



**Universidad
de La Laguna**

**ESCUELA POLITÉCNICA SUPERIOR DE INGENIERÍA
SECCIÓN DE NÁUTICA, MÁQUINAS Y RADIOELECTRÓNICA NAVAL**

TRABAJO DE FIN DE GRADO

SEGUROS MARÍTIMOS

GRADO EN NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

Alumna: María Torres Guillén

Directores:

Dr. D. Juan I. Gómez Gómez

Dr. D. José Agustín González Almeida

SEPTIEMBRE 2018

D. Juan I. Gómez Gómez, Profesor de la UD de Ciencias y Técnicas de la Navegación, perteneciente al Departamento de Ingeniería Agraria, Náutica, Civil y Marítima de la Universidad de La Laguna:

Expone que:

D/D^a. **María Torres Guillén** con **DNI 42412653D**, ha realizado bajo mi dirección el trabajo fin de grado titulado: **“Seguros Marítimos”**

Revisado dicho trabajo, estimo reúne los requisitos para ser juzgado por el tribunal que sea designado para su lectura.

Para que conste y surta los efectos oportunos, expido y firmo el presente documento.

En Santa Cruz de Tenerife a 02 de septiembre de 2018.



Fdo.: Juan I. Gómez Gómez.

Director del trabajo.

D. José Agustín González Almeida, Profesor de la UD de Ingeniería Marítima, perteneciente al Departamento de Ingeniería Agraria, Náutica, Civil y Marítima de la Universidad de La Laguna:

Expone que:

D/D^a. **María Torres Guillén** con **DNI 42412653D**, ha realizado bajo mi dirección el trabajo fin de grado titulado: **“Seguros Marítimos”**

Revisado dicho trabajo, estimo reúne los requisitos para ser juzgado por el tribunal que sea designado para su lectura.

Para que conste y surta los efectos oportunos, expido y firmo el presente documento.

En Santa Cruz de Tenerife a 02 de septiembre de 2018.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'José Agustín González Almeida', with a long horizontal line extending from the end of the signature.

Fdo.: José Agustín González Almeida.

Director del trabajo.

INDICE

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES.....	7
ÍNDICE DE TABLAS.....	7
RESUMEN.....	9
ABSTRACT.....	9
OBJETIVOS.....	11
INTRODUCCIÓN.....	13
METODOLOGÍA.....	15
DESARROLLO.....	17
Concepto y caracteres.....	17
Fuentes legales.....	20
Influencia de la regulación inglesa en las fuentes legales.....	20
Regulación nacional.....	21
Las cláusulas del seguro marítimo de la UNCTAD.....	22
Condiciones de la ILU y la IUA.....	25
Elementos personales del contrato.....	27
Asegurador.....	27
El asegurado y tomador del seguro.....	29
Los cesionarios del contrato en el seguro de buques.....	30
La póliza.....	31
Los intereses asegurables.....	32
Seguro del buque.....	34
Seguro de mercancías.....	36
El flete.....	37
Cargamento (desembolsos).....	39
La responsabilidad armadora (responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación).....	40
El valor asegurado.....	41
El riesgo.....	43
La cobertura de riesgos en el seguro de cascos IHC.....	47
Cobertura de riesgos en el seguro de mercancías ICC.....	60
Riesgos excluidos.....	64
Riesgos excluidos por las coberturas IHC.....	64

Riesgos excluidos en la cobertura ICC.....	67
La agravación del riesgo asegurado	70
El periodo de cobertura del riesgo.....	73
Deberes y obligaciones del asegurado.....	75
Declaración del riesgo.....	76
Pago de la prima.....	77
Comunicación del siniestro	78
Deber de evitar o aminorar el daño.....	78
Obligaciones del asegurador	79
Liquidación del siniestro. Acción de avería y abandono.	81
Acción de avería	82
La acción de abandono.....	83
Liquidación del siniestro y pago de la indemnización.....	86
La subrogación	87
Prescripción de acciones	88
Franquicias deducibles.	88
Los Clubes de protección e indemnización	90
Antecedentes y organización actual.	91
Requisitos de admisión y obligaciones de los miembros.....	93
Caracteres generales de la cobertura.	94
Riesgos cubiertos.....	96
Préstamo a la gruesa.....	103
Especialidades del seguro de buques pesqueros.....	103
Importancia del Seguro obligatorio de responsabilidad civil.....	105
Cobertura especial de riesgos vinculados a piratería.	106
Ejemplos de seguro en accidentes famosos	110
Titanic.....	110
Prestige.....	113
CONCLUSIONES	115
BIBLIOGRAFÍA.....	117

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: El Titanic en el puerto de Belfast. Fuente: inlander.com.....	110
Ilustración 2: Documento del seguro del Titanic. Fuente: verdaderahistoriadeltitanic.blogspot.com	111
Ilustración 3: Prestige partido por la mitad. Fuente: elespanol.com	113
Ilustración 4: Las costas bañadas de negro, y voluntarios ayudando en el desastre. Fuente: elpais.com.....	114

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Ejemplo de abordajes cruzados y simple José Luis Gabaldón García "Curso de Derecho Marítimo Internacional" 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 840	58
--	----

RESUMEN

El presente trabajo de fin de grado expone la importancia de los seguros marítimos, explicando sus principales características y aplicaciones.

De tal manera en el trabajo se explicará la evolución de los seguros marítimos hasta como los conocemos hoy en día. Explicando el tipo de seguros que se aplican a los diferentes tipos de mercancías o buques.

Para finalizar, distinguiremos los riesgos y coberturas que se dan en los diferentes contratos de seguro, así como los participantes en él mismo.

ABSTRACT

The aim of the project is to show the importance of maritime insurance, explaining the characteristic and application of the insurance.

In the project we going to explain the evolution of the insurance. So that, we learn to difference the kind of insurance and the application for the different vessels and cargos.

Finally, it's important to know what kind of risks and coverage offer the insurance, and we must to know who participated in an insurance contract.

OBJETIVOS

El objetivo de este trabajo es conocer todo lo necesario en cuanto a los seguros marítimos. Para llevarlo a cabo desarrollaremos los siguientes puntos:

1. Concepto y caracteres del seguro
2. Conocer la evolución de los seguros con los pasos de los años
3. Se debe conocer las distintas personas que participarán en el desarrollo del seguro
4. Cómo se desarrolla el contrato y los diferentes modelos de seguro que existen
5. Los objetos que se pueden asegurar, así como los riesgos a los que se encuentran sometidos

INTRODUCCIÓN

Los contratos de seguros nacieron en la mar debido a los grandes riesgos que se veían sometidos los buques en estas. Al pasar los años, los seguros se van ampliando y pasando a formar parte de otras actividades terrestres.

La necesidad de seguros marítimos se justifica por la intensa cantidad de riesgos de la mar, el equilibrio de las posiciones de los negociantes, la cantidad de diferentes objetos de mercancías y la amplitud mundial de los negocios por la mar.

Los primeros seguros marítimos nacen a principios del S.XIV en las ciudades italianas, debido a la inmensa cantidad de tráfico por el mar Mediterráneo y la necesidad de proteger a los transportistas. A esto se le añade, que la Iglesia Católica prohibió realizar préstamos a la gruesa, haciendo que la necesidad de un seguro marítimo se intensificara. En lo referente a la economía sería imposible que hubiera una actividad de comercio tan grande que no cuenten con seguros que les garantice conservar el patrimonio de sus bienes.

Al nacer estas en el S.XIV se redacta una regulación legal llamada “Ordenanza de los Magistrados de Barcelona” de 1484, influenciada por la navegación del mediterráneo.

Posteriormente, empiezan a destacar otras regulaciones legales en las “Ordenanzas de Burgos de 1538 y en las de Bilbao de 1560. Y en Francia la más importante pasa a ser el “Guidon de la mer” de 1556-1584 influenciando a la Ordenanza Francesa de Colbert de 1681 y los Códigos Europeos.

En la actualidad el seguro marítimo está muy influenciado por la cultura inglesa hablando a nivel mundial. El seguro tal y como lo conocemos hoy es una combinación de las diferentes pólizas que nacieron en Inglaterra. Ellas son:

- Pólizas SG (Ship-goods)
- Lloyd’s London Assurance y Royal Exchange (Creada a comienzos del siglo XIX)
- ILU- Institute of London Underwriters (finales del S.XIX)
- MIA-Marine Insurance Act de 1996

- Pólizas de Casco, maquinaria y carga A,B,C (S.XX, años 80)

Antiguamente sólo se podían asegurar las naves y artefactos navales. Pero el mundo marítimo ha crecido tan rápido y es tan importante para el transporte de todo tipo de mercancías, que hoy en día se puede asegurar muchos más objetos como pueden ser la carga, flete y responsabilidades civiles que estén relacionadas tanto con actividades marítimas como portuarias, e incluso buques en estado de reparación

METODOLOGÍA

Para el desarrollo del presente trabajo hemos seguido una serie de pautas. En primer lugar, hemos definido el concepto y caracteres de contratos, para lo cual hemos accedido a diferentes fuentes.

A continuación, procedimos a investigar la aparición de estos tipos de contratos y quienes son las personas que se involucran en ellos. Para continuar, era necesario conocer qué tipo de objetos se pueden asegurar y a que riesgos pueden estar sometidos.

Se debe conocer, que al igual que en todo contrato, se presenta una serie de obligaciones y deberes para las partes intervinientes en el contrato. Debíamos saber qué es lo que hace que ese contrato sea verídico, para ello definimos que es una póliza.

Por último, era de vital importancia conocer que sucedería en caso de siniestro. Descubriendo así que hay una liquidación a cambio de una prima. Y esa liquidación puede ser de diferentes tipos.

DESARROLLO

Concepto y caracteres.

“El seguro marítimo podemos definirlo como el contrato por el que el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado, a cambio de una prima y dentro de los límites convenidos, los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados con ocasión de la navegación marítima”¹.

En esta definición con navegación marítima se incluye mientras se está navegando, los momentos de quietud que la precedan, interrumpen o subsigan, es decir el seguro también cubre los buques que están en construcción o reparación, o la permanencia de un buque o de la carga en un puerto.

De la definición, también podemos deducir que la función principal de los seguros marítimos es la parte indemnizatoria surgiendo así el concepto de “principio de indemnidad”. Éste consiste en reparar los daños que pueda sufrir el patrimonio del asegurado, pero nunca puede obtener éste un beneficio, es decir que su situación patrimonial sea mayor después del siniestro. Además, las regulaciones nacionales persiguen mucho este tipo de hechos para que no se produzcan siniestros provocados por el asegurador.

