª**, “El Agente de seguros”, Ed. MAPFRE. Madrid 1.973.
- 82 **FUNDACIÓN MAPFRE, ESTUDIOS**; “Aspectos legales y económicos del seguro”, ed MAPFRE. Madrid 1.973.
83. - **ILLESCAS ORTÍZ, RAFAEL**; “Código de seguros”, ed. TECNOS 3ª edición. Madrid 1.992.
84. - **GIL FANA, JOSÉ A.**; “Enfoque sistemático y modelización de la empresa de seguros (No vida)”, ed. Universidad Complutense, Facultad de Ciencias Económicas y empresariales, Dpto. De Actuarial y Financiero. Madrid 1.984.
85. - **VILAR ZANON, JOSÉ LUIS**; “Fundamentos matemáticos del análisis de la solvencia dinámica en seguros no vida,” ed. Servicio de reprografía de la Universidad Complutense, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Dpto. De Economía financiera y actuarial. Madrid 1.992.
- 86.-- **BARQUERO CABRERO, JOSÉ DANIEL**: “Manual de Banca, finanzas y seguros”, ed. Gestión 2.000. Barcelona 1.997.
87. - **GUARDIOLA LOZAN, A.**; “Manual de introducción al seguro”, ed. MAPFRE. Madrid 1.990.
88. - **VERITAS**, “Manual de uso de los seguros: Guía práctica para realizar operaciones de seguros”, 2ª edición, ed. VARITAS. Madrid 1.991.
89. - **SOARES PÓVOAS, MANUEL**; “Marketing y seguro”, ed MAPFRE. Madrid 1.979.
90. - **MAESTRO, JOSÉ LUIS**; “Normativa contable de Seguros: Comentarios, notas y concordancias”, ed. Centro de estudios del seguro, Madrid 1.993.
91. - **GORGUES BUCHÓN, ROBERT J.** “Las operaciones en moneda extranjera en el plan contable de las entidades”, ed. Instituto de contabilidad y auditoría de cuentas. Madrid 1.989.

- 92. - CARTER, R.L.;** “El Reaseguro”, ed. MAPFRE, Madrid 1.980.
- 93. - CASTELO MATRÁN, JULIO;** “Recopilación de abreviaturas inglesas del seguro y del reaseguro”, Ed. MAPFRE. Madrid 1.971.
- 94.- GARCÍA MARTÍ, VICENTE Y FERNANDEZ GAMEZ, MANUEL ANGEL;** “Rentabilidad y productividad de entidades aseguradoras”, ed MAPFRE Madrid 1.994.
- 95.- BONET ARMENGOL, FRANCISCO;** “Los seguros de mercancías en el comercio Internacional”. Cámara Oficial de Comercio Industria y navegación. Barcelona 1.982.
- 96.- URÍA GONZALEZ, RODRIGO;** “El seguro marítimo”, ed. Bosch Barcelona 1.940.
- 97.- DEL CAÑO PALOP, JOSÉ RAMÓN;** “Legislación de seguros” 2ª edición, ed. CIVITAS. Madrid 1.996.
- 98.- HORS Y BAUS,** “Tratado de los seguros de transportes”; ed. Gustavo Gili. Barcelona 1.945.
- 99.- GONZALEZ HEVÍA, RAÚL;** “Manual de Seguro Marítimo”, ed. MAPFRE 1.980.
- 100.- GAMECHOGOICOECHEA, FRANCISCO;** “Tratado de D.Marítimo español” Tomo IV Seguro Marítimo, ed. Cámara de Comercio Industria y Navegación de Bilbao. 1.928.
- 101.- BROWN, R.M.;** “Dictionary of marine terms”, 4ª edición, Monument series, ed.Witherby. Londres 1.975.
- 102.- GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA;** “Ley reguladora de los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas”, Colección La Toga, ed. Santillana. Madrid 1.966.
- 103.- GARIBI, T.;** “Derecho marítimo práctico”, ed. OFICEMA, 3ª edición Madrid 1.988.
- 104.- RIPERT, A.** “Droit Maritime”, 6ª edición Tomo III Abordaje y Asistencia, Averías comunes, Seguros marítimos, ed. Rousseau et Cie. París 1.953. Traducción y puesta al día, en París 1.983 por R. Rodiere.
- 105.- GOODACRE, J.K.;** “Marine insurance claims”, 1ª ed. Witherby, Monument Series, Londres 1.974.
- 106.- PAASCH, BATAILLE Y BRUNET;** “De la quille a la pomme du mat” Diccionario de Marina: Francés, Inglés, Alemán, Español e Italiano. París 1.937.
- 107.- CHAVEAU, H.T.;** “Tratado de derecho marítimo”, ed. Librerías técnicas. París 1.958.
- 108.- BISBAS G.P.** “Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres”. Ed. Chairman Londres 1.985.
- 109.- SÁNCHEZ CALERO,** “El contrato de transporte marítimo de mercancías”, cuadernos del Instituto Jurídico Español, ed. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1.987.

- 110.- RODRÍGUEZ NAVARRO, M** “Doctrina mercantil del Tribunal Supremo”, ed. Tecnos. Madrid 1.948-1.950.
- 111.- BOE**, “Ley 50/1.980 de 8 de Octubre del contrato de seguro, BOE nº 250 de 17 de Octubre de 1.980”.
- 112.- MARTÍN QUERALT, JUAN**; “Código Civil”: Biblioteca de textos legales ed. Tecnos Madrid 1.990.
- 113.- RODRÍGUEZ CARRIÓN, JOSE LUIS**; “Estudios de Seguro Marítimo”. Ed. JM Bosch editor. Barcelona 1.991.
- 114.- FARIÑA**; “Derecho comercial marítimo”, Dep. Ed. Del Comisariado Español Marítimo, 2ª edición. Madrid 1.951.
- 115.- ARROYO, IGNACIO**; “Estudios de Derecho marítimo”, ed. Bosch. Barcelona 1.985.
- 116.- BONET ARMENGOL, F.**; “Los seguros de mercancías en el Comercio Internacional”, ed. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, 2ª edición. Barcelona 1.986.
- 117.- CLAVERO TERNERO, M**; “Clubes de P&I”, ed. Instituto europeo de estudios marítimos. Madrid 1.992.
- 118.- DOVER, V**; “Cláusulas del seguro marítimo”, ed. Gil y Carvajal. Madrid 1.964.
- 119.- GÓMEZ CALERO, J.** “El transporte internacional de mercancías”. Ed. Civitas. Madrid 1.984.
- 120.- HILL PRADOS, M<sup>a</sup>. C.**; “Los clubes de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo”, ed. Bosch. Barcelona 1.992.
- 121.- SORLI ROJO, V**; “Prontuario de seguros de transportes”, ed. Instituto marítimo español. Madrid 1.981.
- 122. - HUDSON AND ALLEN**; “The institute clauses handbook”, Lloyd’s London press 1.985.
- 123.- KNIGHT, KG**; “Lloyd’s Survey Handbook”, Lloyd’s London Press 1.986.
- 124.- GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA, J**; “Ensayo de jurisprudencia marítima”, ed. Instituto Marítimo Español. Madrid 1,954.
- 125.- PRIETO PÉREZ, EUGENIO Y FERNÁNDEZ PLASENCIA, JAVIER**: “El Seguro de Transportes” (Análisis de su evolución reciente), ed. UNESPA (Unión española de entidades aseguradoras). Servicio Actuarial de UNESPA, Madrid 1.995.
- 126.- GARCIA-PITA PEMÁN**: “Aspectos jurídicos de la Auditoría de empresas en Derecho español, la protección del secreto de contabilidad, Madrid 1.983
- 127.- CUBILLO VALVERDE**: “Regularización de balances, La incorporación de la cuenta al capital”, Madrid 1.967

- 128.- GARRIGUES:** “Valor probatorio de los Libros de Comercio Revista de D.Marítimo, 1.948 pag 45 y sgs.
- 129.- JIMENEZ DE PARGA/ET AL:** “Auditoría de cuentas, sistemas legales”, Barcelona 1.983.
- 130.- NUÑEZ LOZANO:** “El régimen jurídico de la auditoría de cuentas en el D. Español, Sevilla 1.989.
- 131.- RODRIGUEZ ROBLES:** “Derecho Contable Mercantil”, Madrid 1.960
- 132.- SANCHEZ CALERO:** “Los Censores de Cuentas y la verificación contable prevista en el Código de Comercio, en Rev. Inst. Ces. Cuentas 1.975, nº2 pag. 167 y sgs.
- 133.- URÍA:** “Derecho, Contabilidad y Censura de Cuentas”, en Rev. Inst. Cens Cuen., 1.977 nº10, pag. 33 y sgs.
- 134.- VICENT CHULIÁ:** “Las cuentas anuales, en la reforma de la Ley de SA, Madrid, 1.987
- 135.- ARIAS FERNANDEZ:** “Nuevas obligaciones mercantiles y contables del empresario español, Barcelona 1.971.
- 136.- ALVAREZ MANZANO:** “Curso de Derecho Mercantil”, 2ª ed. Madrid, 1.903.
- 137.- BROSETA PONT:** “Manual de Derecho Mercantil”, 9ª ed. Madrid, 1.991.
- 138.- CORSI:** “Lezioni di Diritto del’impresa”, Milán, 1.992.
- 139.- COTTINO:** “Diritto Commerciale”, 2 vols.3ª ed.. 1.993
- 140.- FERNANDEZ RUIZ:** “Fundamentos de Derecho Mercantil”, Madrid 1.991.
- 141.- GONDRA ROMERO:** ”Derecho Mercantil”, 1, Introducción, Madrid año 1.992
- 142.- ILLESCAS:** “Derecho Mercantil”, Barcelona, año 1.990.
- 143.- JIMENEZ SANCHEZ:** “Derecho Mercantil” 2ª ed. 2 tomos, Barcelona, año 1.992.
- 144.- PEREZ DE LA CRUZ:** “Derecho Mercantil”, documentación, Madrid año 1.991.
- 145.- SUAREZ LLANOS:** “Elementos de teoría general del Derecho Patrimonial” tomo 1º; Derecho, Economía, Empresa. Madrid, año 1.992.
- 146.- BROSETA PONT:** “La empresa, la unificación sobre el Derecho de obligaciones y el Derecho Mercantil”, estudio monográfico, Madrid año 1.965.
- 147.- EIZAGUIRRE:** “El Derecho Mercantil en la codificación del siglo XIX”, Bilbao, año 1.987.
- 148.- ALFARO AGUILA-REAL:** “Las condiciones generales de la contratación; estudio de las disposiciones generales”, Madrid, año 1.991.

- 149.- DE CASTRO:** “Las condiciones generales de los contratos y la eficacia de las leyes”, Madrid, año 1.961.
- 150.- GARCIA AMIGÓ:** “Sobre la naturaleza jurídica de las condiciones generales de los contratos”, Madrid año 1.965.
- 151.- GARCÍA ENTERRÍA-GONZALEZ CAMPOS- MUÑOZ MACHADO:** “”Tratado del Derecho Comunitario Europeo”, 3 vols. Madrid año 1.986.
- 152.- GENOVESE:** “Le condizioni generali di contratto”, Padova, año 1.954.
- 153.- OTERO LASTRES:** “La interpretación y aplicación por la jurisprudencia de los usos de comercio”, Madrid año 1,984.
- 154.- URÍA:** “Reflexiones sobre la contratación mercantil en serie”. Rev. Derecho Marítimo, 1.956, nº 62, pag. 221 y sgs.
- 155. - FERNANDEZ NOVOA:** “”Reflexiones preliminares sobre la empresa y sus problemas jurídicos” Rev. D. M año 1.965 pag 7 y sgs.
- 156. - SANCHEZ CALERO FERNANDO:** “ Instituciones de Derecho Mercantil” tomo I Empresa y Sociedades, ed. Mc Graw-Hill. Madrid año 1.997.
- 157.- ORTEGA PRIETO:** “Representantes de comercio y agentes comerciales, su situación jurídico - laboral” Bilbao, año 1.983.
- 158.- ROJO:** “ La responsabilidad civil del fabricante”, Zaragoza, año 1.974.
- 159.- RUBIO:** “La responsabilidad del empresario, Madrid 1.971.
- 160.- CANO RICO:** “Los agentes mediadores en España y en el Derecho Comparado”, Madrid, año 1.980.
- 161.- ALVAREZ MELCON:** “Análisis contable del régimen de declaración consolidado de los grupos de sociedades”, 2ª ed. Madrid año 1.988.
- 162.- ARIAS FERNANDEZ:** “Nuevas obligaciones mercantiles y contables del empresario español, Barcelona, año 1.991.
- 163.- BATLLE SALES:** “El secreto de los libros de contabilidad y el secreto bancario” Madrid, año 1.982.
- 164.- BISBAL, J:** “El interés público protegido mediante la disciplina de la Contabilidad”, Revista de Derecho Marítimo año 1.981, pag. 257 y sgs.
- 165.- BLANCO CAMPAÑA:** “Régimen jurídico de la contabilidad de los empresarios, Madrid, año 1.980.
- 166.- GONZALEZ ANGULO – TÚA/ PEREDA:** “Normas y recomendaciones de auditoría y contabilidad”, 5 vols. Madrid, año 1,987.

- 167.- BOE:** “Ley de Ordenación del Seguro Privado de 30/XI/95, nº 268 de 30 de Noviembre de 1.995.
- 168.- ARNOULD:** “The law of Marine Insurance and Average” 16ª ed. 2 vols. Londres, 1.981.
- 169.- BOITEUX:** “La fortune de mer; le besoin de securité et les de buts de l’assurance maritime”, París, año 1.968.
- 170.- BROWN:** “”Marine insurance”, 3 volúmenes. Londres, año 1.986.
- 171.- CLAVERO TERNERO:** “Clubs de P & I, Madrid, año 1.992.
- 172.- COLINVAUX:** “The law of insurance” 5ª ed. Londres, año 1.966.
- 173.- DESMET:** “Les assurances maritimes, 2ª edición, 3 volúmenes, París, año 1.960.
- 174.- DOVER:** “A handbook to Marine Insurance”, 6ª edición, Londres, año 1.962.
- 175.- GOÑI ET CHEVERS:** “Notas sobre el defecto latente y la cláusula inchamaree en el seguro marítimo” Revista española de Derecho Marítimo nº 4 año 1.963, pag. 453 y sgs.
- 176.- HERNANDEZ MARTI:** “El contrato de seguro marítimo: Póliza de cascos”, Valencia, año 1.984.
- 177.- MENENDEZ, A:** “La cláusula de almacén a almacén” en el seguro marítimo español”, en Rev. De D. M. Año 1.966, nº 101 pag. 23 y sgs.
- 178.- RICADELLI:** “Il vizio occulto nell’ assicurazione della nave, Padovas, año 1.970.
- 179.- TEMPLEMAN:** “Marine Insurance”, Londres, año 1.950.
- 180.- GARCÍA LUENGO, R.B.:** “Notas sobre el remolque en la Ley de 24 de Diciembre de 1.962”, en Rev. De D. M. Del año 1.973, pag.497 y sgs. Idem: “Notas sobre la remuneración en el Salvamento Marítimo”, Salamanca, año 1.979.
- 181.- RUIZ SOROA:** “Manual de Derecho de accidentes de la navegación”, Vitoria Gasteiz, año 1.992.
- 182.- ANTONINI:** “L’ obbligazione contributiva nelle averie communi”, 2 vols. Milán, año 1.983.
- 183.- ARROYO, I:** “La distribución del riesgo en el Derecho Marítimo”, Anuario de Derecho Marítimo Tomo II, Madrid, año 1.984.
- 184.- BISSHOPP:** “General average and the York – Antwerp Rules, 1.924, Londres, año 1.925.
- 185.- DENNY:** “Introduction to general average”, London, año 1.965.
- 186.- FARIÑA:** “Las averías comunes y su liquidación”, Madrid, año 1.965.
- 187.- ASCOLI:** “Préstito a cambio marítimo”, Roma – Torino, año 1.890.

- 188.- **EMERIGON:** “Traité des assurances et des contrats á la grosse, ed. Bouley – Paty, 2 vols. Rennes, año 1.827.
- 189.- **SCHMITTHOFF:** “Algunos problemas sobre conocimientos de embarque en el Derecho Marítimo inglés”, en Anuario de Derecho Marítimo Tomo II, Madrid, año 1.984.
- 190.- **SANCHEZ CALERO:** “ El contrato de transporte marítimo de mercancías”, Estudios Garrigues, Roma – Madrid, año 1,957.
- 191.- **SANCHEZ CALERO:** “ Los conocimientos emitidos en virtud de una Póliza de fletamento en la Ley de 22 de Diciembre de q.949”, Estudios Garrigues, Madrid año 1,957
- 192.- **GARCÍA DE ALBIZU:** “La evolución de la excepción de incendio como causa de exoneración de la responsabilidad del porteador marítimo”, Anuario de Derecho Marítimo Tomo VIII, Madrid 1.992.
- 193.- **RUIZ SOROA/ ET AL:** “Problemas de legitimación en la acción de resarcimiento por averías y faltas en el transporte marítimo, en Anuario de Derecho Marítimo Tomo IV, año 1.981.
- 194.- **RUBIO:** “Ejemplares y Duplicados del conocimiento de embarque”, en Rev. De D. M. Núm. 1, de 1.946, pag. 59 y sgs.
- 195.- **GOMEZ CALERO:** “Derecho de las averías y accidentes marítimos”, Madrid, año 1.992.
- 196.- **ANASTASIO:** “Alrededor del conocimiento de embarque”, en Rev. De D. M. N° 3-4-5-6-10-12, año 1.946-47.
- 197.- **ASTLE:** “Limitación de Liabitily”, Londres año 1.985.
- 198.- **ARROYO, I:** “Estudios de Derecho Marítimo, Barcelona, año 1.985.
- 199.- **ARROYO, I:** “Convenios Internacionales Marítimos”, 3 vols, Barcelona, año 1.986.
- 200.- **RIGHETTI:** “Trattato di diritto marítimo”, Padova, año 1.990.
- 201.- **CORTES GIRÓ:** “Transportes y Seguros de mercancías en mar, tierra y aire”, Barcelona, año 1.958.
- 202.- **CALZADA CONDE:** “El seguro voluntario de responsabilidad civil”, Madrid año 1.983.
- 203.- **DEL CAÑO ESCUDERO:**” Seguro de crédito a la exportación” Madrid, año 1.965.
- 204.- **OLIVENCIA:** “La convención de las Naciones Unidas, sobre los contratos de compraventa internacional de mercancías: antecedentes históricos y estado actual”, en Rev. De D. M. de 1.991.
- 205.- **MARTINEZ CEREZO:** “La compraventa en el comercio internacional”, Salamanca año 1.973.