Hay que tener en cuenta que es un contrato entre dos empresarios, no entre un consumidor y empresario como pasaría con un seguro de consumidores. Los empresarios marítimos tienen un poder tan grande económicamente como el de la empresa aseguradora. Por lo tanto, hay que tratar al seguro marítimo como un seguro entre iguales. Excepto pequeños buques pesqueros, embarcaciones de recreo que no tienen la misma condición económica que una grande empresa naviera. Cuando se trata de embarcaciones civiles se tratarán como si fueran un consumidor-asegurado terrestre.

¹ Ignacio Arroyo Martínez “Compendio de derecho marítimo (Ley 14/2014, de navegación marítima” Quinta edición, año 2014. Editorial Tecnos pp 356

El contrato de seguros tiene las siguientes características, es consensual, oneroso y bilateral, sinalagmático, de tracto sucesivo, aleatorio, de buena fe superlativa (*uberrima bona fide*). Las cuales definiremos una por una a continuación:

- *Consensual*: su validez no está determinada de ninguna manera. Aunque el asegurador tiene que entregar al asegurado un certificado provisional a la póliza, la LNM en los artículos 407.2 y 421 expone que puede ser aprobado por cualquier medio que demuestre que existe la cobertura, por ejemplo, demostrando el pago de las primas.
- *Bilateral o plurilateral*: puede ser bilateral, un pacto entre dos partes, en este caso un asegurado y asegurador. Pero también puede ser plurilateral, en algunos contratos aparece la figura del beneficiario como tercero, que sería el que recibiría la cuantía de la indemnización. Esta figura suele ser típica en los contratos de mercancías donde cargador y destinatario son personas diferentes.
- *Oneroso*: ambas partes están involucradas. El asegurado debe de pagar las primas mientras que el asegurador tiene que hacerse cargo de la indemnización en caso de que ocurra un siniestro.
- *Sinalagma*: esta característica es común a cualquier tipo de seguro. Consiste en que el asegurador no tiene que pagar siempre la indemnización, es decir si no ocurre ningún siniestro el asegurador no pagará ninguna indemnización.
- *De tracto sucesivo*: se dan en un tiempo temporal pactado en la póliza. En ese tiempo el asegurador se compromete a otorgar cobertura ante los diferentes riesgos mientras el asegurado paga una prima que cubre la totalidad de ese periodo (pueden ser uno o varios viajes o un plazo temporal)
- *Aleatoriedad*: esta es la característica más significativa del contrato de seguros. Para ello deberemos distinguir entre riesgo y siniestro. Su principal diferencia es que el riesgo siempre existe, mientras que el siniestro puede ocurrir o no, es decir hay una posibilidad no una

certeza. En lo referente a la mar siempre existe un riesgo, por lo cual es importante que haya un contrato de seguro que cubra al asegurado ante esos riesgos. El riesgo existe y puede ocurrir o no ocurrir, si éste no ocurre el asegurador no tiene que pagar la indemnización. La obligación de indemnizar al asegurado que tiene el asegurador sólo se pone en marcha si ocurre el siniestro (es decir que ocurre el riesgo). Por lo tanto, hay una aleatoriedad en este tipo de contratos, “aleas=riesgo” se puede producir un daño o no.

- *De buena fe superlativa (uberrima bona fide):* Todos los contratos tienen que tener un principio de buena fe. Las dos partes del contrato tienen que comportarse adecuadamente y cumplir las cláusulas del contrato. El asegurador tiene que saber cómo es la situación del buque, el cargamento, el flete, etc. y los riesgos a los que están sometidos. La LNM obliga al asegurado a dar una declaración de ese estado al asegurador. Si el asegurado incumple ese principio de buena fe, puede llegar a provocar la anulación del contrato y que no se pague la indemnización.
- *Pluralidad heterogénea de riesgos:* los seguros están sometidos a una diversidad de riesgos muy diferentes entre sí, sobre todo en el campo marítimo. Por lo tanto, la LNM, tiene un campo destinado a especificar que Riesgos son cubiertos y cuales son excluidos. Aunque estos pueden cambiar, si son pactados en la póliza entre asegurador y asegurado.
- *Pluralidad de intereses:* la cantidad de diversas cosas que se pueden asegurar han hecho que aparezca diferentes tipos de seguros marítimos regulados en el artículo 409 de la LNM. Esas modalidades de seguro son llamadas: Seguro de casco o buques, seguro de facultades o mercancías o cargamentos, seguro de flete, seguro de responsabilidad civil del naviero o seguro de protección e indemnización (P&I) y seguros de cualquier otro interés patrimonial legítimos expuestos a los riesgos de la navegación.
- *Dispositivo:* Salvo que se exprese lo contrario, las partes podrán pactar que riesgos quedan incluido o excluidos (artículo 407 LNM)

Fuentes legales.

El seguro marítimo es regulado por la LNM (Ley de navegación marítima). El capítulo VII de la LNM, abarcando desde los artículos 406 al 467 va dedicados a los seguros marítimos.

En esos artículos se pueden hacer tres divisiones. En la primera división tratan las disposiciones generales; en la segunda las comunes a los distintos tipos de seguros; y, por último, las especiales de algunas clases de seguro. Hay que recordar que los tipos de pólizas en las que se han adaptado el seguro son anglosajones, por lo cual se ha adaptado la LNM a nuestra tradición jurídica. Así, actuamos conforme al Derecho de la Unión Europea sobre seguros de Grandes Riesgo, haciendo que no haya una parte más benefactora que la otra.

Antiguamente, los seguros estaban regulados por el Código de Comercio (artículos 737-805). Pero con estas surgían problemas y fueron fuentes de diferentes debates, hasta que para evitar esos problemas se decidieron a utilizar la nueva regulación es decir la LNM, excepto para las embarcaciones deportivas o de recreo que se registrarán por el artículo 406 de la Ley de Contrato de Seguros.

La distinción de ellas, además de ser diferentes fuentes de aplicación, la LNM tiene un carácter dispositivo (las partes pueden pactar las cláusulas dentro de las pólizas), mientras que el LCS se tiene que aplicar obligatoriamente, y no se pueden pactar las distintas cláusulas (artículo 407). Se aplican leyes distintas debido a que los asegurados de las embarcaciones deportivas o de recreo son más débiles contra las grandes aseguradoras y hay que protegerlos.

Influencia de la regulación inglesa en las fuentes legales.

Es importante recordar que el influjo de la cultura inglesa en los seguros marítimos ha sido muy grande. Ha sido de tal magnitud que el mercado asegurador londinense es el principal centro asegurador a nivel mundial. Imponiéndose al resto de mercado nacionales.

De ese modo es muy frecuente a nivel mundial que en el seguro marítimo sea utilizado las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres (Institute of

London Underwriters ILU) que pasó a llamarse posteriormente Asociación Internacional de Aseguradores (International Underwriters Association IUA).

La ILU y la IUA están creados a través de los principios jurídicos propios del Derecho marítimo, ya que están basadas en las cláusulas creadas por la Marine Insurance Act de 1906 (MIA/1906).

Regulación nacional

La regulación de los seguros marítimos que establecía el Código de Comercio Europeo era la regulación más completa y autosuficiente que existía hasta el momento. Pero por ser tan antigua desconocía de clases de modalidades de seguro o clases de coberturas.

Las legislaciones nacionales más modernas han tenido en cuenta la diversidad de objetos que se pueden asegurar y pudiendo pactar entre el asegurado y asegurador dejando atrás el sistema empresario-consumidor que explicamos anteriormente.

Aun así, todos los principios jurídicos imponen una serie de normas:

- *El principio indemnizatorio (el seguro se dirige a restaurar la posición patrimonial del asegurado no a mejorarla)*
- *La necesidad de que exista un interés patrimonial asegurable (el seguro no puede convertirse en una apuesta)*
- *La necesidad de que exista un riesgo que amenace el interés asegurado (sin riesgo no hay seguro)²*

² José Luis Gabaldón García "Curso de Derecho Marítimo Internacional" 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 811

Las cláusulas del seguro marítimo de la UNCTAD

La UNCTAD (MCMI) empezó en el año 1979 a crear unas cláusulas, que fueron publicadas en 1984, obteniendo como resultado creado a través de las Naciones Unidas, el más eficaz a nivel mundial. La UNCTAD tenía diferentes motivos para crear estas cláusulas, las cuales explicaremos a continuación.

Uno de los motivos era que se quería establecer unos modelos de los formularios que hicieran la contratación del seguro más fácil y comprensibles. En el año que la UNCTAD empezó a trabajar, las cláusulas de la ILU para cascos y mercancías y la póliza SG recogida en la MIA/1906, eran tan difíciles de comprender, que sólo los juristas especializados eran capaces de comprenderlos. Por lo tanto, la mayoría de armadores o usuarios del transporte marítimo no entendían el contrato de seguro a los que estaban adscritos.

El segundo motivo, se pretendía que todas las aseguradoras tuvieran unas cláusulas en común en las cuales basarse. Sobre todo, para los países en desarrollo que querían crear sus propias pólizas y condiciones. Se pretendía que se crearan unas cláusulas más simples ya que los aseguradores intervenían en su creación.

El tercer motivo, se pretendía alcanzar un equilibrio entre las partes del contrato para hacer un contrato más justo. Haciendo que las distintas pólizas en las regulaciones nacionales se parecieran.

En conclusión, lo que se quería es que los seguros marítimos tengan una máxima claridad, y uniformidad en una disciplina que es a nivel mundial.

Las cláusulas de la UNCTAD cubren los seguros de buques y cascos y carga. Dentro de ellas hay diferentes cláusulas.

En los seguros de casco existen las siguientes modalidades.

- *Todo riesgo (All Risks) divididos en 7 apartados de la A a la G y un anexo*
 - A- Cobertura*
 - B- Exclusiones Generales*
 - C- Cobertura adicional*
 - D- Periodo de cobertura*

E- Obligaciones del asegurado

F- Límite de la indemnización

G- Liquidación de siniestros

- *Riesgos nominados (Named Perils) tienen la misma estructura que los a todo riesgo.*

No hay que confundir la modalidad All Risks con que cubra toda la pérdida o daños al objeto asegurado. Sí que es más amplia que los riesgos nominados, pero ella también tiene una cláusula de exclusión. Pero esa amplitud de riesgos que cubre se compensa con una lista más grande de exclusiones.

En los seguros de la carga hay tres series de modalidades

- *Todo Riesgo (All Risks)*
- *Cobertura Intermedia (Intermediate Cover)*
- *Cobertura restringida (Restricted Cover)*

Las tres están compuestas por seis apartados:

A- Cobertura

B- Exclusiones generales

C- Cobertura complementaria

D- Periodo de cobertura

E- Límite de la indemnización

F- Interés asegurable

La cobertura restringida sólo ofrece una cobertura pequeña. Es decir sólo cubre los accidentes más graves como pueden ser: varada, hundimiento, zozobra, explosión, fuego, avería gruesa, echazón y descarga en puerto de arribada.

La cobertura intermedia es similar a la restringida, pero ésta también cubre los daños causados por temporal, terremoto, rayos, o la pérdida de bultos con ocasión de la carga y descarga.

Por último, en cuanto a la modalidad a todo riesgo cubre todos los daños o pérdidas de cualquier mercancía, excepto las que se encuentran en el apartado de exclusiones.

Las MMCI no están hechas para que por sí solas puedan formar una póliza, es decir, se han redactado para ofrecer una ayuda al mercado contractual, y a partir de ellas crear las distintas pólizas. Por lo tanto, hay que tener en cuenta, que cuando las MMCI den dos opciones, tienes que elegir una, además se les añadirán cláusulas específicas para crear la póliza, ya que está es solo una referencia.

Por ejemplo, cuando se trata de un seguro de cascos habría que añadir cláusulas que aclaren asuntos como el de cambio de clase o de propietario del buque, los límites de la navegación, las franquicias deducibles, los desembolsos y los extornos de prima. Mientras que en el seguro de la carga se deberían añadir estipulaciones como clasificación de los buques portadores de la carga, o cuando cambian el destino de ésta. Y por supuesto en todos los casos, hay que poner en el contrato cual es la ley aplicable.

A pesar de que el resultado de las MMCI, era para establecer un mercado mundial, la verdad es que no tuvo mucha repercusión en el ámbito internacional. Lo único que consiguió la UNCTAD fue provocar que creciera el mercado de seguros de Reino Unido. Ya que este mercado de Reino Unido para que no se llegara a instalar la UNCTAD comprobó todos sus modelos y los mejoró antes de que la UNCTAD publicara sus cláusulas.

El proceso de revisión del mercado de seguros de Reino Unido empezó cuando desapareció la Póliza SG (Ships and Goods Policy, Florencia 1501) la cual fue sustituida por New Marine Policy el 1 de enero de 1982, seguidamente se aprobaron las cláusulas de la ILU para la carga (1982) y para cascos (1983).

Condiciones de la ILU y la IUA

En el siglo pasado, empezaron a aplicarse las reglas universales de procedencia inglesa, publicadas por el ILU (en la actualidad se la llama IUA). Su aplicación a nivel mundial se debe a:

1. *El pragmatismo y perfección de estas cláusulas, fruto de una larga experiencia histórica en su aplicación (aunque esa pretendida perfección sólo fuese relativamente cierta tras la desaparición de pólizas S&G)*
2. *La seguridad jurídica que ofrecen, consecuencia de la existencia de un amplio bagaje de interpretación jurisprudencial.*
3. *La atonía creadora de la mayoría de los mercados de seguros nacionales.*
4. *La necesidad de emplearlas en el caso del seguro marítimo internacional de la carga, debido a la uniformidad requerida en el empleo de los documentos relativos a las compraventas internacionales de mercancías.*
5. *En cuanto al seguro marítimo de cascos, la necesidad económica de acudir al mercado de reaseguros de Londres, en el que, por los motivos señalados en los apartados 1 y 2, sólo se aceptan las cláusulas inglesas sobre la materia.³*

Las condiciones de la IUA, destacan porque tanto aseguradores como asegurados quieren que se apliquen en su contrato de seguro. Éstas vienen enumeradas en cláusulas (clauses) y fueron hechas para utilizarse junto con la New Marine Policy.

La New Marine Policy es muy básica, sólo recoge la obligación que tiene el asegurador de indemnizar al asegurado a cambio de una prima, y explicar los elementos del contrato como quién es el asegurador, asegurado, el valor asegurable, las características que tiene el buque, la cuantía de la prima, etc.

³ José Luis Gabaldón García "Curso de Derecho Marítimo Internacional" 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 814

De esta póliza existen dos modelos, la primera es la que utiliza la IUA llamada Companies Marine Policy y la segunda es utilizada por el mercado de Lloyd's llamada la Lloyd's Marine Policy (MAR FORM) de 1982.

Las cláusulas de la IUA pueden ser clasificadas de diferentes formas:

- Duración del contrato: por viaje (Voyage) o por tiempo (time clauses).
- Clases de riesgo: estancia en puerto (port risks clauses), construcción o reparación de buques (shipbuilders risks clauses), riesgos de guerra (war clauses), para las huelgas (strikes clauses), para los secuestros y rescates (Kidnap & Ransom), etc.
- Intereses asegurados: cláusulas para buque (hull clauses), para mercancías (cargo clauses), seguro de fletes (freight clauses), desembolsos e incrementos de valor (disbursements and increased value clauses), etc

Dentro del Seguro de buques hay cláusulas generales para los buques que son mercantes: y especiales para pesqueros (fishing vessels clauses) y para yates (yatch clauses)

Con el Seguro de la carga existen cláusulas generales, y otras cláusulas específicas destinadas a distintas mercancías como pueden ser crudo de petróleo, carbón, carne congelada, cereales, madera aserrada, etc.

La cláusula más importante de la IUA es la Cláusula Internacional para Cascos aprobada el 1 de noviembre de 2003. Y también destaca la Cláusula del Instituto para la carga (Institute Cargo Clauses) aprobadas por la ILU el 1 enero de 1982. Las cuales se revisaron y corrigieron dando lugar a las Institute Cargo Clauses de 1 de enero de 2009 aprobadas tanto por la IUA como por la Lloyd's Market Association.

Las IUA modificadas en el año 2003 sustituían a las versiones de Institute Time Clauses Halls (versionadas en el 1983, 1995 y 2002) en las que mejora la cobertura que ofrece. Y su contenido se parece mucho a las aseguradoras

noruegas, concretamente a The Norwegian Marine Insurance Plan, 1996. La nueva modificación está dividida en 50 cláusulas divididas en tres partes.

- La I parte abarca desde las cláusulas 1 a la 31 y explica las condiciones principales del seguro

- La II parte comprende desde la cláusula 32 a la 41 recoge los límites autorizados de la navegación, las condiciones de pago de la correspondiente prima y si hay ampliaciones opcionales de la cobertura.

- La III parte va desde las cláusulas 42 a la 50 expone el procedimiento que hay que seguir en caso de que ocurra un siniestro.

Las IHC exponen que la Ley del contrato será dada por la jurisprudencia del Tribunal Superior de Justicia inglés (English High Court of Justice). A no ser que las partes del contrato pacten lo contrario.

En el caso de que alguna cláusula haya sido pactada por las partes y el órgano judicial considere esa cláusula inadecuada, sólo se anularía esa cláusula. Las demás seguirían vigente (pacto de nulidad relativa).

Elementos personales del contrato

Asegurador

Este es la persona que tiene la obligación de indemnizar al asegurado en caso de siniestro, a cambio de recibir una prima. Los requisitos para ser asegurador (nacionalidad, solvencia, registro, etc.) vienen dada por los Derechos Nacionales.

A veces los riesgos que asume el asegurador son tan grandes a nivel económico, sobre todo si se cubre el buque completo, a veces cabe la posibilidad de que el riesgo se comparte entre varios aseguradores, surgiendo así el término coaseguro.

La contratación de seguros a nivel internacional, y sobre todo en el mercado londinense, se organiza con dos instituciones.

- Asociación Internacional de Aseguradores (International Underwriters Association IUA, 31 de diciembre de 1998), fusión entre la London International Insurance and Reinsurance Market Association y la ILU. La IUA está formada por un conjunto de aseguradores que gestiona los seguros para aquellos que quieran cubrir un determinado riesgo como coaseguradores (underwriters).
- Corporación del Lloyd's of London, se trata de un mercado de seguros privados. En este mercado, se intercambia la cobertura de riesgos por el pago de una prima, por lo cual no queda limitado sólo a los seguros marítimos sino que también proporciona el cubrir otros seguros como puede ser refinerías petrolíferas, factorías químicas, obras públicas, compañías aéreas, bancos, acontecimientos deportivos internacionales. Al ser un mercado que cubre tantas materias, no faltan casos curiosos como:

“Posibilidad de engendrar gemelos, riesgo de que gane un competido jugador de golf, pérdida de un amante, pantalones de un bailar flamenco, el buen funcionamiento del cerebro de un alto ejecutivo: el cuerpo o las partes de ciertos actores, actrices; etc. En el campo del seguro marítimo on famosas, entre otras muchas cosas, las indemnizaciones pagadas por el hundimiento del Titanic (3.019.400 dólares americanos) y del Andrea de Doria (más de 5.6 millones de dólares)”⁴

La importancia del mercado de Lloyd's reside en las cifras que ofrecen los gestores:

“Se aseguran riesgos procedentes de más de 200 países y territorios diferentes; 4000 personas visitaron diariamente el edificio del Lloyd's; en el año 2007, este mercado poseía capacidad para suscribir más de 16.000 millones de libras esterlinas; en 2006 obtuvo unos beneficios globales de 3,662 millones de libras esterlinas, etc.”⁵

⁴ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 817

⁵ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 817-818

Para contratar este tipo de seguro, se lleva a cabo a través de corredores intermedios especializados (insurance brokers) en la actualidad hay más de 180, se encargan de acudir al mercado todos los días y ver que seguro le viene mejor a su cliente.

En cuanto a la estructura, el mercado cuenta con un gran número de miembros, encargados de acosegurar el riesgo (Underwriters). Para poder ser miembro hay que pasar una severa revisión y dar una importante fianza. Todos los miembros son de diferente naturaleza:

“Mientras algunas son personas jurídicas (se menciona alrededor de 120 private companies, 300 limited liability partnerships y 140 sociedades unipersonales de responsabilidad limitada) la mayoría son, sin embargo, personas físicas con responsabilidad ilimitada (alrededor de 1.150 individuals with unlimited liability, denominados “Names” en la jerga de este mercado)”⁶

Un determinado miembro o un grupo de miembros forman un sindicato (syndicate), se especializa en la cobertura de una determinada clase de riesgos y de la gestión se hace cargo un agente gestor (managing agent). Quien valora las propuestas de los brokers, negocia las primas, y condiciones aplicables. Además, se encarga de aceptar o rechazar el riesgo (siempre por cuenta de los underwriters del sindicato). Un mismo agente puede encargarse de más de un sindicato.