- 206.- GALDOS LOYOLA:** “La venta a domicilio; una laguna en nuestro Ordenamiento Jurídico”, San Sebastián, año 1.989.
- 207.- MARTÍN LÓPEZ:** “El convenio sobre la ley aplicable a la venta internacional de mercancías, de 1.985”, en Rev. De D. M. año 1.988.
- 208.- MENENDEZ:** “La venta CIF”, Madrid, año 1.955.
- 209.- CANO RICO:** “Manual práctico de contratación mercantil”, 2 vols. Madrid, año 1.987.
- 210.- EMBID IRUJO:** “Concentración de empresas y derecho de cooperativas”, Madrid, año 1.991.
- 211.- GARRIDO COMAS:** “Ensayo para una teoría de la mutualidad”, Barcelona, año 1.960.
- 212.- MERINO MERCHAN:** “Consideraciones generales sobre el cooperativismo de seguros en España”, en Rev. de D. M. de 1.979.
- 213.- CARBONELL:** “Comercialización cooperativa agraria”, Madrid, año 1.970.
- 214.- CIURANA FERNANDEZ:** “Las cooperativas en la práctica”, Barcelona, año 1970.
- 215.- GARRIDO DE PALMA:** “Estudios sobre la Sociedad Anónima”, Madrid, año 1.991.
- 216.- AURELIO MENENDEZ:** “El Contrato de Remolque”, Biblioteca TECNOS de estudios jurídicos, Madrid, año 1.964.
- 217.- FERNANDEZ RUIZ:** “El contrato de practicaaje”, Tesis Doctoral, inédita. Valladolid, año 1.960.
- 218.- APARICIO GONZÁLEZ, M<sup>º</sup>L.:** “Consideraciones sobre la naturaleza jurídica de la Póliza del contrato de seguro”, Madrid, año 1.981.
- 219.- BENITEZ DE LUGO, L.:** “Tratado de Seguros”, 5 vols. Madrid, año 1.955.
- 220.- BLANCO GIRALDO, F.L.:** “La Ley de contrato de seguro en la doctrina del Tribunal Supremo”, Madrid, año 1.991.
- 221.- BLANCO MORALES:** “El seguro español en el Derecho Internacional Privado”, Madrid, 1.989.
- 222.- BARRIOLA URRUTIGOICOCHEA:** “El deber de declaración del riesgo en la Ley de Contrato de Seguro”, en Rev. de D. M. nº 183-184 del año 1.988.
- 223.- CAMACHO DE LOS RIOS:** “Armonización del Derecho de seguro de daños en la Unión Europea”, Madrid, año 1.996.ç
- 224.- SANCHEZ CALERO, F:** “Instituciones de Derecho Mercantil”, Vol II, Títulos y valores, contratos mercantiles, Derecho concursal y marítimo, 20 ed. Mc Graw Hill, Madrid, año 1.997.

- 225.- **MARTINEZ CALCERRADA:** “Los intereses en la Ley 30/1995, de 8 de Noviembre”, Análisis de su disposición adicional 60. Reforma del artículo 20 de la Ley 50/1.980, La Ley 4.121 de 1.996.
- 226.- **PEREZ SERRABONA GONZÁLEZ:** “El contrato de seguro: interpretación de las condiciones generales”, Granada, año 1.993.
- 227.- **RUIZ MUÑOZ, M.:** “Deber de declaración del riesgo del tomador en el contrato de seguro y facultad rescisoria del asegurador”, en Revista. Española de Seguros, nº 65 del año 1.991.
- 228.- **URÍA, RODRIGO:** “Derecho Mercantil”, 20 ed. Marcial Pons, Madrid año 1.993.
- 229.- **SANCHEZ CALERO, F.:** “Curso de Derecho del Seguro Privado “ Tomo I, Bilbao, año 1.961.
- 230.- **SANCHEZ CALERO, F.:** “El estatuto profesional de los agentes de seguros, en el seguro privado en España”, Madrid, año 1.972.
- 231.- **BROSETA PONT, M.:** “El contrato de reaseguro”, Madrid, año 1.961.
- 232.- **SANTOS BRIZ, J.:** “Indemnización de daños personales y el baremo de la nueva Ley de Seguros”, La Ley 3.923/1.995.
- 233.- **SANCHEZ CALERO, F.:** “Instituciones de Derecho Mercantil”, Tomo I: Introducción, empresa y sociedades, 20 ed. Mc Graw Hill, Madrid 1,997.

## **Anexos**

## **EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN UN TRANSPORTE MULTIMODAL**

### **Caso: PESQUERA MAYRA, S.A. VERSUS TRANSITARIA JOSUNE, S.L.**

#### HECHOS:

La compañía PESQUERAS MAYRA, S.A. procede a realizar una de sus operaciones habituales de exportación de pulpo congelado a 18°C bajo cero, en posición de venta CIF (Cost, insurance and freight)<sup>186</sup>.

Confían la operación del transporte a una firma transitaria que mediante la aplicación de una cifra a tanto alzado (Lupsum), de 350 dólares USA por tonelada métrica, resuelve a pesqueras Mayra, S.A., las diversas complejidades del transporte, ya que en dicha cifra se incluyen:

- a) Los transportes terrestres de acarreo en origen y destino, desde la factoría a puerto y desde puerto a factoría.
- b) El transporte marítimo.
- c) Las manipulaciones y tarifas portuarias en ambos extremos.
- d) Los despachos aduaneros, tramitaciones y gastos anejos.
- e) La póliza de seguro de transporte.

El transporte se realiza en un furgón frigorífico, contratado por la Cia. Transitaria Josune, S.L. a la Cia. Frigorífica Myriam, S.A. dotado con generador autorefrigerante (unidad refrigerante autónoma) y toma por cable eléctrico propiedad del furgón, al generador del buque para la travesía marítima.

El transporte se inicia en la puerta de la factoría del proveedor para un breve tramo de dos kilómetros hasta el puerto en el que se produce el embarque, en un buque roll-on/roll-off, donde se enchufa el furgón al generador del buque para realizar la travesía de siete días que dura el viaje.

El tubo de desagüe del furgón ha sido correctamente conectado a los colectores de las sentinas, razón por la que no se observa ningún charco de deshielo, pero si un cierto

---

<sup>186</sup> [Coste seguro y flete.](#)

olor a pescado podrido, razón por la que se comprueba el gráfico del termógrafo (Prtlow) y se observa que pocas horas después de iniciarse la navegación, la temperatura interior del furgón comenzó a elevarse hasta producirse el deshielo y putrefacción del pulpo congelado. Las autoridades sanitarias del país de destino rechazan la mercancía como no apta para el consumo humano y en consecuencia se produce una pérdida total del cargamento.

A petición del agente de aduanas del receptor, se llama al perito de los aseguradores que determina la causa del siniestro como consecuencia de **la rotura del punto de unión del cable del furgón a la planta refrigerante del buque**. Se levanta acta de que el resto de los furgones frigoríficos que viajan en la bodega garaje del buque, han llegado en perfectas condiciones y la toma eléctrica del buque al furgón registra llegada de corriente.

#### **DATOS PARA LA VALORACIÓN:**

- a) Factura Comercial del origen de la mercancía, valor CIF 20.000 kilos de pulpo a 1,30 \$USA/kilo = 26.000 \$USA.
- b) Valor asegurado: el valor CIF, más un 15 % de beneficio comercial = 29.900 \$USA.
- c) Coste del transporte combinado y anejos, 306 \$USA/ton.

#### **INSTRUMENTO DE PAGO: CRÉDITO DOCUMENTARIO IRREVOCA- BLE Y CONFIRMADO.**

- d) Fecha de la Carta de Crédito: 5 de Octubre de 1.994.
- e) Fecha de embarque autorizada: 15 al 31 de Octubre de 1.994.

Para la ejecución del transporte se expide:

- a) Un Conocimiento de Embarque modelo **LINER WAY – BILL**. Fechado el día 29 de Octubre de 1.994 autorizado según el Crédito Documentario.
- b) El B/L<sup>187</sup> está expedido por la Cia, Transitaria **JOSUNE, S.L.**, como operadora de transporte multimodal.

---

<sup>187</sup> Bill Of Lading (Conocimiento de Embarque).

- c) Para el transporte terrestre, la Cia. Frigorífica Myriam, S.A. emite una carta de porte acogida al convenio CMR.
- d) Para la travesía marítima la Cia. Transitaria Josune, S.L., negocia con la Naviera del Pilar, S.A. un Conocimiento de Embarque **LINER WAY – BILL**.
- e) Para asegurar la mercancía, la Cia. Transitaria Josune, S.L., negocia una póliza de seguro con la Cia. Aseguradora Milagros, S.A., por cuenta de Pesquera Mayra, S.A., modelo: **INSTITUTE CARGO FROZEN CLAUSES, TODO RIESGO, SIN EXCLUSIÓN DE NINGÚN PERÍODO DE PARALIZACIÓN DE LA PLANTA REFRIGERANTE**.

### **OBJETIVOS DEL CASO:**

- 1) Evidenciar la cadena de responsabilidades que se derivan de un transporte multimodal.
- 2) Ejercitar las acciones de resarcimiento en función de las respectivas limitaciones de responsabilidad **en cada tramo multimodal**.
- 3) Exponer las ventajas e inconvenientes de la utilización de un **BILL OF LADING LINER WA**.

### **DOCUMENTACIÓN ANEXA:**

- a) Carta de Porte CMR<sup>188</sup> (Convention des merchandais routiers)
- b) Convenio Internacional de Transporte por Carretera CMR.
- c) Conocimiento de Embarque modelo **LINER WAY**.
- d) Convenio de Bruselas de 24 de Agosto de 1.924.
- e) Protocolo de la Haya-Visby, de 23 de Febrero de 1.968.
- f) R.D. del 11 de Febrero de 1.984 sobre modificaciones al Protocolo de 1.979.
- g) Uniform customs and procedures for documentary credits- RUU-500 del 01 de Enero de 1.1994.

ESTABLECER DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES IMPLICADAS, CANTIDADES RECLAMABLES, PLAZOS DE RECLAMACIÓN Y PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES.

### **DETALLES DE LA DOCUMENTACIÓN ANEXA:**

---

<sup>188</sup> Convention des merchandais routiers (Convenio Internacional de Transporte por carretera)

En este caso se trata de una venta CIF, Como vimos al analizar los IMCOTERMS, la Cámara de Comercio Internacional publicó unas Reglas Internacionales para la interpretación de los Términos Comerciales en los que se indicaban los deberes del comprador y del vendedor en los contratos de compraventa internacional. Los términos más usados en este tipo de compraventas son las ventas CIF en las que el vendedor entrega las mercancías en el lugar de destino indicado en el contrato de compraventa, procura y paga los transportes y los seguros de la mercancía, que deben ser hechos a nombre del comprador.

Además de los IMCOTERMS, la Cámara de Comercio Internacional ha publicado una guía para interpretarla llamada Guide to IMCOTERMS.

En la venta FOB, los papeles se invierten, es el comprador el que debe procurar el transporte y el seguro de las mercancías, el vendedor se limita a entregar las mercancías en el plazo señalado y en el puerto indicado en el contrato de compraventa. Los términos FFPB se usan generalmente por los grandes importadores de graneles que disponen de flotas propias o contratadas, y por lo tanto, quieren dar empleo a sus buques. Los términos CIF son usados por los importadores que no embarcan grandes cantidades de mercancías a la vez y dejan al vendedor que contrate el transporte generalmente en línea regular.

Una de las razones del gran poderío marítimo de Inglaterra proviene de que los importadores británicos importaban las materias primas de sus colonias en términos FOB para lo que usaban sus propios buques, estas materias primas una vez manufacturadas en Inglaterra eran vendidas al resto del mundo en términos CIF, para lo que contrataban buques de bandera británica. Cuando se terminó el proceso de descolonización, las colonias se convirtieron en naciones subdesarrolladas y vieron que sería bueno para sus economías participar de los beneficios del transporte marítimo, después de años de arduas y largas negociaciones consiguieron que la ONU publicara el Código UNCTAD ( United nations conference on trade and development) para el transporte marítimo. Según este Código el transporte marítimo de una nación se podía dividir en tres partes: Una para la nación exportadora, otra para la nación importadora y otra de libre disposición para terceros países, los porcentajes quedaron establecidos en 40%, 40% y 20% respectivamente.

Generalmente los contratos de compraventa se perfeccionan por medio de Créditos Documentarios que debe gestionar el comprador de acuerdo con los preceptos de la publicación UCP-500 de la Cámara de Comercio Internacional, que define los requisitos a cumplir por el banco emisor que obra a solicitud y por instrucciones de un cliente para hacer un pago a un tercero o para ordenar a otro banco intermediario que haga el citado pago. Además de la citada publicación UCP-500 la Cámara ha editado la correspondiente guía de interpretación llamada Guide to documentary credits.

La Carta de Porte es un documento por el que se establece que el contrato de transporte de las mercancías descritas en la citada carta de porte, se ajustará a lo dispuesto en el CRM (Convenio relativo al transporte internacional de mercancías por carretera). En la Carta de Porte CMR, figura que la compañía transitaria Josune se compromete a transportar 20.000 kgs. de pulpo congelado a 18°C bajo cero, desde Vigo hasta Nueva Jersey, en un furgón de la Compañía de Transportes Frigoríficos Myriam, que en el tramo marítimo del transporte embarcará en un buque de la Naviera del Pilar, amparada la carga contenida en el furgón por un Conocimiento de Embarque LINER WAY. Por este servicio la Cia. Transitaria Josune cobrará 6.120 \$ USA, más los impuestos correspondientes. En la Carta de Porte también se indica que la mercancía viaja asegurada a todo riesgo. La Carta de Porte está fechada el 29 de Octubre de 1.994.

Para asegurar la mercancía de acuerdo con los términos CIF, el vendedor negocia con la compañía con la que trabaja normalmente una póliza de seguro de mercancías en condiciones todo riesgo sin exclusión por ningún período de detención de la planta refrigerante; el valor asegurado incluye el valor del coste, el seguro y el flete, con un incremento del 15 % en concepto de expectativa de ganancia o beneficio esperado, lo cual es completamente legal.

Entre la documentación que tenemos sobre el caso no figura la Carta de Crédito, pero si sabemos que existe, y que es de fecha 5 de Octubre de 1.994, detalle muy importante como podremos comprobar en el transcurso del caso, lo mismo que la fecha del embarque de las mercancías a bordo del buque, que debe ser la que figura con fecha del Liner Way.

### BILL OF LADING LINER WAY:

Es el documento que ampara el transporte marítimo de las mercancías, pero que no es un Conocimiento de Embarque, que no es un título de tradición de las mercancías y que, por tanto, no es negociable. Los Bill of Lading Liner Seaway son emitidos a la orden de una persona determinada, que puede retirar las mercancías por su identificación como persona indicada en el documento. El porteador se obliga a avisar al receptor de las mercancías de la fecha de llegada de las mismas al puerto de destino.

Como el Liner Seaway no es un Conocimiento de Embarque, no protege al porteador con los mecanismos de protección que las sucesivas ediciones y protocolos de las Reglas de la Haya le otorgan, Este inconveniente se elimina insertando en el documento impreso una cláusula mecanografiada llamada Paramount Clause, de la siguiente forma: This B/L is subject to the provisions of the Hague-Visby Rules 11.02.84.- A la vista de estos hechos podemos ir pensando ya en quien es el culpable de que el cargamento de cefalópodos haya llegado en malas condiciones.

¿Dónde radica la responsabilidad?

En el furgón, por lo pronto en el transportista terrestre, porque en el peritaje se detecta la rotura del cable.

Este caso fue llevado a juicio y en primera instancia la responsabilidad incumbió al operador del transportista multimodal que fue el que contrató el transporte de origen a destino; el operador del transporte multimodal, la transitaria Josune repitió la responsabilidad en el transportista terrestre y ello, fundamentalmente, por dos razones:

- a) Una la causa objetiva, la rotura de cable descubierta en el peritaje.
- b) Porque el que emitió el documento de transporte fundamental para ese transporte fue el transportista terrestre.

El buque tenía que mantener la temperatura de la carga Ese es un detalle concurrente pero no es la causa objetiva porque el caso se recurrió.

Un detalle muy interesante que, quizás en una lectura rápida, se puede pasar por alto pero que al ver la documentación debe saltar a la vista es el documento fundamental, en este caso es una Carta de Porte CMR, del cual se acompaña un ejemplar en la documentación del caso.

Astutamente se habla ahí de un Conocimiento de Embarque No Negociable, lo que indica que el transportista marítimo es un transportista subsidiario contratado por el operador del transporte multimodal.