El asegurado y tomador del seguro

Hay que hacer una distinción entre tomador del seguro (contratante del seguro) y del asegurado por otro.

El tomador del seguro es el que hace la contratación del seguro, mientras que el asegurado es aquel que posee el patrimonio del interés cubierto en el momento del siniestro. En los contratos de seguro marítimo a veces es difícil

⁶ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 818

conocer quién es el poseedor del interés sobre todo en el caso de las mercancías. Por lo que es muy típico que se contraten los seguros llamados “por cuenta ajena” o “por cuenta de quien corresponda”. En este tipo de seguro no hace falta decir la identidad del asegurado en el momento de hacer el contrato.

La situación más típica en estos casos de seguro, es cuando un vendedor hace un contrato de compraventa de mercancía, las cuales se tienen que transportar por mar. En el momento de iniciar el viaje la mercancía es del vendedor, pero en algún momento del viaje la titularidad pasará a ser del comprador. De esta forma, la personalidad del asegurado (comprador), no será la misma que el tomador (vendedor).

Las legislaciones nacionales permiten hacer el seguro por cuenta ajena y regular el contrato por ella. Y se admitirá el contrato de seguro para la persona determinada posteriormente. Por lo tanto, en los seguros de mercancías, es un contrato a favor de la persona que tenga la titularidad de la mercancía en el momento del contrato, por lo que sólo la persona que posee la titularidad, es la que tendrá derecho a la indemnización.

Pero hay que distinguir los casos en los que los responsables de conservar la mercancía en buen estado, como pueden ser los depositarios, almacenistas, portadores, etc. las aseguran por cuenta de sus propietarios. En estos casos, la cosa se vuelve complicada. Ya que es difícil determinar si además de cubrir el interés del propietario cubre también el de responsable (seguro de responsabilidad del naviero), los cuales dependerán de los pactos establecidos en la póliza.

Los cesionarios del contrato en el seguro de buques.

En el derecho inglés, es muy típico que haya una cesión de la póliza, la cual es permitida mientras no se haya pactado de otra forma en la póliza. En el caso de los seguros de buques si va a haber un cambio de propietario, armador o gestor naval del buque asegurado, lo que se hace es una terminación anticipada de la póliza. Pero las IHC admiten que las pólizas tengan una prórroga, es decir que el

contrato continúe hasta su fecha de finalización normal, siempre que se notifique el cambio y haya un consentimiento previo por la aseguradora.

En el caso de que se haga una prórroga porque se ha cambiado el armador, el nuevo armador tendrá las mismas obligaciones y derechos que poseía el antiguo (cobro de indemnización, pago de primas, declaraciones de agravación de riesgos, etc.)

Las IHC establecen bien claro, que no generará beneficios o derecho alguno a favor de terceros.

La póliza

Una póliza de seguros es un contrato consensual (con libertad de formas) entre un asegurado y una compañía de seguros. Que se defina al contrato como consensualista es una novedad, puesto que en legislaciones anteriores (artículo 737 SSTS de 23 de enero de 1996, 23 de julio de 1998 y 2 de diciembre de 1988) se consideraba que era un contrato formal, en el que se exigía que existiera una póliza para que sea válido. Pero en las SSTS de 20 de febrero de 1995 y 16 de febrero de 1994, ya empezaban a aceptar la validez del seguro, aunque la póliza no estuviera firmada, y el asegurado tenía que pagar todas las primas pendientes. Es decir, aunque no se haya emitido una póliza si ha habido un intercambio de comunicaciones y hay un recibo como que se ha pagado la primera prima, se aceptará su validez. Ya que existe una prueba de su existencia (artículo 421 del Código de Comercio). Esto pasa porque la rapidez del mercado marítimo hace que las aseguradoras no puedan redactar un contrato a tiempo, por lo que a veces no llega a emitirse la póliza. Aunque se debería dar un certificado para que conste por escrito.

La Sentencia del tribunal Supremo de 7 de mayo de 1924 lo ha definido como *“aquel contrato por el que una persona, mediante una recompensa, se obliga a correr un riesgo que, por causas fortuitas, consecuencias de accidentes en la mar, se produzca a cosas que están expuestas a peligro de la navegación.*

Indemnizando en su caso, los daños y perjuicios que éstas sufran, pudiendo comprenderse tanto el buque como la carga, conteniendo la póliza las condiciones que libremente consignen los interesados, y fijarse las condiciones que tengan por conveniente, mencionándolas de manera expresa en dicho documento”.

A través de la definición, para que pueda existir el contrato tiene que existir el riesgo. En el caso de que se contratará un seguro sin que exista riesgo puede causar la nulidad del contrato. Otra causa, de que ya no exista riesgo es que el siniestro ya haya ocurrido o haya cesado el riesgo. Si el asegurado era consciente de que el riesgo ya no existía es causa de nulidad. Se determinará que el asegurado era consciente si la noticia era conocida en el lugar donde se firma el contrato, lugar de residencia del asegurador o el tomador. De esta forma el contrato será nulo si se demuestra que el tomador del seguro conocía el siniestro o el asegurado sabía que éste había terminado.

En una misma póliza se puede asegurar el buque y la carga (artículo 740 del Código de Comercio), el único requisito para que sea válido es que se especifique el valor y la cantidad de cada una de las cosas aseguradas por separado.

Las pólizas están formadas por condiciones generales que son comunes en todos los contratos. A estas se les añade las condiciones particulares, que son las cláusulas específicas que pactan las partes a la hora de elaborar el contrato.

Las condiciones generales en España son de tres clases

- Las que elaboran las propias compañías de seguro
- Las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres
- Las condiciones que regulan determinados tráficos o cargamento.

Los intereses asegurables.

Los intereses asegurables son el objeto para el cual se contrata el seguro marítimo. Para tener derecho a la garantía que proporciona al seguro, el asegurado debe de tener una relación económica entre él y la cosa a asegurar.

Esta relación se la conoce como el interés asegurable. De tal forma que el asegurado sería perjudicado si le ocurriera algo a ese bien que es el objeto del seguro, siendo beneficioso para el asegurado la conservación de ese bien, y en caso de pérdida o deterioro le implique un quebranto patrimonial.

Por lo tanto, el objeto del seguro marítimo no es el buque, el flete o las mercancías, si no la distinta relación que el sujeto interesado tiene con éstas. Por lo que se necesitará que se cumplan tres requisitos para que un objeto pueda ser asegurado.

1. La relación de la persona con la cosa tiene que estar sometida a los riesgos de la navegación (existir un objeto amenazado por un riesgo que sea de procedencia marítima). Habitualmente, el contrato se hace en condiciones de “interés presunto”, es decir se presupone que existe el interés y la validez del contrato (esta condición ayuda al asegurado). Pero cabe destacar que el asegurador puede hacer nulo el contrato si demuestra que no existe tal relación (artículo 408.2 “los pactos contractuales en los que se establezca una presunción de existencia del interés admitirán en todo caso prueba en contrario).
2. Que sea lícito (permitido por la ley y que se considere justo). El Código de Comercio declara nulos los intereses ilícitos (artículo 781.4) y la Ley vigente dice que deben ser los intereses patrimoniales legítimos (artículo 408)
3. La relación debe de ser de naturaleza económica y el seguro no recaiga sobre cosas en cuya valoración se hubiese cometido falsedad a sabiendas.

En el momento que ocurre el siniestro, el asegurado tiene que demostrar la relación que tiene con el interés asegurado. Y una vez demostrado se le indemnizará. Hoy en día, hay algunas pólizas que dejan al asegurado libre de demostrar esa existencia, llamadas “policy proof interest (PPI)”, “full interested admitted” (FIA) o similares. Sobre todo, se utilizan cuando el interés es difícil de demostrar o difuso. Pero como dijimos anteriormente, el asegurador puede demostrar que no existe ese interés y anular el seguro.

La ley enumera los diferentes tipos de intereses que se pueden asegurar surgiendo así las diferentes modalidades de seguro:

- Los buques, las embarcaciones y artefactos navales, incluso en construcción o desguace, presumiéndose concluido siempre por quien resulte titular del interés
- El flete
- El cargamento
- La responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación
- Cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos expuestos a los riesgos de la navegación marítima.

Seguro del buque.

Conocida como “seguro de cascos (hull insurance)” o “seguro de cascos y máquinas (hull & machine insurance)”.

“Resulta asegurable el interés que una determinada persona tenga un buque, embarcación o artefacto naval, cualquiera que sea el lugar donde se encuentre, incluidos los que están en construcción”⁷

En la LNM se ha recogido el concepto de buque como cualquier embarcación al margen de su destino comercial, por lo tanto, dentro del concepto de buque también están las embarcaciones de recreo (aunque tengan un régimen especial que se aparta de la LNM y se recoge en la LCS).

Este tipo de seguro además de cubrir el buque o embarcación, cubre también su maquinaria, y todas las demás partes que lo integran. Además, las IHC, también cubren las pérdidas o daños que son producidos en los aparatos y equipos

⁷ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 818

utilizados a bordo si pertenecen a terceros (como pueden ser equipos destinados a la navegación que están bajo arrendamiento financiero).

En cuanto al valor del buque o interés asegurado, aparece una póliza llamada póliza estimada (value policy), donde el valor del seguro no puede ser discusión, a no ser que exista fraude. Otra póliza que aparece es la póliza abierta (open value policy), en ella el valor de la indemnización se calcula al principio del viaje.

Quedan cubiertas los daños o pérdidas causados a las partes o pertenencias del buque que se encuentren en tierra de forma provisional durante 60 días (aunque se puede prorrogar si las partes lo pactan así con un pago extra de la prima). Cubre tanto al asegurado como a terceros ante los cuales deba responder (en el caso de terceros la indemnización solo responderá ante un 5 por 100 del valor asegurado del buque).

A veces se contratan “seguros de flota”, pero las IHC estipulan que, aunque varios barcos puedan estar en el mismo seguro, se tratará como si fueran contratos de seguros diferentes en lo referente a aspectos del contrato como puede ser pago de primas, franquicias deducibles, liquidaciones, etc.)

Los seguros para buques pueden contratarse para uno o varios viajes (sucesivos o no), o para un tiempo determinado. En el caso de un seguro por viaje, el seguro empieza a cubrir desde que se recibe la carga a bordo hasta que se termina la descarga o hasta los 15 días después de su llegada a puerto. Si el viaje se realizara en lastre, el seguro empieza a cubrir desde que se leva el ancla o se desamarra en el puerto de salida hasta que el buque fondea o amarra en el puerto de llegada.