Si el transporte hubiera comenzado en un puerto y fuese un transporte marítimo, supongamos que el cargamento estuviera en un almacén frigorífico al costado del buque y que, el traslado de la mercancía congelada desde el almacén hasta las bodegas del buque se hubiera hecho con carretillas o con cualquier otro medio, el documento que se hubiera emitido habría sido un documento de transporte marítimo negociable, probablemente la decisión del Juez en primera instancia hubiera sido otra.

La decisión del Juez fue recurrida, el transportista terrestre tenía su compañía aseguradora que le cubría de la responsabilidad por daños a terceros, y la compañía aseguradora pagó los daños sufridos por el pescado, pero la compañía aseguradora del transportista terrestre repitió contra el transportista marítimo porque, qué duda cabe que aquí existió una responsabilidad subsidiaria, que finalmente, en última instancia, el Juez determinó como de un 60% para el transporte terrestre y un 40% para el transporte marítimo.

Esto debe ser así porque, no cabe la menor duda de que, desde que conectaron el enchufe, salieron de puerto y llegaron al puerto de destino, en total ocho días, transcurrieron varias guardias y está claro que nadie observó los termógrafos del furgón, nadie midió temperaturas, nadie se preocupó al cambio de guardias de comprobar si la temperatura del furgón subía y por tanto, si hubieran ejercido la debida diligencia el pescado no se habría descongelado. Si se hubiera detectado la subida de temperatura del furgón, se hubieran investigado las causas de ello, de habría descubierto la rotura del cable y se hubiera podido reparar, evitando los daños, esto no se hizo.

Parece que de este primer análisis hemos llegado al fondo del caso, pero no es así, la utilidad de este caso está en ir desglosando, parte a parte, la actitud a adoptar por cada una de las partes implicadas en un transporte multimodal.

Comenzaremos por el embarcador: ¿Cuales son los derechos, obligaciones y deberes que le incumben?; según la venta CIF: pagar el seguro y el flete. En una venta coste, seguro y flete (CIF) el embarcador debe pagar el flete y contratar el seguro por cuenta del receptor.

Los INCOTERMS, publicación en vigor, dicen que en una venta CIF el embarcador debe embarcar la mercancía dentro de un plazo determinado, aquí se habla de una carta de Crédito Irrevocable en la que se dice que se aportará la mercancía a puerto entre el día 15 y el día 31 de Octubre de 1.994.

El condicionamiento del crédito nos dirá que otros documentos serán necesarios, por ejemplo, aquí en España se pide un certificado de origen, un certificado sanitario expedido quizás por el SOIVRE<sup>189</sup>, en casos de transportes congelados el receptor, si así lo dispone la Carta de Crédito, pedirá otro certificado que es el de la toma de temperatura dentro del furgón en el momento del embarque; para ello se puede contratar una entidad inspectora de las que hay muchas en el mercado para que nos informe sobre la temperatura dentro del furgón.

El embarcador debe también contratar el transporte marítimo porque está establecido así, pagar el flete del transporte marítimo y contratarse la póliza de seguro, pero estableciendo en ella que el beneficiario, en caso de siniestro será el comprador. Una vez embarcada la mercancía a bordo del buque seleccionado, reunidos todos los documentos exigidos en las condiciones del Crédito Documentario y presentada esta documentación en el banco dentro del plazo establecido, el vendedor obtiene el derecho a la ejecución de la Carta de Crédito y recibirá los 26.000 \$USA CIF. Aquí terminan las obligaciones del embarcador.

El receptor al hacer el contrato de compraventa debe abrir el crédito y poner a disposición de su banco el dinero suficiente para atenderlo, y al recibo de toda la documentación, una vez recibida la mercancía en el puerto, si detecta daños en ella, comunicarlo a la compañía de seguros y la compañía de seguros debe convocar un peritaje.

¿Cómo debe ser este peritaje, unilateral o contradictorio?, Unilateral no, porque las pruebas obtenidas por la parte perjudicada pueden ser muy relativas y no tener valor. Ha de ser contradictorio. Tanto el reclamante como el demandado deben nombrar un perito o pueden ponerse de acuerdo para nombrar un solo perito.

En este caso que tratamos el receptor lo tiene todo a su favor, porque la Autoridad Sanitaria ha certificado que la mercancía viene en mal estado y ha ordenado su

destrucción. En este caso figura un acta de destrucción de las mercancías por orden de las Autoridades sanitarias que no permiten la entrada del producto, pero de todas formas es recomendable y nosotros diríamos que necesario, para evitar litigios posteriores, el peritaje contradictorio porque de no ser así el transportista puede alegar:

- a) Que no se le convocó en tiempo y en plazo.
- b) Que el peritaje se hizo sin conocimiento suyo.-
- c) Que se hizo fuera del recinto portuario que son los límites físicos de hacer la peritación.

En fin, empezaría a intentar “escurrir el bulto” por medio de una larga cadena de subterfugios. En este caso puede decir que la Autoridad Sanitaria se excedió, además puede decir que ya habían pasado tres días, que se destruyó toda la mercancía, pero seguro que había alguna que tendría solo un demérito y que era en parte recuperable y que, solo debía haber sido destruida la irre recuperable. Insistimos en que es muy importante el peritaje contradictorio, porque aunque en este caso resulte evidente por el certificado de Sanidad y aún con certificado de destrucción por medio, el transportista puede alegar una cadena de reclamaciones.

Respecto al Capitán, al llegar la mercancía al muelle, si está dañada, entrega una protesta al consignatario y que sea él quien llame al perito.

Analicemos ahora los plazos para las reclamaciones:

El Conocimiento de Embarque es de fecha de Octubre de 1.994 y esto lo sacamos a colación en relación a cuál es el instrumento legal vigente en el tramo marítimo en aquél momento. Por una parte tenemos una Carta de Transporte Terrestre CMR, por otra, en el caso de hacer reclamaciones contra alguien, ahí hay un documento marítimo y una fecha de embarque. El documento marítimo lleva en la zona inferior izquierda una nota que dice que serán aplicables las Reglas de la Haya-Visby de 23 de Febrero de 1.968 (vigentes en España desde el 14 de Febrero de 1.984), esto es importante con respecto a los plazos.

España fue signataria del Convenio de Bruselas de 1.924 incorporado en nuestro OJ., por Ley de 23 de Diciembre de 1.949. En el BOE del 11 de Febrero de 1.984 España se

---

<sup>189</sup> Organismo del Ministerio de Sanidad que regula los embarques de mercancías para el consumo humano.

adhiera al protocolo de ratificación de las Reglas de la Haya-Visby que entran plenamente en vigor desde el día 14 de Febrero de 1.984.

Teniendo en cuenta las Reglas de la Haya-Visby, ¿Cual es el plazo válido para hacer la notificación de daños a la carga?: Si se observan daños visibles hay que presentar una protesta en el momento de la entrega de la mercancía. Esta protesta debe ser por escrito, porque es absolutamente imprescindible aún en el caso de que se avise por teléfono o por otro medio. Para los daños no visibles el plazo de presentación de la protesta por escrito se amplía a 24 horas.

Hemos hablado de Conocimientos de Embarque negociables y no negociables, ¿Qué diferencia existe entre ambos desde el punto de vista de responsabilidad?, no olvidemos que el Juez falló así porque el conocimiento era no negociable.

Repetimos lo que dijimos anteriormente: si la travesía hubiera nacido en un puerto con un documento base que fuera un B/L negociable de un transporte que se inicia con una travesía marítima y continúa con una terrestre, el documento que complementaría la ejecución de la Carta de Crédito sería el B/L, pero en este caso el documento base es un documento o Carta de Porte CMR, y el B/L corresponde a un tramo posterior. Esta es la razón por la que el Juez dicto la sentencia mencionada porque se guió del documento que rige la ejecución del crédito.

¿Existen en el tráfico marítimo documentos que rijan el transporte que no sean los B/L?: Si vemos que en este caso existe el Liner Seaway.

Ya han quedado aclaradas las funciones del cargador y del receptor pero resulta que, la carta de crédito ya ha sido ejecutada. Los 26.000 \$USA han sido pagados por su banco al cargador y aquel los ha recuperado del banco el receptor por lo que éste se encuentra con su crédito pagado y su mercancía destruida por lo que debe acudir a su compañía de seguros para obtener algún resarcimiento de los daños sufridos en esta operación. El receptor ya ha comunicado los daños de las mercancías a la compañía de seguros, la compañía de seguros ha enviado un perito para examinarlas, el perito ha enviado su informe sobre el estado de la mercancía a la compañía de seguros, se ha pasado la oportuna comunicación al transportista por medio del Agente de Aduanas del receptor de las mercancías en el puerto de descarga, el Capitán ha presentado la oportuna protesta que ha sido admitida a trámite, etc.

La compañía de seguros paga al receptor los daños sufridos por las mercancías y repercute los daños al causante de ellos.

El asegurador pedirá al receptor una documentación básica que es la Carta de Porte original que crea este transporte, un justificante del transporte marítimo que puede ser el B/L no negociable, el certificado de reconocimientos de Las mercancías por los peritos nombrados por las partes, el de destrucción de las mercancías, en este caso concreto, en otros casos valdría un certificado aduanero. Por ejemplo en el caso de falta de mercancía, el acta de aduana de la falta o de los daños de las mercancías también sirven de documento para reclamar. A estos documentos el receptor añade una copia de la factura comercial, una copia de la póliza de seguro de las mercancías, que ha sido contratada por el cargador en el puerto de origen, en la que figura el receptor como beneficiario y envía por correo al receptor junto con la documentación correspondiente al Crédito Documentario, a la póliza de seguros debe añadir un acta de subrogación, por medio de la cual el receptor, al recibir la indemnización, en este caso los 29.900 \$USA que es el valor asegurado y perdido, exonera de toda otra responsabilidad al asegurador y permite que éste se subroga en los derechos del asegurado para reclamar contra terceras partes.

Hay que tener en cuenta que las Reglas de la Haya-Visby, además del plazo de 24 horas para la reclamación al porteador fijan un plazo de prescripción de acciones. Es obligación del asegurado, para que el seguro pueda presentar sus reclamaciones y no vea coartado su derecho de reclamar, presentar a la Cia. De Seguros toda la documentación reseñada en el plazo de un año. A veces este plazo

Se amplía, esto ocurre cuando las compañías serias que tienen consideración con sus clientes y en el caso de que la documentación no esté completa en el plazo del año que fija la ley, suelen dar prórrogas de tres en tres meses hasta que se complete el expediente.

Respecto a la posición del transitario vemos que en primer lugar cobra su comisión por la mediación y por el trabajo que realiza en el desarrollo del transporte combinado que está realizando y del cual es responsable, pues así lo ha asumido al firmar la Carta de Porte según el Convenio CMR. Aquí el transitario tiene la figura de un operador multimodal. Creemos interesante señalar que el caso está puesto como sucedió en

Octubre de 1.994 no solo por la entrada en vigor de las Reglas de la Haya-Visby, lo que nos permitirá determinar las indemnizaciones a reclamar, sino también porque a partir del 1 de enero de 1.994 entró en vigor, no solo en España sino en todo el ámbito mundial, la publicación UCP-500 de la Cámara de Comercio Internacional, sobre usos, procedimientos y realización de créditos documentarios. Hasta Septiembre de 1.984 estaba en vigor la publicación UCP-290 según la cual, para la ejecución de un crédito documentario no era válido presentar al banco un juego de Carta de Porte emitido por un transitario, porque la figura del transitario, que en España está perfectamente definida en nuestra legislación, no era reconocida como un elemento válido para figurar como intermediario en el transporte multimodal.

A partir del 1 de Enero de 1.994, de acuerdo con los preceptos de la citada publicación UCP-500, los bancos aceptan una Carta de Porte emitida por un transitario, siempre que en la misma figure un sello que indique que el transitario es miembro de la FIATA. Porque, entre otras cosas, para ser transitario o agente miembro de FIATA ha sido necesario haber depositado los avales suficientes para ejercer su actividad de transportes multimodal, lo que asegura su solvencia comercial. Si un transitario antes del 30 de Septiembre de 1.994 formaba una compañía anónima o de responsabilidad limitada, podía funcionar con casi ninguna garantía económica hacia sus clientes y su limitación de responsabilidad sería ridícula, lo que exige la ley del 25% del capital escriturado a ser desembolsado.

Para evitar que la documentación con la que se ejecute un crédito pase por las manos de un insolvente es por lo que, se exige esta garantía y se autoriza a los transitarios que han depositado la garantía, a intervenir como intermediarios que han depositado la garantía para intervenir como intermediarios en negocios de transporte marítimo a no ser que la carta de crédito explícitamente lo prohíba, aquí se trata de un pequeño cargamento de cefalópodos congelados, pero bien podría haber sido el transporte de una fábrica o cualquier otro gran transporte parecido.

La compañía de seguros del receptor ya ha indemnizado al mismo y ¿Qué es lo que hace ahora la compañía de seguros?: Ir contra el transitario porque es el responsable de todo el siniestro; él da al cargador y al receptor la comodidad de resolverles todos los problemas de contratación de transportes, marítimo, terrestre, pago de gastos de viaje,

etc., por todo ello recibe un beneficio a tanto alzado. El contrata a 3.060 \$USA del embarcador y después va contratando servicios como puede para obtener el mejor beneficio. Como operador de transporte multimodal, el documento de transporte es una Carta de Porte modelo CMR, sellada por FIATA, tiene que ser responsable de todas las incidencias ocurridas durante la duración del mismo. El transitario se encuentra, lógicamente, que la compañía de seguros del receptor arremete contra él para recuperar el dinero que ha tenido que pagar al receptor de las mercancías.

¿Cómo reacciona el transitario?: El transitario ha contratado con un transportista terrestre puerta a puerta desde origen hasta destino y el contratista terrestre ha expedido un documento válido, aceptable en el Crédito Documentario, una Carta de Porte CMR, por lo tanto arremete contra él. Ya hemos entrado en el marco legal del Convenio CMR, en virtud de esto ¿Qué es lo que podría hacer el transportista terrestre?: ir contra su seguro, efectivamente, ir a su seguro de responsabilidad de transportista, aquí la indemnización será, al producirse la pérdida total de la mercancía, de 29.900 \$USA asegurados y esta será la cantidad a reclamar por la compañía de seguros del transportista al transportista terrestre.

¿Cuál es la limitación de responsabilidad en el transporte terrestre?: Nos estamos moviendo en el marco de una Carta de Porte terrestre y la limitación de responsabilidad en el campo del transporte terrestre está en 8,30 Derechos Especiales de Giro (SDR) por kilo, de modo que al tipo de cambio del SDR generalmente se fija el cambio del día del embarque, ese será el valor del límite de responsabilidad del transportista terrestre en moneda actual.

El límite de 8,30 Derechos Especiales de Giro por kilo bruto de la mercancía incluye el peso del embalaje, cajas, paletizado y flejes, no así el del contenedor. En este caso, que se trata de un furgón, no se incluye el peso de éste, solo por kilo bruto de mercancía. Afortunadamente para la compañía de seguros del receptor la limitación de responsabilidad del Convenio, que resulta de multiplicar los kilos brutos de la mercancía por el valor del Derecho Especial de Giro, es sensiblemente superior a los 29.900 \$USA.

¿Cuál es la limitación de responsabilidad del transportista marítimo?:

La que marca las Reglas de la Haya-Visby, en las que se produce un gran salto cualitativo:

	<u>CMR</u>	<u>Haya-Visby</u>
/kilo bruto	8,30 Derechos Especiales de Giro	666,67 ECUS /bulto o por
Right es paralelo	El valor del Special Drawuing	viene expresada en Carta
	al del ECU.	ECUS / kilo por kilo bruto
	unidad en la que	
	de Porte o 2	
	de ambos límites	

Se usará la cantidad que sea mayor (ECU es la European Currency Unit o Derecho Especial de Giro que en 1.994 era de 159 pesetas). Aquí se ve un claro beneficio del usuario del transporte, supongamos que la unidad fuera un cartón de pescado congelado. El límite de responsabilidad por cada cartón sería de 666,67 ECUS, y como se trata de un cargamento de 800 cartones, el límite por el que ha de indemnizar es solo 29.900 \$USA, bueno, según la sentencia del Juez, que atribuyo al transportista marítimo el 40% de esa cantidad.

Creemos que una reflexión interesante, puesto que estamos en un caso práctico, tanto desde el punto de vista del embarcador como desde el punto de vista del receptor, es preciso dejar las cosas bien claras y en los documentos de transporte hacer constar el número de unidades, de bultos embarcados y no limitarnos a decir un furgón con 18.000 kilos de pulpo congelado. Si en los documentos de transportes hubiéramos declarado simplemente un furgón con 18.000 kilos, nos podríamos encontrar con la posibilidad de que nos declararan la limitación de responsabilidad al valor de un bulto o de una unidad, es decir, 666.67 ECUS. Ante esta circunstancia apelaríamos a los 18.000 kilos por 2 ECUS. En cualquier caso, es necesario hacer las cosas bien y no limitarse a reflejar en un B/L o en una Carta de Porte terrestre, lo que va en un furgón o en un contenedor de una manera escueta: una partida de licor, por ejemplo, si va paletizada es conveniente no solo decir cuantos paletes, sino decir cuantos cartones van en cada palet, llegando hasta la última unidad para poder acceder así hasta el máximo de indemnización.

El transportista terrestre reclamará a su compañía de seguros, un exportador que no tenga una dimensión que justifique que tenga su propio departamento de tráfico o de transportes, debe asesorarse por medio de un broker de seguros, asegurarse, y una vez

resarcido de las indemnizaciones que ha tenido que pagar por su responsabilidad en el transporte, que sean otros los que reclamen.

El transitario va contra su compañía de seguros, la compañía de seguros del transitario va contra el transportista de carretera, que a su vez debe tener cubiertas estas responsabilidades. Es más, para poder emitir una Carta de Porte CMR, es obligatorio tener contratado un seguro internacional de transportes. Un transportista no accede a su tarjeta de transporte internacional si no ha depositado previamente sus avales y no presenta evidencia documental de que tiene un seguro de responsabilidades que generalmente cubre con una póliza flotante de 100 millones de pesetas e incluso para determinados transportes lo cubre por cantidades superiores. Así que iríamos contra el asegurador del transportista terrestre. Este recurrirá contra los demás transportistas que han intervenido en el transporte. Como medida de prevención de que esto pueda ocurrir es muy importante que el transportista principal avise a todos los que él ha contratado para intervenir en la operación de los daños detectados en las mercancías para que estén presentes e intervengan en las peritaciones, ya que, a lo mejor, en su día se van a ver involucrados en el asunto.

La compañía de seguros de la compañía de transportes terrestres para iniciar el recurso arremete contra la compañía naviera, que a su vez tiene contratado un seguro que le cubre estos riesgos, generalmente no en una compañía de seguros, y al hablar de compañía de seguros nos referimos a las compañías normales de seguros de cascos y máquinas o de seguros de mercancías, sino en un Club de Protección e Indemnización que cubre los riesgos derivados de la responsabilidad del naviero trasladándosela a su Club de P&I que se encarga de defenderle y en su caso negociar para que la suma a pagar por su asociado sea la menor posible.

Queremos hacer reseñar lo interesante que es darse cuenta de que en este caso hubo una negligencia por parte de la tripulación: en el peritaje consta la rotura del enganche del cable eléctrico del furgón y la falta de remedio por parte de los tripulantes del buque. En este caso nosotros vemos claramente la responsabilidad de la tripulación, porque el contrato era CIF, si el contrato hubiera sido FOB la tripulación no hubiera tenido responsabilidad alguna, puesto que este término significaba libre a bordo.

Tenemos una persona encargada de contratar un transporte marítimo. Esta persona habla con otra que, dispone de espacio en un buque capaz para transportar las mercancías en cuestión y contrata el transporte de las mismas. En la póliza de fletamento, documento que regula las relaciones entre cargador y porteador, es decir, las dos personas involucradas en el contrato de transporte marítimo, se especifica cual de ellas debe pagar los costes derivados de los trabajos de embarque, estiba y desembarque en el puerto de carga y en el de descarga. Las condiciones son muchas, aunque hay algunas que son las que se emplean con más frecuencia:

- a) Condiciones brutas, en las que el porteador se hace cargo de las mercancías en el muelle del puerto de carga, las embarca y las entrega en el muelle del puerto de descarga.
- b) Condiciones netas, en las que el porteador se hace cargo de las mercancías a bordo en el muelle de carga y las entrega al receptor a bordo en el muelle de descarga.

En el primer caso, es el porteador el que paga el trabajo y por tanto lo incluye en el flete y en el segundo es la otra parte quien ha de correr con los gastos. Una de las muchas formas de contratar condiciones netas es la llamada FOB, que significa que el cargador pagará el embarque y la estiba de las mercancías y la desestiba y descarga la pagará el porteador. En cualquier caso, sea quien sea el que carga, estiba, desestiba, descarga, etc., la tripulación siempre será responsable del cuidado y conservación de la carga desde que ella esté a bordo del buque hasta que haya sido desembarcada.

En el peritaje se ha demostrado que la tripulación no ha procurado la debida atención a la carga confiada a su cuidado porque se ha comportado negligentemente, este riesgo lo tiene cubierto el naviero en su Club de Protección y de Indemnización, que se encargará de defender los intereses de sus miembros.

Debemos resaltar que es obligación de la tripulación de los Roll on/ Roll of hacer una ronda por guardia en la cubierta garaje para comprobar el estado de los trincajes de los vehículos, de acuerdo a las normas de seguridad, no vemos que haya ningún inconveniente en que esta ronda también compruebe las temperaturas de los furgones frigoríficos, si es que hay alguno en la bodega.

Una de las múltiples obligaciones que imponen las Reglas de la Haya-Visby al porteador y al buque es la de estibar, conservar, cuidar, etc., la carga mientras se encuentre a bordo, de manera que se entregue en las mismas condiciones en las que se cargó. En el Liner Seaway debería haber constado que el pulpo debía ser transportado a una temperatura determinada. En este caso, aunque no lo dice, lo dice la Carta de Porte CMR, pero este documento es desconocido para el Capitán, aunque tanto el armador como el propio Capitán deberían saber cual es la temperatura de transporte del pulpo congelado y según el SOIVRE, es el que se conserva a menos de 18 grados centígrados.

En este caso concreto, el armador intentó la escapatoria alegando que en ningún documento se le daban instrucciones sobre la temperatura de la carga, pero hoy en día predomina la causa objetiva.

La primera causa fue la rotura del cable y la segunda fue y no hay duda, la negligencia de la tripulación que no vigiló la carga durante el transporte. La tripulación sabía que el furgón debía mantener una temperatura adecuada durante el viaje, porque enchufó el aparato refrigerador del furgón a la red eléctrica del buque.

**ADJUSTMENT****OF****GENERAL AVERAGE****AND****PARTICULAR AVERAGE ON SHIP****PER****M.V. "AKMAR 1"****G.R.T.: 3,824****DEADWEIGHT: 6,338****BUILT: 1.982**

**(Applying to Policy of insurance for 12 months commencing 1200 hours 19<sup>th</sup> may, 1.992)**

**VOYAGE: Bound from Canakkale, Turkey to Santa Cruz, Tenerife with cargo of cement in bulk.**

**26<sup>th</sup> December, 1.992 – Main engine damage attributed to crew negligence.**

The vessel sailed from Canakkale, Turkey, on 23<sup>rd</sup> December, 1.992 laden with 6,000 metric tons of cement in bulk bound for tenerife.

At 0055 hours 26<sup>th</sup> December, 1.992, problems were experienced with the main engine which was stopped. The chief Engineer inspected the main engine and found damage to n°4 crankpin bearing. The engine crew shut off the fuel supply to n°4 cylinder and the engine was restarted at 0925 hours the same day. The Master altered course for Augusta, Sicily, as a port of refuge to affect repairs necessary for the safe prosecution of the voyage. The vessel arrived there and anchored at 1230 hours, 27<sup>th</sup> December, 1.992.

Repairs were effected between 28<sup>th</sup> December, 1.992 and 2<sup>nd</sup> February, 1.993 and were surveyed on behalf of hull and Machinery Underwriters by a surveyor appointed by the Salvage Association, Genoa office. A copy of his report has been incorporated into this Adjustment.

The vessel sailed from Augusta at 0150 hours 3<sup>rd</sup> February, 1.993, arrived safely at Tenerife at 1520 hours 11<sup>th</sup> February, 1.993 and then discharged cargo.

### **DATA FOR GENERAL AVERAGE:**

#### **1.) Position of peril**

We have discussed the circumstances of this casualty with our Consulting Surveyors who have advised us that the vessel and her cargo were in a position of peril subsequent to the main engine damage and that the deviation to Augusta was necessary for the common safety.

They have further advised that the repairs effected at that port were necessary for the safe prosecution of the voyage.

#### **2.) Contracts of affreightment**

**At the time of the casualty, the vessel was operating under a voyage charter party entered into between the Shipowners and Acnakkale Cimento Sanayii A.S., Istanbul, Turkey, dated 3<sup>rd</sup> September, 1.992.**

The charter party and bill of lading both provide for the General Average to be adjusted, stated and settled in London according to the York-Antwerp Rules 1.974.

The voyage freight was prepaid and deemed earned on shipment, non-returnable ship and/or cargo lost or not lost.

#### **3.) Contributory values**

We have been advised by ship valuers, Messrs. Davies and Newman Ltd., that in their opinion, the vessel's sound value at Tenerife in mid February, 1.993 was 2,600,000 \$USA

The vessel was laden with 6,000 metric tons of Portland cement in bulk carried under one bill of lading. Its contributory value, based upon the commercial invoice, has been calculated at 259,290 \$USA.

#### **4.) General Average security**

General Average security was obtained from the concerned in cargo by way of Lloyd's Average Bond signed by the cargo receivers, Cementos del Archipiélago S.A., Santa Cruz, Tenerife and a General Average Guarantee signed by the cargo insurers, Mapfre Guanarteme S.A., Tenerife.

### ADJUSTERS' EXPLANATORY NOTES

#### **1.) Cause of damage**

The underwriters' Surveyor has agreed that the damage to the main engine may reasonably be attributed to crew negligence in failing to clean properly the main engine sump on 24<sup>th</sup> December, 1992.

The claim is stated accordingly.

#### **2.) Overtime on repairs**

The repair team from Turkey worked overtime on repairs which the surveyor has estimated saved four days afloat. This overtime was performed as part of their contract and as such forms part of the reasonable cost of repairs

#### **3.) Consulting Surveyors**

For all technical matters arising during the preparation of this claim, we have obtained the advices of our Consulting Surveyors, Messrs. Casebourne, Leach and Company, London.

**PER TRANSLATED DECK LOG BOOK EXTRACT****1.992****DECEMBER**

From Dardanelles (Cement Factory) to Tenerife

26th	0055	Engine trouble, engine stop.
	0115	Due to halt of vessel winds and seas started coming from alongside port.
	0500	High seas riding over port side and reaching hatch covers. Vessel falling in between heavy swells (30-35 degrees).
	0700	Vessel still caught in between heavy swells (30-35 degrees). High seas reaching hatch covers.
	0925	High seas still reaching over port side to hatch covers.
	1130	Engines ahead.
	1210	Augusta breakwater at 4 miles. Switched on to diesel oil.
	1315	Entered breakwater. P.O.B.
	1340	Bunker vessel alongside port side.
	1450	Fuel Oil take in commenced.
27th	1505	Fuel Oil take in completed.
	1600	Diesel Oil take in commenced.
		Diesel Oil take in completed.

**1.993****JANUARY**

4th	1905	Pilot on board for shifting.
	1915	Heaving up started.
	1925	Ropes given to the tugboat. Secured.
	1930	Anchor aweigh starboard side anchor is getting ready for dropping.
	1950	Starboard side anchor dropped.
	1955	Tugboat rope freed. Tugboat "Villasmundo" alongside port side.

**PER TRANSLATED DECK LOG BOOK EXTRACT** (Continued)**1.993** (Continued)

6 <sup>th</sup>	0730	Pilot on board.
	0805	Aft and fore ropes given to the tugboat. Secured. Anchor heaved up.
	0815	Anchor aweigh.
	0830	Port side anchor dropped.
	0835	Port side anchor heaved up.
	0845	Hold on at 1st shackle.
	0903	Rope given to Marina Boat starboard side stern quarter.
	0910	First rope given to shore
	0917	Let go of aft tugboat rope. Secured.
	0925	Let go of fore tugboat rope.
	0930	Fore rope given to Marina Boat.
	0935	First fore rope given to shore.
	0950	Let go of midship tugboat rope.
	0955	Vessel secured from fore and aft.
	1000	Pilot off.
	1940	Pilot on board.
	2000	Ropes singled.
	2005	Let go of all fore ropes.
	2009	Ropes singled.
	2015	Fore rope given to shore.
8 <sup>th</sup>	2018	Aft rope given to shore
	2023	4/5 bearing burned. Sailing manoeuvre cancelled. Berthing manoeuvre startedd.
	2038	Pilot off.
	2100	Vessel secured.

**PER TRANSLATED DECK LOG BOOK EXTRACT** (Continued)**1.993** (Continued)**JANUARY** (Continued)

19 <sup>th</sup>	0800	Maintenance work on deck.
20 <sup>th</sup>	0805	P.O.B.
	0822	Aft and fore ropes given to tugboats. Let go of fore spring. Anchor heaved up.
	0825	Aft and fore ropes given to tugboats. Let go of fore spring. Anchor heaved up.
	0830	Let go of aft spring
	0837	Anchor aweigh.
	0927	Pot side anchor dropped.
	0930	First fore rope given to shore.
	0936	First aft rope given to shore.
	1000	Let go of aft and fore tugboat ropes.
	1015	Vessel secured from aft and fore (1 + 1 + 2). Pilot off.
	21 <sup>st</sup>	1300
1 <sup>st</sup>	0800	Maintenance work on deck.

**FREBUARY**

2nd	0800	Maintenance work on deck. Forward and backward manoeuvres of the pitch, main and auxiliary rudder, blast, internal and external communication system, general alarm system, emergency generator, accumulator circuit and conditios table and all navigation instruments checked. In normal condition.
3rd	0004	P.O.B.
	0045	Ropes singled.
	0555	Aft rope given to tugboat.
	0105	Let go of all ropes. Anchor heaved up.
	0115	Let go of tugboart rope.

**PER TRANSLATED DECK LOG BOOK EXTRACT** (Continued)**1.993****FEBRUARY** (Continued)

0145	Pilot off.
0155	Left breakwater. True course 100

**PER TRANSLATED ENGINE LOG BOOK EXTRACT****1.992****DECEMBER**

26th	0100	Oil pressure went down to 4.2 bars from 4.7 bars main engine stopped.
	0200	Carter covers opened. During inspection it was observed that the bearing of cylinder n°4 was damaged.
	0900	Main engine cylinder n°4 scored.
	0930	Vessel ahead.
27th		The hole at fuel oil SEP Steam return Welded.
28th		The hole at the first level funnel boiler welded. Diesel generator sea water pump coupling rubber renewed. 7 barrels of main engine lubricating oil discharged to oil sump.
29th		Main engine n°4 crank pin bearing was ground by grinding apparatus. Dismatling of main engine lubricating oil discharged to oil sump. Main engine n°4 crank bearing ground. Lub oil fuel filter changed.
30th		Main engine crank bearing nos.Nos.1, 2 and 3 ground (Fitted). Grinding of crank bearing n°4 continues.
31th		Main engine pistons Nos. 6 and 3 dismantled. Main engine n°4 piston and cover withdrawn. Cranc bearing dismantled. Crank pin being ground. Main engine n°4 crank pin ground.

**PER TRANSLATED ENGINE LOG BOOK EXTRACT** (Continued)**1.993**



**PER TRANSLATED ENGINE LOG BOOK EXTRACT** (Continued)**1.993****JANUARY**

7th Main engine bearings Nos. 1, 2 and 6 connected. Piston and cover mounted..

8th 0000 Main engine operated for 15 minutes carter covers opened. Bearings checked by hand. Normal.

0725 9,000 litres of oil received into diesel oil settling tank.

0825 Main engine operated for 45 minutes.  
Carter covers opened and chequed bearings. Normal main engine crank pin bearing clearances. 1) 0,24 mm ; 2) 0,24 mm ; 3) 0,30 mm ;  
4) 0,34 mm ; 5) 0,50 mm ; 6) 0,24 mm.

A.B.S. surveyor arrived. Necessary certificates received. All bearings changed with new ones. All crank pins polished.

Main engine start.

1950 Main engine stop. Damage.

2025 Main engine N°4 and 5 covers, pistons and bearings opened N°6 bearings opened.

9th Nos. 1 and 2 lub oil separators cleaned..

N°1 diesel generator oil filter replaced. Diesel oil service filter cleaned. Increased the site of holes in filter.

Diesel generatoros.water cooling pump coupling rubber changed. Gland renewed on pump.

Electric motor of radar demounted. 2 pieces of 6201 bal bearings changed. Cleaned and mounted.

Main engine N°6 cover and piston withdrawn.

11th N°1 diesel generator valve alignment diesel oil lub oil leakages stopped.

N°1 lub oil separator demounted. Two pads, one seal ring 33336, one seal ring 22300-4 and electric engine ball bearings changed. Separator mounted. Working normally.

Fuel oil 1 and 2 and diesel oil separator water shock valves changed.

Port boiler clean-up.

Dirty lub oil tank emptied.

**PER TRANSLATED ENGINE LOG BOOK EXTRACT** (Continued)**1.993****JANUARY**

- 12th Dirty lub oil tank cleaned. Filled the tank with oil inside lub oil separator sump.  
Sump manhole opened. Excess oil collected by pump.  
Injector cooling water gravity tank steam circuit leakages closed.
- 13th Main engine sump cleaned.
- 14th Main engine oil filters cleaned.  
  
Main engine oil filter centrally located o-ring renewed.  
  
Cylinder lubricating oil tank manhole cover opened. Oil inside emptied.
- 15th Cylinder cooling oil tank cleaned. Manhole covers closed.  
  
Port diesel generator circulating pump ball bearing and seal changed. Oil filter, carteer oil, circulating v-belts changed. Valve alignments checked.  
  
Engine room starboard side steam valve aligned and stuffed.
- 16th **Lub oil N°1 separator cleaned. One piece glass tube 7392/1 two pieces seal ring 73920 changed.**  
  
Lubricating tanks and gauges glasses cleaned. Cleaned engine room. Crane engine lubricated..
- 18th Engine room clean-up..
- 19th Main engine Nos. 4, 5, 6 and main bearings changed..  
  
Journals clean..
- 21st Oil collected into tank.  
  
N°5 crank pin grinding continued by repair team..
- 22nd N°5 crank pin grinding continued..  
  
Nos. 4, 5 and 6 crank pin bearing cap measurements taken, caps open and closed.  
  
Boiler feed pump couplings dismantled coupling rubber changed.  
  
Reduction gear oil pump mechanical seal o-ring changed.
- 23rd Main engine N°4 crank pin grinding continued by repair team.