En el seguro por tiempo, el seguro cubriría desde las cero horas al día siguiente a la celebración del contrato y termina a las 24 horas del último día (el horario que se aplica es el del lugar de realización del contrato). En el caso de que acabe el contrato y el buque este en la mar, en peligro, en puerto de refugio natural o escala, el seguro se prorroga hasta que el buque llegue a el puerto de

destino. Eso sí, a cambio de la prórroga el asegurado deberá pagar la proporción de la prima adicional correspondiente a esos días.

Aunque no es un seguro de responsabilidad civil, este tipo de seguro tiene una cláusula llamada “running down clause” que ofrece una cobertura adicional. Cubre a los armadores por daños y perjuicios a otros buques, embarcaciones o artefacto naval y cargamentos cubriendo su responsabilidad civil sólo en caso de abordaje. Cubre también los daños producidos por algún choque con una plataforma fija u otras instalaciones.

En estos seguros el asegurado está obligado a mantener la navegabilidad del buque durante toda la cobertura que ofrece el seguro. Excepto los vicios ocultos, es decir los defectos que tiene el barco que no se pueden deducir.

Especial es también el derecho de subrogación del asegurador, improcedente contra los miembros de la dotación, salvo que hubieran causado dolosamente el siniestro.

Seguro de mercancías

Llamado también seguro de la carga o facultades. Con ella se asegura los objetos comerciales, es decir la mercancía, que está a bordo para la finalidad de su transporte. Normalmente el interés es del propietario de la mercancía, aunque hay otros interesados como pueden ser acreedores, pignoratícios, depositarios, etc.

Hay que mencionar que las ICC en sus tres versiones (A, B, C) tienen una cláusula llamada Insurable Interest. En ella se encuentra redactado que el asegurado deberá ser propietario del interés en el momento del siniestro, si quiere la indemnización.

Aunque hay una segunda cláusula, en la que le concede al asegurado el derecho de ser indemnizado por pérdidas de mercancía “cuando tenga lugar antes de la conclusión del contrato de seguro, a menos que el asegurado hubiese tenido conocimientos de las mismas y el asegurador las ignorase”. Con esto se hace una

excepción, ya que por un lado no existe el interés durante la vigencia del contrato y por segundo no existe la realidad del riesgo. A esta exclusión se la suele llamar riesgo putativo.

Los artículos 453 a 462 de la LNM están destinados a regular este tipo de seguros. En ellos se regula el valor, el ámbito temporal y espacial de la cobertura y los casos de abandono.

Para valorar la mercancía se tendrá en cuenta los gastos de transporte, aduana y el beneficio que se espera de ella. Si se quisiera asegurar un margen de beneficio superior a un 10% de su valor habrá que ponerlo en la póliza (artículo 455). Cuando se habla del transporte de mercancía también se cubre los envases, embalajes, etc. si su valor es relevante.

Cabe destacar que si la mercancía está destinada a la venta prevalecerá el valor del destino. Y si no están destinadas a la venta, el valor que se le adjudicará es el de su factura comercial añadiéndole los gastos de embarque, flete y aduana.

El tiempo que cubre este seguro es desde que el buque deja tierra y finaliza cuando el buque llega a su destino. A no ser que se haya pactado una “cláusula de almacén a almacén”, en este caso el seguro cubriría desde que la mercancía abandona el almacén de origen hasta que llega al destino que se determinó en la póliza. Si el seguro es de mercancías en viaje, la cobertura empieza desde las cero horas desde la conclusión del contrato.

Un caso especial, es aquel en el que se va a transportar un volumen elevado de mercancías. En este caso es difícil conocer qué tipo de mercancías se van a transportar. En estos casos el porteador suele hacer una póliza flotante (abierta), en ellas se determinará la mercancía a medida que se transporta.

El flete

“Freight insurance” es una de las modalidades más importantes y reconocidas por muchas legislaciones. El armador encargado del transporte de la mercancía a través de un buque es titular de un derecho de crédito (derecho al

flete). Ella está condicionada con que la mercancía llegue a puerto. Es decir, los riesgos de la navegación pueden afectar al derecho de crédito.

Con él se cubre frente a la pérdida del derecho de flete, causada por la pérdida de mercancías por un riesgo de mar. De esta manera el riesgo que cubre es que el flete no pueda exigirse debido a un daño causado por la mar. No cubre a el armador insatisfecho por insolvencia del deudor o cualquier otra cosa.

En el caso de que el flete se haya pagado por adelantado, el armador no posee ningún interés sobre el flete. El poseedor del interés en este caso será el cargador o el receptor, ya que son quienes poseen el riesgo de perderlo. En este caso, se suele contratar un seguro como si fuera mercancía transportada y no flete.

Hoy en día el seguro del flete es muy complejo, ya que las ITC Freight pueden funcionar de dos formas complementarias. En la primera forma, este seguro funcionaría como una póliza complementaria a la póliza de cascos. Y su carácter sería la de Póliza a prueba de interés (PPI). Lo que sucedería en este caso es la empresa aseguradora si hay una pérdida de buque se compromete a pagar la suma asegurada por flete exista o no flete alguno en riesgo.

En la segunda forma, podríamos denominarlo el verdadero seguro de flete. En este tipo de póliza se cubre la pérdida del flete por algún motivo relacionado con la navegación. Se le indemnizará al asegurado el valor bruto del flete. Aunque hay una excepción en esta póliza, en lo que se refiere a los riesgos cubiertos. Se llama “loss of time clauses”, en ella se excluye la pérdida del flete si tiene que ver con un retraso.

Esta exclusión, lo que hace es que se cubra el flete cuando el buque está fletado en “time charter”, las pérdidas del flete son producidas por paralización o falta de empleo en el buque. Para este tipo de buque han surgido actualmente otro tipo de seguros adicionales al del flete llamados “loss of hire” o “loss of earnings”.

En la primera forma (cuando se trata de un seguro adicional al de cascos) para evitar abusos, que romperían el principio indemnizatorio consistente en que

el asegurado no puede ganar dinero a costa del seguro, se establece unos límites a las cifras que el armador puede asegurar. Las IHC exponen que un 25 por 100 del valor asegurado del buque para flete por viaje y una suma no superior al 50 por 100 del flete bruto por tiempo, correspondiente a un período que no puede ser mayor de 18 meses).

La MIA/1906 no acepta el precio del billete de pasaje como flete, pero el mercado de seguro suele aceptarlo mediante las ITHC en el caso de que las condiciones que se pacten expliquen con claridad este interés adicional.

Cargamento (desembolsos)

Los “disbursement” no están relacionado con un seguro de gastos o de inversiones de expediciones. Es más, los gastos que tiene el armador para armar y alistar el buque no son asegurables. Lo que se podría asegurar es el objeto en que gasto el dinero, como pueden ser los pertrechos, el combustible, etc.

Lo que se pretende asegurar con este seguro son los perjuicios patrimoniales difusos que la empresa armadora tiene cuando pierde el buque en su totalidad, y que no son cubiertos por el seguro de cascos.

“La pérdida de expectativas comerciales, el fracaso de inversiones, los gastos de sustitución del buque, los intereses abonados al acreedor hipotecario naval, el incremento del valor real del buque. Con respecto a su valor asegurado, debido a fluctuaciones del mercado, etc., son todos perjuicios reales, aunque difíciles de precisar y probar, que el armador experimenta por la pérdida del buque”.⁸

Por lo tanto, este seguro sólo cubre la suma asegurada si es un caso de pérdida total del buque. Y en condiciones de que se trata de una PPI (Policy Proof Interest). Al igual que la póliza de cascos, para evitar abusos, se limita el importe

⁸ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 825

de la suma asegurada hasta una suma que no supere el 25 por 100 del valor asegurado del buque.

La responsabilidad armadora (responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación)

En la actualidad es uno de los seguros más importantes en el tráfico marítimo. Hay casos en los que las legislaciones están obligando a los armadores a asegurar su responsabilidad civil ante daños a terceros causados por explotación o navegación de los buques.

Algunos interesados en la carga también pueden verse obligados a responder ante terceros si participan en la navegación (deudas de avería a la gruesa o de salvamento). Este seguro nace para cubrir las deudas debidas a la actividad marítima.

En el caso de los armadores de buques mercantes que tienen que pagar sus deudas a terceros pueden resolverlo de dos formas diferentes.

En algunos casos el armador puede asegurarlo junto al seguro de cascos, pero el seguro marítimo de este sólo cubre los objetos, por lo tanto las ICC y las IHC sólo cubren una cobertura muy pequeña de responsabilidad civil para riesgos de abordaje, obligación de contribuir en la avería a la gruesa o pago de recompensa por salvamento.

En el segundo caso, existe un sistema diseñado sólo para cubrir las responsabilidades civiles del armador y en algunos casos de los fletadores. Este sistema es llamado Clubes de Protección e Indemnización (P&I), del cual le dedicaremos un apartado más adelante.

El valor asegurado.

El valor del interés es un elemento importante del contrato, y no hay que confundir el interés asegurado con el valor asegurado. El valor asegurado es el cálculo que determinará cuánto dinero debe de dar el asegurador cuando ocurra un accidente, y también calcula el valor de la prima.

En lo referido al valor salen cuatro términos muy importantes: suma asegurada, seguro múltiple, coaseguro y póliza estimada. Lo cuales iremos definiendo a continuación.

Uno de los deberes del tomador del seguro consiste en declarar el valor de interés. A través de ese valor se calculará la prima que el asegurado tiene que pagar, y en caso de siniestro la indemnización a pagar. En el caso de que el asegurado exagere el valor de la mercancía se trata de un fraude o malicia conocido como “sobreseguro”. Esta acción tiene ciertas sanciones establecidas en el artículo 752 del Código del Comercio, una de esas sanciones puede llegar a causar el anulamiento del contrato.

El interés asegurado siempre tiene un valor económico. Pero no siempre es el mismo valor en todos los contratos que se hagan para esa mercancía. El valor puede cambiar durante lo que dura el contrato porque el buque se puede depreciar, las mercancías pueden aumentar o disminuir de valor. De ahí sale el término de suma asegurada, ésta es el cálculo estipulado de la indemnización. Debe haber una relación entre valor de interés y suma asegurada, pero éstas no tienen por qué ser la misma. El artículo 413 de la LNM expone que, si en el momento que se produjo el siniestro, la suma asegurada era menor que el valor que tiene el interés, el asegurador sólo cubrirá la parte proporcional de la que el objeto estaba asegurado. En cambio, si la suma supera el valor “sobreseguro”, cualquiera de las partes puede exigir que se le devuelva el valor de la prima que se ha pagado de más, a no ser que se debiera a un principio de mala fe, donde se aplicarían las sanciones explicadas anteriormente.