**PER TRANSLATED ENGINE LOG BOOK EXTRACT** (Continued)**1.993****JANUARY**

23 <sup>rd</sup>		Sludge pump overhauled.
24 <sup>th</sup>		N°5 crank pin grinding continued.
	1800	N°5 crank pin grinding completed.
	1855	N°4 crank pin grinding commenced..
25 <sup>th</sup>		N°4 crank pin grinding continued.
		Diesel generator sea water pump overhauled. Replaced pump shaft.
		Water pump overhauled. Metallic valves cleaned.
26 <sup>th</sup>		Main engine N°4 crank pin grinding continued..
		Ordered under sized bearings for main engine Nos. 5 and 4 crank pins..
28 <sup>th</sup>		Two A.B.S. surveyors on board. Inspected Nos.4 and 5 crank pins. Inspected damaged bearings and advised their recommendations.
29 <sup>th</sup>		<b>Completed polishing N°5 crank pin..</b>
		N°6 crank pin polished. Both crank pins washed, oiled and covered.
		Squeezed N°6 bearings caps.
30 <sup>th</sup>		A.B.S. surveyor carried out crank tests on main engine Nos.4, 5 and 6 journal checked by A.B.S. surveyor.
		Main engine Nos.5 and 6 crank pin measurements taken.
		Nos.4 and 5 ground to 322 mm..
		N°4 crank pin polishing commenced.
31 <sup>st</sup>		Main engine N°4 bearing connected. Piston connected. Cover connected, valves aligned.
		Main engine carter clean-up.

**PER TRANSLATED ENGINE LOG BOOK EXTRACT** (Continued)**1.993****FEBRUARY**

1st 0800 Work. Awaiting bearings.

**PER TRANSLATED ENGINE LOG BOOK EXTRACT** (Continued)**1.993****FEBRUARY**

1st 0800 Work. Awaiting bearings.

1300 Flushing preparations commenced. Oil entrees closed to main engine. Main bearing bolts cannot be removed.

1525 Flushing commenced. Sump, folter and cooler-non-bearing circuit.

2125 Stopped flushing. Oil pump receiving filter cleaned..

1600 3 sets and 8 mm under size bearings arrived.

1700. Nos.4 and 5 bearing caps placed. N°4 clearance measured 0,25. Nos bearing connected

2330 Flushing commenced again.

2335 N°5 cover connected..

2nd 0800 Work. Flushing oil (MG 300) in sump cleaned. New MG 424 taken into sump. Inlet and ounlet filters cleaned. N°4 bearings connected.

Deflections taken. Details given to A.B.S. surveyor. N°2 lub oil separator on.

**Main engine.**

1635 Main engine start.

1645 Stop. Carter covers. Checked bearings. Normal..

1655 Main engine start..

1700 Main engine stopped. Checked bearings. (A.B.S. surveyor present).

1715 Main engine start.

1845 Main engine stop. Checking bearings. Deflections taken engine hot. Engine warming..

1945 Main engine start N°2 lub oil separator on. 5,000 litres diesel oil from N°1 double bottom tank. tank. 500 litres oil taken to sump tank

3rd 0045 N°1 lub oil deparator on. N°2 diesel generator oil cooler cleaned. 3 barrels of main engine (424) oil put into reserve tank..

2030

**PER MASTER'S OF PROTEST DATED AUGUSTA 14TH JANUARY, 1.993**

I, Tokay K. Deniz, Master of M/N "Akmar-1" Turkish flag, Port of register Istambul, Official Number 5020, Gross Register tons 4,070, which sailed from Canakkale on 24.12.92 with a cargo of metric tons 6,000 of cement in bulk bound to Tenerife, encountered during the voyage very bad weather. On the 26<sup>th</sup> of December, in the position 36°46,28'N 019°12,10'E in the area of Metapont had problems and the main engine shut down. The ship was stopped between the hours 0055/0925 during this time there was high sea from east-south-east direction and this reasons, fearing loss or damage to the vessel or her cargo owing to heavy weather encountered, hereby note protest against all loses or damage to the vessel or her cargo, reserving the right to extend this protest at the time and place convenient.

(Signed)

**K. Deniz Tokay**

**PER MASTER'S REPORT UNDATED**

The engine was estopped due to the overheating of crank pin bearing N°4 cylinder at 0055 hours on 26<sup>th</sup> December, 1.992 by the chief engineer. Crank case doors were opened and all bearings were changed. It was observed that crank pin bearing N°4 cylinder totally burned out and wiped. The mentioned cylinder was blanked off and the vessel took refuge with five cylinders to Augusta.

After anchoring commenced cleaning and grinding N°4 crank pin. During this work all pistons were pull out. O-rings of the piston crown were replaced because of high oil consumption. All piston covers was installed.

Main engine was operated for one hour on 8<sup>th</sup> January, 1.993. It has found satisfactory 0,35-0,50 m clearance observed. Main engine was started for sailing purpose at 1.950. During the control of the main engine it was observed that crank pin bearing of cylinder N°4 and N°5 has been overheated than the other. Engine was stopped at 2025. As a result of checking it was observed that crank pin bearing N°4 and N°5 were burned out and wiped. As suspected the crank pin bearing N°6 cylinder was also opened and found out to be very close being about to wiped.

In respect of damage N°4, N°5 an N°6 probably when main engine overheating early lubrication oil by contamination.

(Signed)

K.Deniz Tokay  
Master of M/V "Akmar-1"

**PER CHIEF ENGINEER'S UNDATED**

The engine was stopped by me due to overheating crank pin bearing of N°4 cylinder at 0055 on 26<sup>th</sup> December, 1.992. The crank case doors were opened and all bearing were checked. It was observed that crank pin bearing of N°4 cylinder burned and wiped. The mentioned cylinder was blanked off. The vessel sheltered to Augusta port with 5 cylinders. After anchoring commenced cleaning and grinding of N° 5 crank pin. During this work all pistons were pulled dismantled, o-rings of the piston crown were changed, because of high oil consumption. All pistons, covers installed engine was operated 1 hour 8<sup>th</sup> January, 1.993 found satisfactory 035-050 mm clearances. Observed.

The main engine started on the same day for saylling purpose at 1.950. During the control of the engine observed crank pin bearings of N°4 and N°5 overheating then others. Rnginr was stopped at 2025. As a result of checking, it was observed that N°4 and N°5 crank pin bearings were burned out and wiped. As suspected the crank pin bearing of N°6 cylinder was also oponed and find out to be very close being about to wiped.

In respect of damages HN°4, N°5 and N°6 probably when main engine failure occurred on 26<sup>th</sup> December, 1.992 which caused by contamination of lubricating oil.

(Signed)

Ziyattin Tanriver  
Chief engioneer



## THE VESSEL

AKMAR-1 is an all steel fabricated bulk-carrier, having the navigating bridge, accomodation and machinery spaces aft and with three cargo holds.

It is propelled by a six cylinder diessel engine producing 4.350 HP at 530 r.p.m. to give a epeed of 10 knots. The vessel was built by Kdz Eregli Zong, Turkey during 1.982.

The vessel is classified by American Bureau of Shipping.

Details of damaged Sulzer Main Engine:

Make	Sulzer
Type	6 ZL 40
Builder	Zgoda Zaklady Urzadzen Technicznych – Poland
Year	September 1.980
Engine	N° 10756
Power	4.350 BHP
Speed	530 rpm.

## THE CIRCUMSTANCES

Is was stated that on 26<sup>th</sup> December 1.992, with the vessel was onm passage from Turkey to Tenerife, in the area of Metapont, thr Chief Engineer, during a routin inspection noted that the cover of N°4 unit was hot and decided to check the bearings.

The vessel was stopped at sea from 0055 hours to 0925 hours. During this time the N°4 cover was dismantled and an abnormal high temperature found on N°4 crnkpin bearing. The bearing was dismantled and found damaged.

Fuel was shut off N°4 unit and the vessel proceded at slow speed to the sheltered area of Augusta roads where the vessel anchored on 27 December 1.992 for further inspection and repair.

Repair to N°4 crankpin bearing was carried out by the ships staff and at 1950 hours on 8<sup>th</sup> of January, 1.993 it was reported that the main engine was started on trials but N°4 and N°5 crank pin bearing temperatures were found to be abnormally high.

The engine was stopped and examination revealed further bearing damage.

Owners were advised and subsequently arranged for a repair team from Turkey to join the vessel to carry out the necessary repairs. Repairers arrived on board on 18 January.

## DAMAGE NOW FOUND

(Cylinders counted from forward)

At the time of our attendance the Sultzer Main Engine was found with crankcase doors open, piston N°4 dismantled and N°4, N°5 and N°6 bottom end bearings taken out and lying nearby the Engine.

Upon examination Main Engine damage was found as follows:

1) **Crankshaft pins**

Nos.4 and 5 crankshaft pins heavily grooved N°6 crankshaft pin slightly grooved.

2) **Bottom end bearings**

N°4 and N°5 bottom end bearing shells damaged (White metal worn) N°6 bottom end bearing shells with several scratches.

The following items have been inspected but not claimed as damage by the Owner's representative:

1) **Main bearings and crankshaft journals**

Nos. 1 to 7 main bearings shells with evident sign of several scratches. Crankshaft journals in way of main bearings slightly grooved.

2) **Bottom end bearings and crankshaft pins**

3) Nos.1-2-3 bottom end bearing shells with several scratches. Nos.1-2-3-crankshaft pins very slightly grooved.

## **LUBOIL**

Main engine lubricating oil used was: Mobilgard 424, approved by Engine Builder.

A sample of lubricating oil was given to SGS Servizi Redwood of Melilli for analysis on 27/1/93; The report is appended. The expert of Mobil observed that the water content stated by the analysis could be strongly influenced by the long time passed between the stop of circulation and the moment when the sample was taken.

Lub oil purifiers and filters were inspected with ABS Surveyor and found satisfactory.

## **THE ALLEGATION**

The owner's representative alleged that the cause of Sultzer Diesel Engine failure was lube oil contamination.

It is opinion of the undersigned that the damages detailed above may reasonably be attributed to contamination of the lubricating oil but the prime cause of damage i.e. the reason for the lub oil contamination must be advised by the owners.

Meanwhile the damages now found and detailed above have been noted without prejudice to underwriters liability and the Owner has been advised accordingly.

## **PART PERMANENT REPAIRS EFFECTED**

1) Nos.4 and 5 crankshaft pins machined, grinded and polished.

- 2) N°6 crankpin polished
- 3) Calibration of pins as follows

#### N°4 crankshaft pin

	Fwd area	Middle area	Aft area
A-A	322.02 mm	322.00 mm	322.01 mm
B-B	322.01 mm	322.02 mm	322.01 mm

#### N°5 crankshaft pin

	Fwd area	Middle area	Aft area
A-A	322.02 mm	322.02 mm	322.02 mm
B-B	322.01 mm	322.01 mm	322.02 mm

#### N°6 crankshaft pin

	Fwd area	Middle area	Aft area
A-A	329.92 mm	329.93 mm	329.94 mm
B-B	329.91 mm	329.92 mm	329.93 mm

- 4) Pins examined with aid of magnetic particle testing
- 5) Nos.4, 5 and 6 bottom end bearing shells renewed.
- 6) Clearances and gaugins of all main and bottom end bearings
- 7) Main engine trials.
- 8) Deflection readings before and after main engine trials.
- 9) Entire Main Engine lubeoil circuits cleaned and flushed, lubeoil sump cleaned and new charge of lubeoil filled.
- 10) All parts dismantled to carry out the above subsequently replaced as original.
- 11) Lifting facilities provided. Owners placed the machining, grinding and polishing of crankpins in hand with "NU-ME", a Turkish repair team, with the assistance of ship's staff. Other work was carried out by ship staff.

#### PART

#### PERMANENT REPAIRS DEFERRED

The following part permanent repairs were deferred: Re-calculation for torsional vibration to be submitted to the ABS Technical office for approval.

#### OWNERS WORK

Owners work was carried out simultaneously with the damage repairs and briefly consisting of:

- 1) Cleaning and maintenance works carried out in Engine Room.
- 2) Nos.1 to 7 main bearing shells renewed.
- 3) Crankshaft journals polished.

- 4) Scaling and painting carried out extensively by crew on deck.
- 5) Nos.1-2-3 crankshaft pins polished.
- 6) Nos. 1-2-3 bottom end bearing shells renewed.

Part of this work was necessary for seaworthiness of the vessel.

### **DAMAGE REPAIR TIME**

During the course of repairs, overtime was worked and it is estimated that the working of overtime resulted in a saving in time of four days afloat.

### **ACCOUNTS**

No accounts for the part permanent repairs now carried out have been submitted for our examination. On receipt of these accounts an addendum to this report will be prepared and forwarded for attachment thereto.

### **SEQUENCE OF EVENTS**

26 <sup>th</sup>	December	1.992	Vessel experienced overhating on N°4 bottom end bearing
27 <sup>th</sup>	December	1.992	Vessel arrived Augusta for repairs.
8 <sup>th</sup>	January	1.993	First repairs completed. During Engine trials overjeating noted on Nos.4 and 5 bottom and bearings.
19 <sup>th</sup>	January	1.993	Engineers of NU-ME start repairs.
2 <sup>nd</sup>	February	1.993	Repairs completed. ME trials carried out
3 <sup>th</sup>	February	1.993	Vessel sailed at 0200 hours.

Vessel last drydocked on:	February 1.991
Next drydock:	May 1.993
Last special survey passed on:	November 1.992

Attending Surveyor:  
G.Falzea

# AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

REPORT ON \_\_\_\_\_ SURVEY

VESSEL \_\_\_\_\_

ABSID \_\_\_\_\_ REPORT NO. \_\_\_\_\_ DATE \_\_\_\_\_

## DAMAGE – REPAIR SURVEY

MAIN ENGINE

(Main Engine Type ZL 40)

Damages alleged to have been sustained on the 8<sup>th</sup> day of January 1.993 as consequence of main engine lube oil contamination, while vessel in loaded condition was departing from Augusta, Italy harbour.

### UPON EXAMINATION FOUND

(With vessel afloat cylinders counted from forward).

#### MAIN BEARINGS AND CRANKSHAFT JOURNALS

Nos.1 to 7 main bearing shells with evident sign of several scratches

Crankshaft journals in way of main bearings, slightly grooved

#### BOTTOM END BEARINGS AND CRANKSHAFT PINS

Nos.4 and 5 bottom end bearing shells damaged or with Rough running surface.

Nº 6 bottom end bearing shells with several scratches.

Nos.1-2-3 bottom end bearing shells with several scratches.

Nos.4 and 5 crankshaft pins heavily grooved

Nº 6 crankshaft pins very slightly grooved.

Nos.1-2-3 crankshaft pins very slightly grooved.

### RECOMENDED

1. a. Damaged main engine main bearing Shells to be renewed.

b. Slightly grooved crankshaft journals to be polished.

2. a. Damaged bottom and bearing Shells to be renewed.

b. “ “ “ “

c. “ “ “ “

d. Heavily grooved crankshaft pins to be machined, grinded and polished.

e. Grooved nº 6 crankshaft pin to be polished

f. Very slightly grooved crankshaft pins To be polished.

**NOTE:** This report evidenced that the survey reported herein was carried out in compliance with one or more of the rules,, guides, standards or other criteris of American Bureau of Shipping and is insured totally for the use of the Bureau its commiclose, its clients or other authorized counties. This Report is a representation only that the vessel, structure, item of material, equipment, machinary or any other iten covered by this Report has been examined for compliance with, or has met one or more of the Rules, guides, standards or other criteris of American Burou of Shipping. The validity, applicability and interpretation of this Report is governed by the Rules and standards of American Bureau of Shipping who shall remains the sole judge thereof. Nothing contained in this Report or in any notation made in contemplation of this Report shall be deemed to relieve any designer, builder, owner, manufacturer, sailer supplier, repairer, operator or other entery of any warrantyexpress or implied

# American Bureau of Shipping

REPORT N°. PL 7244

DATE 02 February 1.993

## M.V. "AKMAR-1"

### Cont'd MAIN ENGINE DAMAGE\_REPAIR SURVEY

g. After completion of the above machining and polishing, the involved crankshaft pins to be calipered and pins to be examined by the aids of magnetic particle testing

#### 3. Calibration of pins as follows

##### N°4 crankshaft pin

	Fwd area	Middle area	Aft area
Pos.A-A	322,01 mm	322.00 mm	322.01 mm
Pos.B-B	322.01 mm	322.02 mm	322.01 mm

##### N°5 crankshaft pin

	Fwd area	Middle area	Aft area
Pos.A-A	322.02 mm	322.02 mm	322.-02 mm
Pos.B-B	322.01 mm	322.01 mm	322.02 mm

##### N°3 crankshaft pin (Previously machinedpin)

	Fwd area	Middle area	Aft area
Pos.A-A	321.96 mm	321.96 mm	321.95 mm
Pos.B-B	321.97 mm	321.96 mm	321.95 mm

##### N°6 crankshaft pin (Polished)

Pos.A-A	From 329.92 mm	To 329.94 mm
Pos.B-B	From 329.91 mm	To 329.93 mm

- Magnetic particle test: Satisfactory

4.

5.

6. All satisfactory

4. Re-calculation for torsional vibration to be submitted to the A.B.S. Technical Office within three months from this date.

5. Upon completion of repairs, the following to be carried out:

a) Clearance and gaugings of all main and bottom end bearing.

b) Deflection readings before and after main engine trials.

c) Main Engine trials.

# American Bureau of Shipping

REPORT N°. PL 7244

DATE 02 February 1.993

## M.V. "AKMAR-1"

### 7. ALSO RECOMENDED:

- a) All removals to complete the foregoing to be replaced as original.
- b) Lifting facilities to be provided.
- c) Entire Main Engine lube oil circuits to be cleaned, flushed; L.O. sump tank to be cleaned and new charge of lube oil to be filled.

**Recommendations contained in items 1-2-3-5 and 7 satisfactorily carried out at this time.**

Recommendations contained in item 4 remain to be dealt with.

The undersigned consider this vessel fit to proceed on the intended voyages and recommend that she be retained in her present classification.

---

T. Pipitone Surveyor

---

F. Crocetta, Srveyor

**PER AMERICAN BUREAU OF SHIPPING CERTIFICATE DATED PALERMO 2<sup>ND</sup> FEBRUARY, 1.993**

This is to certify that the undersigned surveyor to this Bureau did, at the request of the owners' Representative, attend the M/V "AKMAR-1" of Istambul, Turkey, 3,825 gross tons, as she lay afloat at Augusta, Italy, on the 28 day of January, 1.993 and subsequent dates, in order to examine and report on main engine damage and repair survey.

All the repairs in connection with main engine damaged parts were satisfactorily carried out at this time and, the undersigned considers this vessel, as far as the above are concerned, fit to be retained in her present classification with this Bureau.

(Signed) Surveyor:

---

F. Crocetta

## POSEIDON AVERAGE ADJUSTERS (LONDON) Ltd.

65 Leadenhall Street  
LONDON  
EC3A2AD

Registered In England No. 1744879

Telephone: (071)4807616(10Lines)  
Fascimile: (071)2650709(2Lines)  
– Telex: 8955937 ACPLTDG  
8955937ACPLTDG

Our Ref:

Your Ref:

The Salvage Association,  
Via Ravasco 10-9<sup>th</sup> Floor,  
Torre Nuova Carignano,  
16128 Genoa, Italy.

1st October, 1.993

For the attention of Mr. I.M. Head

Dear Sirs,

M/V “AKMAR-1”  
26th December, 1,992 – Main engine damage

We have been appointed by Shipowners to prepare the claim on Hull and Machinery Underwriters arising from the above casualty. We have before us a copy of the survey report of S.W. Garbutt&Son S.A.S. No. SA/SG/I/93 dated 28th February, 1.993.

We note on page 3 of the report under the section headed “The Allegation” that the Surveyor agrees that the damages may reasonably be attributed to contamination of the lubricating oil, but the prime cause of damage i.e. the reason for the lub.oil contamination is to be advised by the owners.

The owners have since advised us that the engine room crew changed the main engine lub.oil on 24th December, 1.992 (2 days before the casualty).

The owners further advise that the engine room crew did not clean the main engine sumps prior to recharging the system.

The sample of this lub. oil was analysed by SGS Servizi Redwood, and our Consulting Surveyors advise that the report shows the lub.oil to be contaminated.

Antwerp Office:	Istambul Office:	Piraeus Office:	New York Office:
College Van Dispatcheurs	Omur-Pewtress Adjusters Ltd.	Poseidon Average Adjusters Ltd.	Poseidon Average Asdjusters
Mechelesteenweg, 203	Setustu	15 Sachtouri Street	(New York) Ltd.
Bus 2 B-2018 Antwerp	Malatya Apt. Kat 3	PIRAEUS 18536	3New York Plaza, 16th Floor
Belgium	Kabatas, ISTAMBUL, Turkey	Greece	NEW YORK, N.Y. 10004 USA
Telephone: (323)2184837	Telephone: 2431812	Telephone: 4282662	Telephone: (212) 4229292
Fascimile: (323)2302218	Fascimile: 2446957	Fascimile: 4282632	Fascimile: (212) 4229227
Telex: 34224 (CODISB)	Telex: 24701 (OMMA TR)	Telex: 213557 (POSH GR)	Telex: 401576 (WU)

The owners allege that the crew were negligent in not cleaning the main engine sumps prior to recharging the system. Kindly advise if your surveyor is in agreement.

The Shipowners have provided us with the following accounts and we would be grateful if your surveyor could approve same as fair and reasonable or, if he is not in agreement, we would be obliged for his advices:

1) Sultzer Diesel France SA (2 Accounts)

Account dated 9th February, 1.993 for supply of 4 bearing half: .....	<u>FRF 13,810.00</u>
Account dated 9th February, 1.993 for supply of 2 bearing halves: .....	<u>FRF 6,905.00</u>
Our Consulting Surveyors advise that these oversized bear Class requirements.	Ings are per

2) Miba Greitlager AG

Account dated 30th December, 1.992 for supply of engine bearings (DEM 12,832.19) of which our consulting surveyor advises the following are required for average repairs:

Engine bearings 7 pairs: .....	DEM 7,300.72
Engine bearings 4 pairs: .....	<u>DEM 3,196.00</u>
	DEM 10,496.72
Proportion of packing and airfreight: .....	<u>640.03</u>
	DEM 11,136.75

3) S.N.C. di Federico Baldi&C.

Account dated 1st February, 1.993 for metal control inspection on crankshaft pin: .....	<u>ITL 880,000</u>
--	--------------------

4) Gemi, Marine Onarim Sanayi Limited Sirketi

Account undated. Grinding of crankpins Nos. 4 to 5: .....	<u>TRL 350,000.000</u>
---	------------------------

5) Evren Denizcilik Nakliyat Ve Ticaret Limited Sirketi

Statement detailing extra payments to crew totalling 2,160.000\$USA

Our consulting surveyors advise item A (720.00\$USA) and item C (480.00\$USA) are relevant to average repairs.

6) Mobil International Aviation and Marine Sales Inc.

Account dated 19th March, 1.993 for supply of lub.oil 10,162.00\$USA.

Our consulting surveyors advise that 25 drums of Mobilgard 424 6,061.00\$USA would be required for recharging the system.

7) Cantiere E. Noe

Account dated 20th February, 1.993 for supply of one grinding tool, iron grinding bush, motor boat and custom's formalities totalling ITL 1,120,000.

Our consulting surveyor advises that the grinding tool and iron grinding bush would be required for repairs. It is his opinion however that the grinding tool (420,000ITL) would have a residual value of 50 por ciento. Kindly confirm your surveyor is in agreement.

**We look forward to receiving your reply.**

**Yours faithfully**

Tracy Hyland.

C.C.: The salvage Association  
Attn.: Mr. S. McCarthy

## 2. Miba Gleitlager AG

Account dated 30th December, 1.992 for supply of engine bearings that during our survey we found damaged but the Owners representative did not claim as damage. The total amount of the account is DEM 12,832.19 the following bearings are required for average repairs:

Main bearings 7 pairs: .....	DEM 7,300.72
Bottom end bearings 4 pairs: .....	DEM 3,196.00
	<hr/>
Proportion of packing and airfreight: .....	DEM 10,496.72
	640.03
Total: .....	<hr/>
	DEM 11,136.75

The listed quantity of spare parts are consistent with M.E.damage and prices are considered fair and reasonable.

## 3. S.N.C. di Federico Baldi&C.

Account dated 1st February , 1.993 for metal control inspection on crankshaft pins: ..... ITL 880,000.00

The works of this account are consistent with M.E. damage and prices are considered fair and reasonable.

## 4. Gemi, Marine Onarim Sanayi Limited Sirketi

Account undated. Grinding of crankpins N° 4 and 5; ..... TRL350,000,000.00

The works of this account are consistent with M.E. damage and prices are considered fair and reasonable.

## 5. Evren Denizcilik Nakliyat Ve Ticaret Limited Sirketi

Extra payments to crew totalling : .....	2,160.00 \$USA
A) Main bearings/Crankpin bearings renewal relevant to average repairs: .....	720.00 \$USA
B) Piston dismantling/replacing 960 \$USA relevant to average repairs 33 por ciento: .....	320.00 \$USA
C) Sump tank cleaning relevant to average repairs: .....	480.00 \$USA
	<hr/>
	1,520.00 \$USA

**6. Mobil international Aviation and Marine Sales Inc.**

Account dated 19th March, 1.993 supply of lub.oil 10,162.00 \$USA **Only 25** drums of Mobilgard 424 would be required for recharging the system for a total cost of:

Mobilgard 424 kilos 4500: .....	6,061.00 \$USA
Port differential 4500 * 3314	1,491.30 \$USA
	=====
	7,522.30 \$USA

**7. Cantiere E. Noe**

Account dated 20th February, 1.993 : ..... ITL 1,120,000.00

The works of this account are consistent with M.E. damage and prices are considered fair and reasonable.

It is our opinion that the grinding tool could have a residual value if the same work should be necessary on the same engine in the immediate future, but we do not think this should be considered feasible.

Yours faithfully

Giovanni Falzea

	<p><b><u>ADJUSTER'S NOTE</u></b></p> <p>We have seen all the vouchers customarily produced for the disturbances included herein and, except where otherwise noted, have either seen some documentary evidence indicating payment or have received, in reply to our specific enquiry, advices from the assured that payment has been effected.</p> <p style="text-align: center;"><b><u>AT AUGUSTA</u></b></p> <p><b><u>MATERIAL DATES</u></b></p> <p><b><u>1.992</u></b></p> <p><b><u>DECEMBER</u></b></p> <p>26th      0055    Main engine stopped.</p> <p>            0925    Main engine restarted and vessel deviated to Augusta.</p> <p>27th      1230    Vessel anchored at Augusta.</p> <p><b><u>1.993</u></b></p> <p><b><u>JANUARY</u></b></p> <p>4th        1915/             1930    Vessel shifted anchorage.</p> <p>6th        0800/             0955    Vessel shifted to berth.</p> <p>8th        2000    Engine trial cancelled due to further damage discovered.</p> <p>20th      0825/             1015    Vessel shifted berth.</p> <p><b><u>FEBRUARY</u></b></p> <p>3rd        0105    Vessel sailed from Augusta.</p>	




			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	
.....	.....	.....	ITL 1,422,540	ITL 1,530,060	
.....	.....	.....	ITL 1,422,540	ITL 1,530,060	

	<b><u>AT AUGUSTA</u></b> <b>(Continued)</b>	
ITL 2,952,600	..... <b>Brought forward</b> .....	.....
2,658,850	<b><u>GRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO DI AUGUSTA</u></b> (3 Accounts)  (Account dated 12th January, 1.993)	ITL 312,100
	Mooring on 6th January, 1.993 from 0900/1000 hours: .....	312,100
	Extra charge for public holiday: .....	
	Unmooring on 8th January, 1.993 from 2000/2100 ITL Hours: .....312,100 Night overtime: ..... <u>156,050</u>	468,150..
	Stamps: .....	ITL 1,094,350 <u>.....2,000</u>
	(Account dated 20th January 1.993)	ITL 1,094,350
	Mooring on 8th January, 1.993 from 2030/2100: ITL Hours: .....312,100 Night overtime: ..... <u>156,050</u>	
	Unmooring on 20th January, 1.993 from 0900/ ITL 0900 hours: ..... <u>312,100</u>	
	Stamps: ..... <u>2,000</u>	ITL 780,250
	Carrier forward: .....	T82,250 ITL 1,876,600
ITL 5,611,450	..... <b>Carrier forward</b> .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	
.....	.....	.....	ITL 1,422,540	ITL 1,530,060	
.....	.....	.....	ITL 1,422,540	ITL 1,530,060	

	<b><u>AT AUGUSTA</u></b> (Continued)	
ITL 5,611,450	<p>.....Brought forward .....</p> <p style="text-align: center;"><b>GRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO DI AUGUSTA</b></p> <p>(Continued)</p> <p style="text-align: center;"><b>Brought forward</b> .....</p> <p>(Accounted dated 6th February, 1.993)</p> <p>Mooring on 20th January, 1.993 from 0930/1015 ITL Hours: .....312,100</p> <p>Unmooring on 3rd February, 1.993 ITL from 0030/0115 hour: .....312,100</p> <p>Night overtime: .....<u>156,050</u></p> <p style="text-align: right;"><u>468,150</u> ITL 780,250</p> <p>Stamps: ..... <u>2,000</u></p>	<p>.....</p> <p style="text-align: right;">ITL 1,876,600</p> <p style="text-align: right;"><u>782,250</u> ITL 2,658,850 =====</p>
31,809,050	<p><b><u>AUGUSTEA IMPRESE MERITTIME E DI SALVATAGGI SPA.</u></b> (5 Accounts)</p> <p>(Account dated 14th January, 1.993)</p> <p>Tug assistance anchoring vessel on 4th January, 1.993 from 19- 25/2000 hours: .....<u>693,550</u></p> <p>Extra charge for vessel without engine: .....</p> <p>Out of hours service: .....</p> <p style="text-align: center;">Carried forward: .....</p>	<p style="text-align: right;">ITL 1,067,000</p> <p style="text-align: right;">320,100</p> <p style="text-align: right;"><u>693,550</u> ITL 2,080,650</p>
ITL 37,420,500	<p>.....Carried forward to pages <u>46/47</u>: .....</p>	<p>.....</p>

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	
.....	.....	.....	ITL 1,422,540	ITL 1,530,060	
.....	.....	.....	.....	2,658,850	
.....	.....	.....	ITL <u>1,422,540</u>	ITL <u>4,188,910</u>	

	<p style="text-align: center;"><b>AT AUGUSTA</b></p> <p style="text-align: center;">(Continued)</p>																															
	<p><b><u>AUGUSTEA IMPRESE MARITTIME E DI SALVATAGGI SPA</u></b> (Continued)</p> <p style="text-align: center;"><b>Brought forward:</b> .....</p> <p>(Account dated 14th January, 1.993)</p> <p>Tug assistance at anchorage from 20 hours 4th January, 1.993 to 0730 hours 6th January, 1.993, charged as follows:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">4th January, 1.993 4 hours assistance: .....</td> <td style="text-align: right; width: 10%;">ITL 1,228,000</td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td>Out of hours service: .....</td> <td style="text-align: right;">614,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5th January, 1.993 24 hours assistance: ..</td> <td style="text-align: right;">7,368,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Out of hours service: .....</td> <td style="text-align: right;">2,456,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>6th January, 1.993 7 hours assistance: ...</td> <td style="text-align: right;">2,149,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Extra charge for public holiday: .....</td> <td style="text-align: right;"><u>2,149,000</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">ITL 15,964,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Stamps: .....</td> <td style="text-align: right;"><u>2,000</u></td> <td style="text-align: right;"><u>15,966,000</u></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">ITL 18,048,650</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">Carried forward: .....</td> <td></td> </tr> </table> <p><b><u>ADJUSTERS' NOTE</u></b> These services were demanded by thePort Authorities en view of the vessel's damaged condition.</p>	4th January, 1.993 4 hours assistance: .....	ITL 1,228,000		Out of hours service: .....	614,000		5th January, 1.993 24 hours assistance: ..	7,368,000		Out of hours service: .....	2,456,000		6th January, 1.993 7 hours assistance: ...	2,149,000		Extra charge for public holiday: .....	<u>2,149,000</u>			ITL 15,964,000		Stamps: .....	<u>2,000</u>	<u>15,966,000</u>			ITL 18,048,650		Carried forward: .....		<p style="text-align: right;">ITL 2,082,650</p>
4th January, 1.993 4 hours assistance: .....	ITL 1,228,000																															
Out of hours service: .....	614,000																															
5th January, 1.993 24 hours assistance: ..	7,368,000																															
Out of hours service: .....	2,456,000																															
6th January, 1.993 7 hours assistance: ...	2,149,000																															
Extra charge for public holiday: .....	<u>2,149,000</u>																															
	ITL 15,964,000																															
Stamps: .....	<u>2,000</u>	<u>15,966,000</u>																														
		ITL 18,048,650																														
	Carried forward: .....																															