Como hemos comentado, en los seguros de buque es habitual utilizar la póliza estimada, ya que se evita las discusiones sobre el importe del daño y se

evitan hacer cálculos después del siniestro. En cambio, en el seguro de flete, el valor del interés es el precio del transporte de la mercancía o pasajeros. Incluye también el beneficio que tiene el portador de transportar sus propias mercancías. Por lo tanto, el valor del flete es igual a su importe bruto (artículo 411).

En el seguro de mercancías, el valor asegurado se coge a través del valor de la factura comercial de las mercancías en el puerto de origen, y se incrementa la parte proporcional destinada a hacer llegar la mercancía al puerto de destino, como puede ser transporte, aduana, seguro, etc. Algunas veces se considera el valor en el puerto de destino (valor de mercado), pero se utiliza rara vez, ya que es más difícil establecer el valor. Algunas veces, se puede hacer un seguro adicional a la mercancía “beneficio esperado” si llega felizmente a su destino (lucro como consecuencia de la pérdida). En la póliza se deberá establecer la cantidad que se espera obtener de beneficio. En la actualidad, se permite asegurar de hasta un 10 por 100 del valor de factura de la mercancía, sin tener que demostrar de manera alguna que ese beneficio esperado sea real. Porcentajes mayores al 10 por 100 sólo se podrán hacer tras una declaración y una prueba de que es real ese beneficio esperado.

Otro de los términos importantes era el seguro múltiple. Éste está condicionado por el principio indemnitario, es decir no puede ser una fuente de lucro o ganancia para la persona asegurada. En el caso de que se produzcan varios contratos de seguros sobre el mismo interés y al mismo tiempo (hayan sido o no hechos por el mismo tomador) el asegurador no podrá nunca recibir una indemnización de dinero mayor al importe del daño. Respetando esto, el asegurador sólo pagará la parte que concuerda con su póliza. En el caso de concertar un seguro múltiple, el asegurado o tomador deberá comunicárselo a los aseguradores. Si por dolo, se produce un sobreseguro, en caso de siniestro los aseguradores no tendrán que hacer ninguna indemnización. El asegurador que asuma la indemnización tiene derecho a exigir a los demás aseguradores que contribuyan con su parte de la indemnización. Si el importe total de las sumas aseguradas es mayor que el interés asegurado, cualquiera de las partes puede

pedir que se reduzca la suma asegurada o la prima, devolviéndole el exceso de las primas que haya pagado el asegurador (artículo 415).

En el caso del coaseguro, consiste en que varios asegurados con previo acuerdo del tomador se reparten las primas y cubren el mismo interés en el mismo plazo de tiempo. En caso de siniestro, cada asegurador está obligado a pagar la parte de la indemnización correspondiente a la cantidad que recibió de la prima.

El riesgo

El riesgo es la posibilidad de que ocurra un evento dañoso para la persona asegurada. Haciendo referencia a esta definición de riesgo, podemos decir que éste es el elemento principal del seguro ya que mantiene el carácter aleatorio. Como dice la jurisprudencia inglesa el riesgo tiene que ser “events which may happen, not which must happen”, siendo obligatorio la noción de fortuito. Podría ser cualquier suceso que perjudique económicamente al asegurado (no sólo materialmente, puede ser también la vida o integridad de una persona).

Hay que aclarar la definición de garantía (warranty) muy típica en el derecho inglés. La warranty según la MIA/1906 es “by which the assured undertakes that some particular things shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts”⁹. Es decir, es una condición esencial del contrato, que se establece para la salvaguardia del principio **uberrima bona fidei**, las cuales hay que cumplirse para que se cumpla las condiciones de cobertura. Si una de las garantías se incumple (breach of warranty) el asegurado queda liberado de tener que pagar la indemnización. En las IHC e ICC se expresan ciertas garantías explícitas (express warranties).

El riesgo (risk o peril) se basa en el “principio de universalidad”. Éste consiste en el que el asegurado sólo con demostrar que el siniestro fue producido

⁹ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 830

por un riesgo en la mar puede conseguir su indemnización pactada. Por lo tanto, no tiene que demostrar la causa de la pérdida exacta o el daño. Esto se debe a que en el mar es difícil conocer la causa del siniestro. El difícil conocimiento de las causas del siniestro hace que la cobertura de los seguros marítimos sea muy amplia. En la universalidad del riesgo se incluye los riesgos que pasen en el mar, otros riesgos que amenacen a los intereses asegurados en tierra en los momentos que preceden, interrumpen o subsiguen a la expedición marítima. Por lo tanto, también se incluyen los riesgos cuando se está estacionado en astillero o varaderos, periodo de construcción del buque. O en el caso de las mercancías las fases de estancia o de la manipulación portuaria.

Aunque el seguro marítimo aborde una amplia cobertura, no quiere decir que existan exclusiones legales. Distinguiendo así entre el riesgo incluido y riesgos excluidos. No hay que confundir la universalidad del riesgo con un seguro a todo riesgo ya que hay riesgos excluidos de cobertura. Aunque el carácter dispositivo permite ampliar o reducir las exclusiones e inclusiones si son pactadas por las partes.

Desde la antigüedad, hay una excepción de la validez de los contratos en los que existe un riesgo putativo. Esto es que el riesgo sólo existe en la mente del asegurado, y el riesgo no es real. *“Así el C. de C. de Colombia define el riesgo putativo como aquel que sólo existe en la conciencia del tomador o del asegurado, bien sea porque ya haya ocurrido el siniestro o bien porque ya se ha registrado el feliz arribo de la nave en el momento de celebrarse el contrato”*¹⁰. Por lo tanto, estos contratos no serán nulos a no ser que alguna de las partes tuviera conocimiento de ello.

La LNM regula los riesgos cubiertos y excluidos. También regula el dolo y culpa del asegurado y vicios propios. Salvo que las partes no pacten lo contrario no se cubren los extraordinarios, vicio propio o desgaste natural salvo en el seguro de buques o culpa grave del asegurado.

¹⁰ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 831

En cuanto a los riesgos cubiertos, el asegurador deberá indemnizar al asegurado en los términos que exponga la póliza, cuando el objeto asegurado sufra un daño como consecuencia de los riesgos de la navegación. Por lo cual, en la póliza las partes enumeraran los riesgos a cubrir, en el caso de que no se pacten se seguirá el principio de universalidad del riesgo en el que quedan cubiertos todos los riesgos de la navegación marítima. Las pólizas por lo habitual suelen incluir los siguientes riesgos:

1. Varada o empeño del buque, con rotura o sin ella: se produce cuando el buque toca el fondo, haciendo imposible que se navegue sin asistencia (la póliza española y las Cláusulas del Instituto de Londres no cubren este riesgo si el buque toca fondo arenoso por causa de las mareas)
2. Temporal: los intereses asegurados reciben daños por causa de las condiciones meteorológicas de la mar.
3. Naufragio: pérdida del buque por cualquier motivo es decir inservible para navegar.
4. Abordaje fortuito: colisión entre barcos de forma casual
5. Cambio de derrota durante el viaje o de buque cuando ha sido autorizado
6. Echazón: acto voluntario del capitán que para salvar el viaje o resto de la carga sacrifica alguna mercancía tirándola por la borda, la más común es la avería a la gruesa.
7. Fuego o explosión: tanto si la mercancía se encuentra a bordo como si está en tierra, siempre y cuando la autoridad competente la haya tratado correctamente
8. Riesgos de guerra, apresamiento, saqueo, embargo por orden del gobierno, retención por orden de potencia extranjera y represalias.

En lo referente a los riesgos excluidos, debemos tener en cuenta cuatro puntos.

1. El principio de universalidad hace muy importante que se nombren los riesgos excluidos en la póliza, ya que de caso contrario se cubrirán todos los daños causados por la navegación.
2. La LNM nombra algunas exclusiones supletorias, pero éstas siempre deben de ser acordadas por las partes. Salvo que en la póliza se diga lo contrario, quedan excluidos:
 - a. La guerra, declarada o no, civil o internacional, el bloqueo y los apresamientos que resulten de ella
 - b. La captura, el embargo, o la detención por orden de alguna autoridad nacional o extranjera
 - c. La piratería, el motín, el terrorismo y las situaciones de alteración del orden público
 - d. Las huelgas y los cierres patronales
 - e. Las explosiones atómicas o nucleares, las radiaciones y las contaminaciones radioactivas.¹¹
3. El dolo y la culpa del asegurado y sus dependientes tienen un régimen especial. El asegurador no indemnizará al asegurado en caso de dolo o culpa grave de éste. Salvo que se pacte de forma contraria en la póliza. De esa manera se cubrirá al menos un 10 por ciento del daño. El asegurador también cubrirá en este caso los siniestros causados por dolo o culpa de los dependientes del asegurado que tengan trabajos en tierras con funciones de gerencia o dirección de las que dependa el estado de conservación y mantenimiento del objeto asegurado.
En lo referido a la culpa, otra exclusión que se hace es la desviación de ruta, entendiéndose por ello el cambio voluntario de derrotero de viaje o buque, separación espontánea del convoy, prolongación del viaje a un puerto más remoto que el designado en el seguro, disposiciones arbitrarias y contrarias a la póliza de fletamento o al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores. Éstas son consideradas culpa del personal del asegurado, las cuales se excluyen,

¹¹Ignacio Arroyo Martínez "Compendio de derecho marítimo (Ley 14/2014, de navegación marítima" Quinta edición, año 2014. Editorial Tecnos pp 360

a no ser que se haya pactado de otra forma. Por lo tanto, el cambio de viaje, derrota o de buque se excluyen si son de forma voluntaria y se cubren si se ha realizado por un motivo fundado o razonable.

Otra exclusión es la baratería del patrón (salvo pacto en contrario de las partes). La baratería consiste en actos dolosos o ilegales realizados por el capitán o por los demás miembros de la tripulación.

4. Por último, según el artículo 420, se excluyen los daños causados por vicio propio o la naturaleza intrínseca del objeto asegurado, o los causados por el desgaste y uso natural. Excluyendo así las mermas, derrames y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas, el desgaste ordinario (ordinary wear and tear) y la rotura de la maquinaria (breakdown of machinery). Aunque hay que destacar que la vejez del buque no se considera un riesgo excluido, ya que se presume de que el asegurador a la hora de firmar la póliza conocía este hecho.