AT AUGUSTA (Continued)		
ITL 37,420,500	.....Brought forward from pages <u>42/43</u> .....	
	<b><u>AUGUSTEA IMPRESE MARITTIME E DI DALVATAGGI SPA</u></b> (Continued)	
	Brought forward: .....	ITL 30,536,500
	(Account dated 22nd February, 1.993)	
	Tug assistance unmooring vessel on 3rd February, ITL 1.993 from 0055/0120 hours: ..... 847,000	
	Out of hours service: ..... <u>423,500</u>	
	ITL 1,270,500	
	Dtamps: ..... <u>2,000</u>	<u>1,272,500</u>
		ITL 31,809,050
2,126,200	<b><u>G.PPE BOCCADIFUOCO&amp;C. S.R.L.</u></b>	
	(Account dated 15th February, 1.993)	
	Customs House Charges, as follows:	
	Inward clearance: .....	ITL 424,000
	Outward clearance: .....	283,000
	Fees for embarking spare parts: .....	680,000
	Fees for embarking spares parts: .....	510,000
	Customs indemnities: .....	50,400
	Customs indemnities: .....	<u>176,800</u>
		ITL 2,124,200
	Stamps: .....	<u>2,000</u>
		ITL 2,126,200
ITL 39,546,700	.....Carried forward .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
			ITL 1,422,540	ITL 4,188,910	
			18,048,650	13,760,400	
.....	.....	.....	935,200	793,800	ITL 397,200
			ITL 20,406,390	ITL 18,743,110	ITL 397,200

	<b><u>AT AUGUSTA</u></b> (Continued)	
ITL 39,546,700	Brought forward .....	.....
4,496,400	<b><u>GRUPPO BARCAIUOLI DEL PORTO DI AUGUSTA</u></b> (4 Accounts)  (Accounts dated 31st January, 1.993)  Launch service from 27th December, 1.992 to 31st January 93	ITL 4,496,400 =====
40,500	<b><u>AVVISATORE MARITTIMO AUGUSTA S.N.C.</u></b>  (Account dated 15th February, 1.993)  Amount for services rendered on sighting and identifying Inward and information about shifting inside harbour: .....  50% charge for night service: .....	ITL 13,500  <u>6,750</u> ITL 20,250
	Amount for services rendered on sightin and Identifying owtward ships: ..... ITL 13,500  5=% charge for night service: .....6,750	  <u>20,250</u> ITL 40,500
1,639,440	<b><u>COOPERATIVA UNIONE MARINAR A.R.L.</u></b> (3 Accounts)  (Varius dates)  Garbage removal whilst vessel at Augusta.	ITL 1,639,440 =====
ITL 45,723,040	.....Carried forward .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	ITL 20,406,390	ITL 18,743,110	ITL 397,200
.....	.....	.....	.....	2,474,200	2,022,200
.....	.....	.....	40,500		
.....	.....	.....	1,639,440		
.....	.....	.....	ITL 22,086,330	<b>ITL 21,217,310</b>	ITL 2,419,400

	AT AUGUSTA (Continued)	
ITL 45,723,040	..... <b>Brought forward</b> ..... .	.....
120,950	<b><u>CINTI CORRENTI POSTALI</u></b>  (Account dated 29th December, 1992)  Harbour Master fees: .....	ITL 120,950 =====
900,000	<b><u>DITTA ANTONIO POMPEANO&amp;FIGLI S.A.S.</u></b>  (Account dated 3rd February, 1.993)  Work affected by port laboures loading and unloading various Packages: .....	ITL 900,000 =====
338,100	<b><u>NOE DOMENICO GIBILISCO CONCETTA&amp;FIGLISNC</u></b>  (Account dated 7th January, 1.993)  Supply of 70 tons of fresh water on 7th January, 1.993: .....  Service rendered in overtime – 2 hours: .....  Stamps: .....	Itl 283,500  52,600  <u>2,000</u> ITL 338,100 =====
ITL 47,082,090	..... <b>Carried forward</b> .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PATICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	ITL 22,086,330	ITL 21,217,310	ITL 2,419,400
.....	.....	.....	.. 120,950		
.....	.....	.....	.....	277,000	623,000
.....	.....	.....	.....	.....	.. 338,100
.....	.....	.....	ITL 22,207,280	ITL 21,494,310	ITL 3,380,500

	<b>AT AUGUSTA</b> (Continued)	
ITL 47,082,090	..... <b>Brought forward</b> .....	.....
451,550	<p style="text-align: center;"><b><u>PRITRUZZELLO GIORGIO&amp;SALVATORE S.N.C.</u></b></p> <p>(Account dated 23 rd January, 1.993)</p> <p>Hand cleaner paste 24 TN: ..... @ ...ITL 2,400</p> <p>File flat smooth 250 mm 2 PC @.....ITL...<u>12,000</u></p> <p>Loctite is 495 2 TB @ : .....ITL...17,500</p> <p>Water finding paste 2 TB @ : .....ITL 16.500</p> <p>Transportation by motor barge: .....</p> <p style="text-align: right;">Carried forwar</p>	<p>ITL 57,600</p> <p>24,000</p> <p>35,000</p> <p><u>33,000</u></p> <p>ITL 149,600</p> <p><u>60,000</u></p> <p>ITL 209,600</p>
ITL 48,480,590	..... <b>Carried Forward</b> .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	ITL 22,207,280	ITL 21,494,310	ITL 3,380,500
.....	.....	.....	.....	.....	451,550
.....	.....	.....	ITL <b>22,207,280</b>	ITL 21,494,310	ITL 3,832,050



			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	ITL 22,207,280	ITL 21,494,310	ITL 3,832,050
.....	.....	.....	ITL 22,207,280	ITL 21,494,310	ITL 3,832,050

	AT AUGUSTA (Continued)	
ITL 48,480,590	.....Brought forward .....	.....
	<b><u>SIFFA FORNITURE MARITTIME S.R.L.</u></b> (Continued)	
	ITL Brought forward: ..... 299,450	ITL 517,600
	Battery prnligt UM-3 4 PC @ <u>ITL 400</u> : .....1,600	
	O-ring A.P.S. 30 PC @ <u>ITL 1,450</u> : .....43,500	
	Ball bearing single row 6201zz 2 PC @ <u>ITL 7,250</u> : .....14,500	
	V-belt A-13 2 PC @ <u>ITL 5,150</u> : .....10,300	
	ITL 369,350	
	Expenses: ..... <u>60,000</u>	
		<u>429,350</u>
		ITL 946,950
		=====
1,857,000	<b><u>TRIS TRANSPORTI S.A.S.</u></b> (36 Vouchers)  (Various dates)  Taxi service from 27th December, 1.992 to 3rd February, 1.993: .....	ITL 1,857,000
726,800	<b><u>ALITALIA</u></b>  (Account dated 8th January, 1.993)  Air ticked for Mr. Akbas, Catania/Rome/Istambul: .....	ITL 726,800
ITL 51,064,390	.....Carried forward .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	ITL 22,207,280	ITL 21,494,310	ITL 3,832,050
.....	.....	.....	.....	.....	946,950
.....	.....	.....	.....	.....	936,000
.....	.....	.....	.....	.....	726,800
.....	.....	.....	ITL 22,272,780	ITL 22,349,810	ITL 6,441,800

	AT AUGUSTA (Continued)	
ITL 51,064,390	.....Brought forward .....	.....
174,000	<p><b><u>HOTEL VILLA DEI CESARI</u></b> (Account dated 5th March, 1.993)</p> <p>Following expenses incurred from 27th December, 1.992 to 3th February, 1.993:</p> <p>Telex: ..... Radiocable: ..... Official telephone calls: ..... Sundry telephone calls ..... Official registered &amp; ship's mail: ..... Telefax: ..... Forms (stamps) photocopies: ..... Agency car: ..... Assistance of clerk to collect parcel in Genoa: .....</p> <p>Stamps: .....</p>	<p style="text-align: right;">ITL 401,000 40,300 696,000 100,000 25,000 186,000 150,000 70,000 <u>180,000</u> ITL 1,850,330 <u>2,000</u> ITL 1,850,330</p>
ITL 53,088,720	.....Carried forward .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	ITL 22,272,780	ITL 22,349,810	ITL 6,441,800
.....	.....	.....	.....	174,000	
.....	.....	.....	724,012	613,712	512,606
.....	.....	.....	ITL 22,996,792	ITL 23,137,522	ITL 6,954,406

	AT AUGUSTA (Continued)	
ITL 53,088,720	.....Brought forward .....	.....
336,800	<b><u>CONTI CORRENTI POSTALI ATTESTAZIONE</u></b> (2 Accounts)	
	Port health fees: .....	ITL 336,800
3,402,000	<b><u>G. BOZZANCA &amp; FIGLI</u></b> (Account dated 5th March, 1.993)	
	Agency fees for 1st 5 days: .....	ITL 850,000
	Fees for additional 30 days: .....	<u>2,550,000</u>
	Stamps: .....	ITL 3,402,000 <u>2,000</u>
		ITL 3,402,000
482,000	<b><u>DOTT. GIUSEPPE FASSARI</u></b> (Account dated 28th January, 1.993)	
	Gas free inspection on 19 <sup>th</sup> and 25th January, 1.993 to allow Mechanical working in main engine: .....	ITL 480,000
	Stamps: .....	<u>2,000</u>
		ITL 482,000
ITL 57,309,520	.....Carried forward .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	ITL 22,996,792	ITL 23,137,522	ITL 6,954,406
.....	.....	.....	336,800		
.....	.....	.....	3,402,000		
.....	.....	.....	.....	482,000	
.....	.....	.....	ITL 26,735,592	ITL 23,619,522	ITL 6,954,406

AT AUGUSTA		
(Continued)		
ITL 57,309,520	.....Brought forward .....	.....
1,202,000	<p><b><u>CAPT. I. MATARAZZO – SUPERCARGO STUDIO</u></b></p> <p>(Account dated 29TH January, 1.993)</p> <p>Lubricating oil test Mobilguard 424 from main engine</p> <p>Fees for performing subjet analysis at S.G.S. Servizi Redwood Private laboratory and for personal attendance: .....</p> <p>Transport to/from Augusta: .....</p> <p>Stamps: .....</p>	<p>ITL 1,130,000 <u>70,000</u></p> <p>ITL 1,200,000 <u>2,000</u></p> <p>ITL 1,202,000</p> <p>=====</p>
50,000	<p><b><u>DOTT. SERGIO MARCIANO</u></b></p> <p>(Account dated 14th January, 1.993)</p> <p>Public notary fees for Masters´s Note of Protest: .....</p>	<p>ITL 50,000</p> <p>=====</p>
661,600	<p><b><u>BOZZANCA( &amp; FIGLIO</u></b></p> <p>(Various dates)</p> <p>Costs incurred in transporting Mr. Mancarella from Catania to Genoa and return including taxi and petty expenses with a photo-cell for a graviner: .....</p>	<p>ITL 661,600</p> <p>=====</p>
ITL 59,223,120	.....Carried forward .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	ITL 26,735,592	ITL 23,619,522	ITL 6,954,406
.....	.....	.....	.....	1,202,000	
.....	.....	.....	.....	1,202,000	
.....	.....	.....	25,000	25,000	
.....	.....	.....	.....	.....	661,600
.....	.....	.....	ITL 26,760,592	ITL 24,846,522	ITL 7,616,0068

<b>AT AUGUSTA</b> (Continued)		
ITL 59,223,120	.....Brought forward .....	.....
818,720	<b><u>ASEA BROWN BOVERI</u></b> (Account dated 29th January, 1.993) 1 photo-cell copy for a graviner MK 4 PN 45626-103: .....	ITL 818,720 =====
1,120,000	<b><u>CANTIERE E. NOE S.R.L.</u></b> (Account dated 20th February, 1.993) Machining to size as required of: one grinding tool and two Couplings: ..... Fabrication of 1 cast iron grinding bush: ..... Motorboat expenses: ..... Custom's formalities: .....	ITL 420,000 500,000 120,000 80,000 ITL 1,120,000 =====
	<b><u>ADJUSTERS' NOTE</u></b> Account approved by Underwriters' Surveyor. The Underwriters' Surveyor has further commented that he does not consider any residual value for this equipment to be feasible. The wole of this account is accordingly allowed to Particular Average.  <b><u>ALLOW TO PARTICULAR AVERAGE:</u></b> .....	
ITL 61,161,840	.....Carried forward .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	ITL 26,760,592	ITL 24,846,522	ITL 7,616,006
.....	.....	.....	.....	.....	818,720
.....	.....	.....	.....	1,120,000	
.....	.....	.....	ITL 26,760,592	ITL 25,966,522	ITL 8,434,726

	AT AUGUSTA (Continued)	
ITL 61,161,840	.....Brought forward .....	.....
880.000	<p><b><u>S.N.C. DI FEDERICO BALDI &amp; C.</u></b></p> <p>(Account dated 1st February, 1.993)</p> <p>Metal control inspection carried out of crnkshaft pin of Sulzer engine 40L of the "Akmar 1" on 30th January, 1.993, including release of certificate: .....</p>	ITL 880.000 =====
	<p><b><u>ADJUSTRS NOTE</u></b></p> <p>(Account approved by Undewriters Surveyor.</p>	
	<b><u>ALLOW TO PARTICULAR AVERAGE:</u> .....</b>	.....
2,245,620	<p><b><u>NIGRA S.R.L.</u></b> (6 Accounts)</p> <p>(Accopunts dated 31st January, 1.993)</p> <p>Customs clearance of various spare parts: .....</p>	2,245,620 =====
	(Details before Adjusters)	
207,000	<p><b><u>SALVATORE PITRUZZELLO</u></b></p> <p>(Account dated 24th February, 1.993: .....</p>	ITL 207,000
ITL 64,494,460	.....Carried forward .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	ITL 26,760,592	ITL 25,966,522	ITL 8,434,726
..					
.....	.....	.....	.....	. 880,000	
.....	.....	.....	.....	1,280,425	965,195
.....	.....	.....	.....	207,000	
.....	.....	.....	ITL 26,760,592	ITL 28,333,947	ITL 9,399,921

	AT AUGUSTA (Continued)	
ITL 64,494,460	.....Brought forward .....	.....
6,253,130	<b><u>REMAINDER OF DISBURSEMENTS</u></b> , not connected with Average: .....	.....
2,000	<b>BOZZANCA &amp; FIGLIO</b> Stamps: .....	ITL 2,000 =====
ITL 70,749,590		
ITL 70,749,590	.....Carried forward to pages 72/73.....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	ITL 26,760,592	ITL 28,333,947	ITL 9,399,921
.....	.....	.....	.....	.....	6,253,130
.....	.....	.....	500	500	1,000
			ITL 26,761,092	ITL 28,334,447	ITL 15,654,051
.....	.....	.....	ITL 26,761,092	ITL 28,334,447	ITL 15,654,051

	<b>AT AUGUSTA</b> Continued)(	
	<b>PER SUPPLEMENTARY DISBURSEMENTS ACCOUNT OF BOZZANCA &amp; FIGLIO UNDATED TOTALLING <u>ITL 747,844</u></b>	
Italian Currency		
ITL 312,800	<b>BARCAIUOLI DEL PORTO DI AUGUSTA</b>  (Account dated 16th February, 1.993)  Launch service on 1st and 2nd February, 1.993: .....  Stamps: .....	ITL 310,000  2,000 <hr/> ITL 312.000 =====
63,000	<b><u>G.PPE BOCCADIFUOCO &amp; C. S.R.L.</u></b>  (Account dated 17th March, 1.993)  Customs indemnities for February, 1.993: .....	ITL 63,000
370,044	<b><u>NIGRA S.R.L.</u></b> , (3 Accounts)  (Accounts dated 28th February, 1.993)  Customs clearance of various spare parts: .....  (Details before Adjusters)	ITL 370,000
ITL 745,844	.....Carried forward .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	ITL 156,400	ITL 156,400	
.....	.....	.....	63,000		
.....	.....	.....	.....	152,515	ITL 217,529
.....	.....	.....	ITL 219,400	ITL 308,915	ITL 217,529

AT AUGUSTA (Continued)		
ITL 745,844	.....Brought forward .....	.....
2,000	<b>BOZZANCA &amp; FIGLIO</b> Stamps: .....	ITL 2,000
ITL 787,844	<b>TOTAL OF SUPPLEMENTARY DISBURSEMENTS</b> <u>ACCOUNT</u>	.....
70,749,590	<b>DISBURSEMENTS</b> , brought forward from pages <u>68/69</u> : .....	.....
ITL 71,497,434		
United States Currency  \$USA 45,802.33	Exchanged @ ITL 1,561/\$usa 1	
\$USA 45,802.33	.....Carried forward to pages <u>92/93</u> .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	ITL 219,400	308,915	ITL 217,529
.....	.....	.....	500	500	1,000
.....	.....	.....	ITL 219,900	ITL 309,415	ITL 218,529
.....	.....	.....	26,761,092	28,643,862	15,654,051
.....	.....	.....	ITL 26,980,992	ITL 28,643,862	ITL 15,872,580
.....	.....	.....	\$USA 17,284.43	\$USA 18,349.69	\$USA 10,168.21
.....	.....	.....	\$USA 17,284.43	\$USA 18,349.69	\$USA 10,168.21

	AT AUGUSTA (Continued)	
United States Currency		
\$USA 2,472.69	<p><b><u>SULZER DIESEL FRANCE S.A.</u></b></p> <p>(Account dated 9th February, 1.993)</p> <p>Bearing half 2 @ <u>FRF 3,202.50</u>: .....</p> <p>Bearing half 2 @ <u>FRF 3,202.50</u>: .....</p> <p>Extra cost for CIF: .....</p> <p style="text-align: right;">Exchanged @ FRF 5,585/\$USA 1: .....</p> <p style="text-align: center;"><b>ADJUSTERS'S NOTE</b></p> <p>Account approved by Underwriters' Surveyor</p> <p><b><u>ALLOW TO PARTICULAR AVERAGE:</u></b> .....</p>	<p>6,405.00</p> <p>6,405.00</p> <hr/> <p>FRF 12,810.00 1,000.00</p> <hr/> <p>FRF 13,810.00</p> <hr/> <p>\$USA 2,472.69</p> <hr/>
1,236.35	<p><b><u>SULZER DIESEL FRANCE S.A.</u></b></p> <p>(Account dated 9th February, 1.993)</p> <p>Bearing half 1: .....</p> <p>Bearing half 1: .....</p>	<p>FRF 3,202.50</p> <p>3,202.50</p> <hr/> <p>FRF 6,405.00</p>
ITL 3,709.04	.....Carried forward .....	.....

				<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	
				2,472.69	
.....	.....	.....		\$USA 2,472.69	

	<b>AT AUGUSTA</b> (Continued)	
\$USA 3,709.04	.....Brought forward .....  <b><u>SULZER DIESEL FRANCE S.A.</u></b> (Continued)  Brought forward: .....  Extra cost for CIF: .....	FRF 6,405.00  500.00  <hr/> FRF 6,905.00  <hr/> \$USA 1,236.35  <hr/>
8,636.55	<b>ADJUSTERS' NOTE</b>  (Account approved by Underwriters' Surveyor <b><u>ALLOW TO PARTICULAR AVERAGE:</u></b> .....  <b><u>MIBA GLEITLAGER AG.</u></b>  (Account dated 30th December, 1.992)  Engine bearings 7 pairs @ <u>DEM 1,042.96</u>  Engine bearings 6 pairs @ <u>DEM 799.00:</u> .....  Packing: .....  Freight charges: .....	DEM 7,300.72  4,794.00  <hr/> DEM 12,094.72 120.90  <hr/> DEM 12,215.62 616.57  <hr/> DEM 12,832.19  <hr/> \$USA 8,636.55  <hr/>
\$USA 12,345.59	.....Carried forward .....	