La cobertura de riesgos en el seguro de cascos IHC

Esta cobertura que da las IHC cubre el principio de especialidad del riesgo, aunque no cubre los llamados “peligros de mar (Perils of the sea) (que comentaremos más adelante).

Las partes pueden pactar que las IHC cubran las pérdidas o daños al buque causados por cualquier accidente “caused by any accident”, el cual es un concepto muy similar al principio de universalidad. De esta forma, se estipula de forma enumerada los riesgos cubiertos. Algunas de ellas se refieren a pérdidas y daños del interés asegurado, mientras que otras hablan de responsabilidades “liability”, salvamento, gastos de salvamento o avería a la gruesa.

Además, en las IHC se añaden unas garantías las cuales debe de cumplir el asegurado.

Las IHC cubren las pérdidas o daños causadas por (las cubren si o si, sin tener que cumplir ninguna garantía a cambio)

1. Peligros de los mares, ríos, lagos u otras aguas navegables (perils of the sea, rivers, lakes or other navigable waters) Con esta cláusula se expone que no sólo se cubre la navegación marítima, si no que se cubre la navegación acuática en general. Con peligros de la mar (perils of sea) se cubre un terreno muy amplio, por lo cual puede aparecer aquí indicios de la universalidad del riesgo. Comprendiendo todos los daños y pérdidas que tiene el buque debido a la navegación (abordaje, embarrancada, etc.), por la acción del mar o viento (daños causados por temporal, hundimiento, zozobra, etc.). Queda excluido el daño causado por tormenta si el buque se encuentra en dique seco y aquellos daños producidos por circunstancias meteorológicas normales.
2. Incendio y explosión (fire, explosion). Se cubre las pérdidas o daños que tenga el buque asegurado debido a un incendio o explosión ya sean de origen interno o externo al buque, siempre que se produzcan en aguas navegables y puertos. Si se trata de un incendio tiene que existir una combustión o incandescencia, pero no es necesario que haya llamas. Por lo cual, los daños que tenga el buque por calentamiento de la carga sin combustión, no quedan cubiertos. También quedan cubiertos los daños provocados al buque causados para extinguir el incendio, así los daños del humo producido por el incendio quedan cubiertos. Aunque los gastos que se tienen para evitar el incendio no entrarían, de ellos se encarga la "cláusula de salvaguardia". En cuanto a las explosiones, tienen consecuencias similares, están cubiertas, aunque no hubiera consecuencia de fuego alguna.
3. Robo perpetrado por personas ajenas al buque (violent theft by persons from outside the vessel). La pérdida o daño del buque se debe a el robo de personas distintas a los miembros del buque (la tripulación está cubierta por la cláusula de baratería), pasajeros u otras personas a bordo como pueden ser los estibadores. Da igual si el buque está en mar o puerto. Pero para que se cubra tiene que haber violencia en las personas o las cosas, ya que los daños como pueden ser un mero hurto están excluidos.

4. Echazón (jettison). Acto de avería a la gruesa. Quedan cubiertos los daños producidos en el buque como causa de la echazón. Los cuales el asegurado podrá reclamar directamente al asegurador, sin tener que esperar a la acción de avería a la gruesa. Este daño también se cubre, aunque no se trate de avería a la gruesa, como puede ser por estar el buque en lastre (se arrojan por la borda partes o pertenencias del buque). Para que se cubra, basta con que la echazón sea razonable y haya sido consecuencia de un riesgo cubierto por la póliza.
5. Piratería (piracy). Pérdidas o daños causados al buque por algún acto de piratería.
6. Contacto con vehículo terrestre o equipos o instalaciones portuarias (contact with land conveyance, dock or harbour equipment or installation). Cubre cualquier daño causado por un cuerpo situado en una zona portuaria, sea fijo como pueden ser muelles, grúas, escolleras, etc. o algún cuerpo móvil como grúas, vehículos terrestres sobre los muelles, etc. También se cubren aquellos daños producidos al entrar en dique seco (no incluye abordaje, ya que éste está recogido en la cláusula peligros del mar)
7. Terremotos, erupciones volcánicas y rayos (earthquake, volcanic eruption o lightning). Se cubren sus consecuencias, aunque no haya explosión o fuego. No quedan cubiertos otros fenómenos causados por la naturaleza (como por ejemplo una avalancha o calamidad similar). Pero los efectos de las olas y del mal tiempo extraordinario, y rayos durante una tormenta de mar y maremotos están recogidos en la cláusula de peligros del mar.
8. Accidentes causados durante las operaciones de carga y descarga o en la manipulación del cargamento, combustible, partes o pertenencias (accidents in loading, discharging or shifting cargo, fuel, stores or parts). Se cubren los daños o pérdidas producidas al buque por operaciones de carga y descarga, manipulación de mercancías, combustibles o partes pertenencias del buque con la finalidad de cambiar la ubicación a bordo.

9. Contacto con satélites, aviones, helicópteros y similares, así como con los objetos caídos de los mismos (contact with aircraft, helicopters or imilar objects, or objects falling therefrom). Esta cláusula se creó debido al daño que causo un satélite ruso descontrolado que acabo cayendo a la tierra. Actualmente, esta cláusula cubre los daños producidos en el buque por cualquier cosa caída del aire suprayacente que no sea producto de la naturaleza. Por ejemplo, el daño producido por pedrisco en el mar no está cubierto aquí, si no en la cláusula de peligros del mar)

Existe un segundo grupo de riesgos “riesgos nominados” los cuales cubre las IHC. Estas tienen condicionada sus coberturas. Esa condición es que sólo las cubre si las pérdidas o daños del buque no son causa de que el asegurado, propietario del buque o gestor naval no llevaron a cabo la debida diligencia (want of due dilligence). Por lo tanto, el asegurador quedará libre de pagar la indemnización en caso de siniestro si demuestra que el asegurado, propietario del buque o gestor naval no llevaron a cabo la debida diligencia para evitar la pérdida o daño.

La “debida diligencia” se puede traducir como el deber que se tiene de proteger al buque como si éste no estuviese asegurado. Por lo tanto, no habrá esa diligencia en el caso de que la persona obligada conozca hechos que agravan el riesgo del buque y no haga nada para evitarlo.

Por ejemplo *“El mantenimiento de una dotación por debajo de la mínima de seguridad; mandos (capitán, jefe de máquinas) inadaptados al buque, incumplimiento de las prórrogas otorgadas para la inspección y certificación de los buques, equipos de navegación inferiores a los reglamentariamente prescritos, etc.”*¹²

¹²José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 835

Cabe destacar que las IHC aclaran que el capitán, ni oficiales, ni la tripulación, ni el práctico se considerarán propietarios del buque, aunque tengan parte de la propiedad de éste. Esto se hace para ayudar en los casos de buques pequeños (sobre todos aquellos dedicados a la pesca).

Estás cláusulas nominativas *“se incluyó en la cobertura de cascos como consecuencia del caso del buque Inchmaree, que sufrió daños irreparables debido al estallido de una caldera. La cámara de los Lores tuvo que pronunciarse (Thames and Mersey Marine Insurance Company Ltd. V. Hamilton Fraser & Co., 1887) acerca de la cobertura de los daños a la propia caldera y al buque”*¹³.

Se contemplan los siguientes riesgos nominados:

1. Explosión de caldera o roturas de ejes, con exclusión del coste de reparación o sustituir la caldera que explota o el eje se rompe (bursting of boilers or breakage of shafts but does not cover any of the costs of repairing or replacing the boiler which bursts or the shaft which breaks). Con la rotura de ejes se refiere a la rotura del eje de cola, que une la máquina principal con la hélice del buque. Si se tratará de otro eje pertenecería a “vicios ocultos”.

Se cubrirá este riesgo tanto en mar como en el puerto. Las IHC contemplan que se cubra la mitad del coste de las reparaciones de caldera o eje. Aunque también indican que se puede hacer una póliza adicional y optativa (de acuerdo entre las partes y con una sobreprima) para cubrir todo el coste de la reparación o sustitución de la caldera o del eje.

2. Cualquier defecto latente en la maquinaria o casco, con exclusión del coste de corregir el defecto latente (any latent defect in the machinery or hull but does not cover any costs of correcting the latent defects.

Por defecto latente (en terminología de la civil law es conocido como “vicio oculto”) entendemos la deficiencia intrínseca que es difícil de ver,

¹³ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 836

aunque se lleve a cabo la debida diligencia que se le exige al profesional responsable. Se trata de un déficit físico entre ellos puede ser de diseño, de construcción, de calidad, de desgaste, etc.; los cuales suelen estar escondidos y no se sabe de su existencia.

Al igual que el caso anterior se cubrirá en mar y puerto. Además, se puede contemplar también que se cubra sólo la mitad del coste o una póliza adicional que cubra todo el daño.

3. Negligencia del capitán, oficiales, tripulación o prácticos (negligence of master, officers, crew or pilots). Es muy habitual que se produzca un daño o pérdida del buque por la negligencia de un miembro de la dotación o el práctico a bordo. Por lo tanto, si se excluyera este riesgo, sería el seguro marítimo casi inútil.

“Piénsese, sobre todo, en los numerosos abordajes culpables, y por citar algún caso concreto, en el Herald of free Enterprise, que zozobró en 1987, porque la tripulación no cerró el portón del garaje al iniciar el buque la navegación”¹⁴

El asegurador no podrá rechazar la indemnización de un daño o pérdida del buque por parte de la negligencia de las personas nombradas anteriormente, independientemente de cuál sea la naturaleza del siniestro.

“Así, sería indemnizable el coste de reparar o sustituir una caldera que ha explotado o un eje de cola que se ha roto, no por vicio oculto, si no por negligencia de la tripulación en su manejo, también lo sería el daño a la máquina producida por negligencia del maquinista, que la arranca sin lubricación o no la controla adecuadamente, etc.”¹⁵

4. Negligencia de los reparadores o fletadores, siempre que éstos no figuren como aseguradores en esta póliza de seguros (negligence of

¹⁴ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 837

¹⁵ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 837

repairers or charterers provided such repairers or charterers are not insured under this insurance).

Los fletadores y reparadores son considerados terceros, por lo cual el asegurador asumirá los daños causados al buque por estos. Otra cosa es que el fletador o reparador aseguren la pérdida o daño al buque como si se tratara de un interés propio, en ese caso se trataría como si fuera negligencia del asegurado.