				<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	
.....	.....	.....		\$USA 2,472.69	\$USA
.....	.....	.....	.....	1,236.35	
.....	.....	.....	.....	\$USA 3,709.04	

	<b>AT AUGUSTA</b> (Continued)	
\$USA 12,345.59	.....Brought forward .....  <b><u>MIBA GLEITLAGER AG.</u></b> (Continued)  Account as stated: .....	\$USA 8,636.55 <hr/> <hr/>
	<b>ADJUSTERS' NOTE</b>  Account approved by Underwriters' Surveyor in the sum of <u>DEM 11,136.75 (\$USA 7,495.46).</u>	
	<b><u>ALLOW TO PARTICULAR AVERAGE:</u></b> .....	
	<b><u>REMAINDERS</u></b>	
4,000.00	<b>SERTRANS</b>  (Account dated 12th February, 1.993)  Forwarding and collecting of grinding apparatus 300 kg, including custom clearances, Turkey/Italy/Turkey: .....	\$USA 4,000.00 <hr/> <hr/>
	<b>ADJUSTERS' NOTE</b>  The grinding machine was required to grind and polish the Crankshaft pins	
\$USA 16,345.59	.....Carried forward .....	

				<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	
.....	.....	.....		\$USA 3,709.04	
.....	.....	.....	.....	7,495.46	\$USA 1,141.09
.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	4,000.00	
.....	.....	.....	.....	\$USA 15,204.50	\$USA 1,141.09

<b>AT AUGUSTA</b>		
(Continued)		
\$USA 16,345.59	.....Brought forward .....	.....
37,801.06	<p><b>GEMI, MARINE ONARIM SANAYI LIMITED SIRKETI</b></p> <p>(Account undated)</p> <p>Necessary repairs carried out to the vessel at port of refuge at Augusta en Italy as a result of the main engine damage.</p> <p><b>The cost of these repairs which were effected by correcting and honing the crankpins nos. 4 and 5 of which the original diameters were 330 mm by means of a special apparatus thus taking off 8 mm from each pin and reducing to 822 mm: .....</b></p> <p style="text-align: right;">Exchanged @ TRL 9,259/\$USA 1: .....</p>	<p>TRL 350,000,000</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>\$USA 37,801.06</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/>
2,160.00	<p style="text-align: center;"><b>ADJUSTERS´NOTE</b></p> <p>Account approved by Undewriters´Surveyor</p> <p><b><u>ALLOW TO PARTICULAR AVERAGE:</u> .....</b></p> <p><b><u>EXTRA PAYMENTS TO CREW,</u></b> for extra work done during repairs:</p> <p style="margin-left: 40px;">a) Main bearing/crankpin bearing removal/renewal.</p> <p style="margin-left: 40px;">6crew mwmbers @ \$USA 120.00: .....</p> <p style="text-align: right;">Carried forward: .....</p>	<p>\$USA 720.00</p> <hr style="border-top: 1px solid black;"/> <p>\$USA 720.00</p>
\$USA 56,306.65	.....Carried forward .....	.....

				<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	
.....	.....	.....	.....	\$USA 15,204.50	\$USA 1,141.09
.....	.....	.....	.....	37,801.06	
.....	.....	.....	.....	\$USA 53,005.56	\$USA 1,141°.09

	<b>AT AUGUSTA</b> (Continued)	
\$USA 56,306.65	.....Brought forward .....  <b><u>EXTRA PAYMENT TO CREW</u></b> (Continued)  Brought forward: .....  b) Piston removal/renewal. 6 crew members @ <u>\$USA 160.00</u> : .....  c) Sump tank cleaning. 4 crew members @ <u>\$USA 120.00</u> : .....	\$USA 720.00  960.00  480.00  <hr/> \$USA 2,160.00  <hr/> <hr/>
	<b>ADJUSTERS' NOTE</b>  Account approved by Undewriters' Surveyor in the sum of <u>\$USA 1,520.00</u> .  Notwithstanding that the crew were negligent in failing to clean the sump tank correctly on 24th December, 1.992, the sump tank was required to be cleaned as a consequence of the repairs to the crankshaft effected in situ.  The cost of cleaning the sump has therefore been allowed to Particulaer Average.   <b><u>ALLOW TO PARTICULAER AVERAGE:</u></b> .....  <b><u>REMAINDER:</u></b> .....	
\$USA 56,306.65	.....Carried forward .....	.....

				<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	.....	\$USA 53,005.56	\$USA 1,141.09
.....	.....	.....	.....	1,520.00	
.....	.....	.....	.....		640.00
.....	.....	.....	.....	\$USA 54,525.56	\$USA 1,781.09

	<b>AT AUGUSTA</b> (Continued)	
\$USA 56,306.65	.....Brought forward .....	
31,477.94	<p><b><u>WAGES AND MAINTENANCE</u></b>, of Master, Officers and crew during prolongation of the voyage occasioned by the vessel putting into Augusta as a port of refuge, whilst detained there effecting repairs necessary for the safe prosecution of the voyage and until regaining en equivalent position on course.</p> <p style="text-align: center;"><b>MATERIAL DATES</b></p> <p><b><u>1.992</u></b></p> <p style="text-align: center;"><b>DECEMBER</b></p> <p>26th      0925      Comence desviation to Augusta</p> <p>27<sup>th</sup>      1230      Anchorage at Augusta.</p> <p><b><u>1.993</u></b></p> <p style="text-align: center;"><b>FEBRUARY</b></p> <p>3rd      0115      Vessel sailed from Augusta.</p> <p style="text-align: center;">Regainend equivalent position on voyage (estimated)</p> <p style="text-align: center;">or 38 days 23 hours 35 minutes</p> <p style="text-align: center;"><u>say</u> 39 days =====</p>	
\$USA 87,784.59	.....Carried forward .....	

				<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	.....	\$USA 54,525.56	\$USA 1,781.09
.....	.....	.....	.....	\$USA 54,525.56	\$USA 1,781.09

	AT AUGUSTA (Continued)	
\$USA 87,784.59	<p>.....Brought forward .....</p> <p><b><u>WAGES AND MAINTENANCE</u></b> (Continued)</p> <p>Wages per month: .....</p> <p style="text-align: center;">39 days in proportion: .....</p> <p style="text-align: right;">Exchanged at various rates: .....</p> <p><b>Maintenance</b></p> <p>23 men for 39 days <u>\$USA 6.00</u> per man per day: .....</p>	<p>.....</p> <p>TRL 180,643,165</p> <hr/> <p>TRL 228,814,676</p> <hr/> <p>\$USA 26,095.94</p> <hr/> <p>5,382.00</p> <hr/> <p>\$USA 31,477.94</p> <hr/>
11,435.70	<p><b><u>FUEL AND STORES</u></b>, consumed during the prolongation of the voyage occasioned by the deviation to, detention at Augusta and until regaining an equivalent position on course.</p> <p style="text-align: right;">Fuel oil, 26,5 MT @ <u>\$USA 139.00</u>: .....</p> <p style="text-align: right;">Gas oil, 30,8 MT @ <u>\$USA 224.00</u>: .....</p> <p style="text-align: right;">Stores: .....</p>	<p>\$USA 3,683.50</p> <p>6,899.20</p> <p>853.00</p> <hr/> <p>\$USA 11,435.70</p> <hr/>
	<p><b>ADJUSTER´ NOTE</b></p> <p>The allowance is based on information supplied by the vessel and our Consulting Surveyor´s advices.</p>	
\$USA 99,220.29	.....Carried forward .....	.....

				<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
..... ..	..... ...	.....	.....	\$USA 54,525.56	\$USA 1,781.09
.....	.....	.....	.....	\$USA 54,525.56	\$USA 1,781.09

	<b>AT AUGUSTA</b> (Continued)	
\$USA 99,220.29	.....Brought forward .....	.....
10,162.00	<p><b><u>MOBIL INTERNATIONAL AVIATION AND MARINE SALES INC.</u></b></p> <p>(Account dated 19th March, 1.993)</p> <p>25 drums Mobilgard 424 4,500 kilos @ <u>\$USA 134,692</u> per 100 kilos: .....</p> <p>10 drums Mobilgard 300 1,800 kilos @ <u>\$USA 111,885</u> per 100 kilos: .....</p>	<p>\$USA 6,061.00</p> <p><u>2,087.00</u></p> <p>\$USA 10,162.00</p> <hr/>
	<b>ADJUSTERS´ NOTE</b>	
	Account approved by Underwriters´ Surveyor in the sum of <u>\$USA 7,522.30</u> .	
	<b><u>ALLOW TO PARTICULAR AVERAGE:</u></b> .....	.....
	<b><u>REMAINDER:</u></b> .....	.....
1,389.19	<p style="text-align: center;"><b>AMERICAN BUREAU OF SHIPPING</b></p> <p>(Account dated 21st January, 1.993)</p> <p>Main engine condition/repair survey Special attendance fees, 8th /9th January, 1.993: .....</p> <p>Expenses: .....</p>	<p>ITL 1,078,920 729,000 <u>389,450</u></p> <p>ITL 2,197,370</p> <hr/> <p>\$USA 1,389.19</p> <hr/>
	Exchanged @ ITL 1,581.76/\$USA 1.00: .....	
\$USA 110,771.48	.....Carried forward .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	\$USA 42,460.64	\$USA 54,978.56	\$USA 1,781.09
.....	.....	.....	.....	7,522.30	.....
.....	.....	.....	.....	.....	2,639.70
.....	.....	.....	.....	1,389.19	.....
.....	.....	.....	\$USA 42,460.64	\$USA 63,890.05	\$USA 4,420.79

	<b>AT AUGUSTA</b> (Continued)	
\$USA 110,771.48	.....Brought forward .....	.....
7,011.78	<b>AMERICAN BUREAU OF SHIPPING</b>  (Account dated 26th February, 1.993)	
	Main engine damage repair survey: .....	ITL 6,473,520
	Special attendance fees, 28th and 30th January and 22nd February, 1.993.: .....	<u>3,240,000</u>
		<b>ITL</b>
		9,713,520
	Expenses: .....	1,197,820
		ITL
		11,197,820
		\$USA
	Exchanged @ ITL 1,597/\$USA 1: .....	7,011.78
1,821.40	<b><u>TURIZN VE TICARET A.S.</u></b>  (Account dated 27th January, 1.993)	
	Airfare for Owners´ Superintendent Mr. S. Akbas:	ITL
	Istambul/Rome/Istambul: .....	2,940,000
	Rome/Catania/Rome: .....	<u>2,336,000</u>
		TRL
		5,276,000
	Airfare for repairer Mr.M. Kizilkan:	TRL
	Istambul/Rome/Istambul: .....	2,940,000
	Rome/Catania/Rome: .....	<u>2,336,000</u>
		TRL
	Carrier forward: .....	10,552,000
\$USA 119,604.66	.....Carried forward .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	\$USA 42,460.64	\$USA 63,890.05	\$USA 4,420.79
.....	.....	.....	.....	7,011.78	
.....	.....	.....	\$USA 42,460.64	\$USA 70,901.83	\$USA 4,420.79

	<b>AT AUGUSTA</b> (Continued)	
\$USA 119,604.66	.....Brought forward .....	.....
	<b><u>TURIZM VE TICARET A.S.</u></b> (continued)	
	Brought forward: .....	TRL 10,552,000
	Airfare for repairer Mr.A. Kurey:	
	TRL	
	Istambul/Rome/Istambul: .....2,940,000	
	Rome/Catania/Rome: ..... <u>2,336,000</u>	
		<u>5,276,000</u>
		TRL 15,828,000
		=====
	Exchanged @ TRL 8,690/\$USA 1: .....	\$USA 1,821.40
		=====
12,950.33	<b><u>OWNERS' SUPERINTENDENT</u></b> , Mr. S. Akbas' fees attending vessel at Augusta from 28th December, 1.992 to 4th February, 1.993.	
	Fees: 37 days @ <u>USD 350.00</u> : .....	\$USA 12,950.00
		=====
45,802.33	<b><u>DISBURSEMENTS</u></b> , brought down from pages <u>72/73</u> .....	.....
\$USA 178,356.99	Carried down to .....Summary of Disbursements .....	.....

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	\$USA 42,460.64	\$USA 70,901.83	\$USA 4,420.79
.....	.....	.....	.....	1,821.40	
.....	.....	.....	.....	12,950.00	
.....	.....	.....	17,284.43	18,349.69	10,168.21
.....	.....	.....	\$USA <u>59,745.07</u>	\$USA <u>104,022.92</u>	\$USA <u>14,589.00</u>

	<b>SUMMARY OF DISBURSEMENTS</b>	
United States Currency		
\$USA 178,356.99	<b><u>DISBURSEMENTS AT AUGUSTA</u></b> , brought down from ages <u>92/93</u> : .....	
3,997.60	<b>ALLOWANCE FOR GENERAL AVERAGE INTEREST AND COMMISSION PER YORK/ANTWERP RULES, 1.974</b>	
	Interest at 7% per annum from date of payment of accounts to the date of this Adjustment: .....	\$USA 3,432.26
	Commission, 2% on <u>\$USA 28,267.13</u> : .....	<u>565.34</u> \$USA 3,997.60
2,600.00	<b><u>EVREN DENIZCILIK NAKLIYAT VE TICARET LTD.</u></b>	\$USA 2,600.00
	Owners' out of pocket expenses in connection with this claim: .	
17,246.00	<b><u>POSEIDON AVERAGE ADJUSTERS (LONDON) LTD.</u></b>	
	Out of pocket expenses including telexes, postage, telephone calls, fax and courier charges, Ship Valuers' fees, consulting Surveyors' fees, typing and binding this Qdjustment and additional copies: .....	\$USA <u>3,746.00</u> \$USA 3,746.00
	Carried forward: .....	
\$USA 202,200.59	.....Carried forward .....	

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	\$USA 59,745.07	\$USA 104,022.92	\$USA 14,589.00
.....	.....	.....	3,997.60		
.....	.....	.....	850.00	1,750.00	
.....	.....	.....	\$USA 64,592.67	\$USA 105,772.92	\$USA 14,589.00

<p>\$USA 202,200.59</p>	<p>.....Brought forward .....</p> <p><b><u>POSEIDON AVERAGE ADJUSTERS (LONDON) LTD.</u></b></p> <p>(Continued)</p> <p>Brought forward: .....</p> <p>Fees for our services, including attending on receipt of news of the casualty and advising generally, obtaining General Average security from the Concerned in cargo; examining preliminary documentation and requesting and obtaining additional documents and information; meeting with our Consulting Surveyors; correspondence with the Concerned in Cargo and generally; correspondence with Underwriters' surveyor to obtain approval of cause of damage and repair accounts, adjusting accounts and allowances, calculating General Average commission and interest, computing contributory values of ship and cargo and apportioning the General Average; there after attending to settlement hereunder for this Adjustment: .....</p> <p>(Account not paid)</p>	<p>.....</p> <p>\$USA 3,746.00</p> <p><u>13,500.00</u></p> <p>\$USA 17,246.00</p>
<p>\$USA 202,200.59</p>		

			<b>GENERAL AVERAGE</b>	<b>PARTICULAR AVERAGE</b>	<b>REMAINDER</b>
.....	.....	.....	\$USA 64,592.67	\$USA 105,772.92	\$USA 14,589.00
.....	.....	.....	6,529.00	10,717.00	
.....	.....	.....	\$USA 71,121.67	\$USA 116,489.92	\$USA 14,589.00

APPORTIONMENT OF GENERAL AVERAGE

**General Average**, as above \$USA 71,121.67

**Apportioned**

<b>Ship</b> Valued in sound condition, per certificate copied on page 35 : ....	\$USA 2,600,000		
Deduct, <b>damage:</b> .....	<u>106,605</u> \$USA 2,493,395		
<b>Add</b> , made good in General Average:	<u>10,983</u> \$USA 2,504,378	pays	\$USA 64,448.97
<b>Freight</b> , none at risk: .....	---		-----
<b>Cargo</b> , 6,000 metric tons ordinary grey Portland cement, in bulk: .....	<u>259,290</u> \$USA 2,763,668	pays	6,672.70 \$USA 71,121.67
	=====		

Or 2.573452021%

**Application of claim to policy of insurance**

**ON:** Hull and Machinery, etc. Valued at USD 3,000,000

**PERIOD:** 12 months from 1200 hours 19th May, 1.992

**CONDITIONS:** Institute Time Clauses – Hull 1.10.83. Including Negligence of Charterers and Repairers, or Charterers are not an insured hereunder from line 67 of I.T.C. Hulls (1.10.83), excluding Collision Liability. Deductible \$USA 25,000.  
All machinery damage deductible \$USA 25,000 (equivalent T.L. and subject to 10% Devaluation clause). Institute Radioactive Contamination Exclusion clauses.

<b><u>CLAIM:</u></b>	<b><u>Ship's Proportion of General Average</u></b> , as above	\$USA 64,311.19
	<b><u>Particular Average on Ship</u></b> , as above: .....	116,489.92
		<hr/> \$USA
		180,801.11
	<b><u>Less</u></b> , Additional machinery damage deductible	25,000.00
		<hr/> \$USA
		155,801.11
	<b><u>Less</u></b> , Policy deductible: .....	25,000.00
		<hr/> \$USA
		130,801.11
		<hr/> <hr/>

**ON OF CLAIM TO POLICY OF INSURANCE**  
(Continued)

**APPLICATI**

**INSURED WITH:**

100%	Commercial Union Sigorta A.S. Istanbul, Pays: .....	\$USA 130,938.89
====		=====

A.W. Hamilton.

65, Leadenhall Street,  
London EC3A 2AD.  
30th November, 1.993

---

DIRECTOR