Hay que tener en cuenta que las IHC han previsto que las partes puedan pactar de forma optativa y opcional (con una sobreprima) que se puedan cubrir el riesgo de negligencia, incompetencia o error de juicio de cualquier otra persona (negligence, incompetence or error of judgment of any person whatsoever). Siempre cuando el asegurado, propietario o gestor naval hayan sido diligentes.

5. Baratería del capitán, oficiales o tripulación (barratry of master, officers or crew).

Ya hemos dicho que es importante que se cubra la negligencia de la tripulación, pero también es importante que se cubra la conducta dolosa (voluntad maliciosa de engañar a alguien o incumplir una obligación contraída).

La baratería asegurable viene caracterizada por:

- a. *Acción u omisión dolosa, es decir, realizada liberadamente; "Así, no es baratería la mera conducta culposa, tal como una desviación realizada sin ánimo fraudulento o por ignorancia, o una estiba o navegación negligente, o una echazón causada por un temor infundado, si lo es, en cambio, el hurto de la carga, la apropiación del buque; los actos de contrabando, etc."*
- b. *Por cualquiera de los miembros de la dotación del buque*
- c. *En perjuicio del armador del buque o de sus fletadores*
- d. *Sin conocimiento ni consentimiento del armador del buque*¹⁶

¹⁶ José Luis Gabaldón García "Curso de Derecho Marítimo Internacional" 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 837

Tener en cuenta que al igual que los casos anteriores sólo se cubren si hay la debida diligencia por parte del asegurador, propietario o gestor naval. Estos perderían la cobertura en caso de que el asegurador demuestre su culpa “in eligiendo” o “in vigilando” del capitán u otro miembro de la tripulación que cause la pérdida o daño. Y lo mismo ocurre en el caso 3 de negligencia de la dotación.

6. Riesgo de contaminación (pollution hazard).

El asegurador también indemnizará la actuación de cualquier autoridad pública en el ejercicio de las potestades que le corresponden en su condición de estado ribereño o en el puerto para prevenir o evitar la contaminación del medio ambiente. Se exige, la debida diligencia del asegurado propietario o gestor naval en la prevención de daños, que traigan causa directa de un daño directo en el buque cubierto por el seguro.

“Una explosión es la causa de la descarga contaminante que motiva la intervención coactiva de la autoridad pública que provoca los daños en el buque”

Se trata de los daños causados al propio buque asegurado y no a terceros (ya que en tal caso se trataría de un riesgo de responsabilidad).

En este tipo de seguro de cascos de IHC es frecuente que se incluyan algunas cláusulas de responsabilidad civil. Así tenemos en primer lugar la cláusula llamada “Running down Clause” o “Collision Clause” que nació para cubrir la responsabilidad por daños causados por abordaje. En las IHC actualmente tiene una parte dedicada a ello llamada “Collision Liability”.

Hay que decir que sólo se cubre la responsabilidad extracontractual (by way of damages), la cual surgió para cubrir daños causados por abordaje (choques con otros buques generando daños). Por lo cual, la responsabilidad por daños que se producen por un buque remolcador al remolcado o al contrario no quedan cubiertas ya que esta sería una responsabilidad contractual.

Esta cláusula implica que debe haber un contacto físico, con lo que si el daño se produce por el oleaje que se genera al navegar a una velocidad excesiva

ese daño no es cubierto. Lo mismo pasa si un buque choca con otro y éste a su vez choca con un tercer buque, éste último reclama al primer buque, con lo cual tampoco queda cubierto.

Quedan excluidos los choques con objetos fijos o flotantes que no se les considere buque (muelles, grúas, ayuda a la navegación, plataformas en la mar, etc.). Aunque las IHC contemplan la existencia de una cobertura adicional y opcional (con una sobreprima) de responsabilidad civil por daños provocados a objetos fijos y flotantes que sean diferentes a los buques “Clause Fixed and Floating Objects de las Additional Clauses”.

La cobertura de responsabilidad por abordaje es adicional y está limitada a las tres cuartas partes de las sumas pagadas por el asegurado a los terceros que han sufrido el daño, con el límite del valor asegurado del buque.

Cuando ocurre un abordaje, el asegurado tiene que indemnizar por un lado los daños que se produjeron en el buque asegurado “peril of the seas” o “negligencia de la dotación”. Por otro lado, tiene que indemnizar las tres cuartas partes del importe indemnizado por gastos pérdidas y gastos ocasionados al otro buque y a la carga de éste “collision clause”, aplicando el límite de suma asegurada.

Ej.: “el buque A, culpable al 100 por 100, colisiona con el buque B, el buque A, asegurado por diez millones €, resulta pérdida total y su armador es condenado a pagar y paga otros diez millones en concepto de resarcimiento al armador del buque B. El asegurador de A, indemnizará al armador de A por lo siguiente: diez millones € (pérdida del buque propio por negligencia de la dotación + 7 millones y medio de € como cobertura de la responsabilidad civil por abordaje.”¹⁷

Las IHC tienen la posibilidad de añadir una cobertura adicional, por la cual el asegurador cobra los cuatro cuartos, lo que implica el 100 por 100 de las

¹⁷¹⁷ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 839

responsabilidades nacidas por abordaje “4/4ths collision liability”. A cambio de una sobreprima.

Es importante que quede claro que el asegurador sólo tendrá que pagar la indemnización cuando el asegurado ya haya pagado a los terceros las sumas correspondientes (any sum or sums paid by the Assured to any other person by reason of the Assured becoming legally liable by the way of damages). Lo llamamos un seguro de indemnización o reparación, en la que el asegurador no se encarga de pagar directamente a los perjudicados.

Por lo cual, se cubre en estas cláusulas:

- 1. Pérdida o daño al otro u otros buques o a cualesquiera bienes a bordo*
- 2. Demora o pérdida de uso (lucros cesantes) del otro u otros buques o bienes a bordo*
- 3. Contribuciones a la avería gruesa o pago de recompensas por salvamento por parte del otro u otros buques o de los bienes a bordo de ellos.*
- 4. Gastos y costes legales incurridos por el asegurado para la defensa frente a las reclamaciones de terceros o para limitar la responsabilidad, siempre previo al consentimiento escrito del asegurado y con un límite no superior al 25 por 100 del valor asegurado del buque (salvo que el asegurador conceda específicamente otro límite superior)*

Las exclusiones:

- 1. Cualesquiera gastos relativos a la remoción de restos*
- 2. Responsabilidades con respecto a otros bienes diferentes del buque o buques contrarios o de los bienes a bordo de ellos*
- 3. Responsabilidades con respecto a la carga u otros bienes de terceros a bordo del buque asegurado*
- 4. Responsabilidades por daños personales (muerte o lesiones), sean ocasionados en el buque propio o fuera de él*
- 5. Responsabilidad por contaminación, excepto aquellos daños de contaminación producidos en el buque o buques contrarios o en los*

*bienes a bordo del mismo y la suma correspondiente al incremento de la recompensa por salvamento debida a los esfuerzos de los salvadores en la prevención de los daños al medio ambiente*¹⁸

Cabe destacar que todos estos riesgos excluidos son cubiertos por los Clubes de Protección e indemnización los cuales explicaremos más adelante.

Hay un siniestro que es difícil de resolver llamados abordajes culpables bilaterales, donde liquidar el siniestro se puede solucionar de dos maneras: “responsabilidad simple” o “responsabilidad cruzada”. Las IHC las soluciona mediante el sistema de responsabilidad cruzada (donde se mejora la posición de la persona asegurada). Excepto si uno de los armadores tiene el derecho de limitar su responsabilidad *“porque la limitación se invoca ante un estado parte del LLMC o ante los tribunales de un Estado cuya legislación interna reconoce tal derecho”*¹⁹ Con ese derecho el armador responderá a una suma inferior que del otro modo.

Si se utiliza el sistema de responsabilidad simple “single liability” hay compensación previa de créditos y deudas nacidas de abordaje. Además de daños y perjuicios que nacen de ambos buques. En este caso, se reparte el resultado proporcional al grado de culpa que tiene cada uno de los buques. Y a partir de esto, el asegurador da la indemnización correspondiente.

“EJ: abordaje culpable bilateral entre el buque A y el B. A sufre daños valorados en 80.000€ y B en 160.000€. El juez determina un cuarto de culpa para A y tres cuartos para B. Suma total: 80.000+160.000=240.000. A soporta un cuarto de 240.000=60.000; B soporta tres cuartos de 240.000=180.000. Suponiendo que la cobertura de la cláusula collision está ampliada a los cuatro cuartos, el resultado será que el asegurador de B indemniza al armador B 20.000€, en concepto de responsabilidad frente a A (además de 160.000 en concepto de cobertura de daños propios”.²⁰

¹⁸ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 840

¹⁹ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 840

²⁰ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 840

En el caso de responsabilidad cruzada “cross liability” no hay ni compensación de créditos ni de deudas. Por lo cual la indemnización se realizará como si el armador estuviese obligado a pagar al otro la responsabilidad que tiene. Con lo que cada asegurado puede cobrar indirectamente parte de los perjuicios por lucro cesante, fin que está excluido de la cobertura collision clause.

“EJ: abordaje culpable bilateral, al 50 por 100 de culpa, entre A y B. Prescindiendo de los daños materiales, se examinan tres hipótesis distintas de lucro cesante y la cobertura proporcionada en cada una de ellas por el asegurador de A conforme el sistema de cross liability”²¹

Tabla 1. Ejemplo de abordajes cruzados y simple José Luis Gabaldón García "Curso de Derecho Marítimo Internacional" 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 840

Buque A	Buque B	Simple	Cruzada
80.000	80.000	0	40.000
100.000	60.000	0	30.000
60.000	100.000	20.000	50.000

“En la primera hipótesis, ambos buques tienen lucros cesantes de 80.000. Por el sistema simple, el armador de A no recobraría nada de su asegurador, porque habría compensación previa y el saldo sería cero. En cambio, en el cruzado, como se parte de la idea de que no hay compensación previa, el asegurador paga a A como si éste hubiese pagado efectivamente a B su cuota de culpa por los retrasos ocasionados a este. De este modo A obtiene indirectamente el 50 por 100 de su propio lucro cesante (40.000 €), que, de otro modo, no estaría cubierto.”²²

En la segunda hipótesis, A recobra de su asegurador 30.000€ y del buque B 20.000€, con lo que cubre el 50 por 100 de sus retrasos.

²¹ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 840

²² José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 841

En la tercera, los retrasos de B son mayores que los de A, por lo que en el sistema simple el asegurador de A pagaría a éste la diferencia a favor de B (20.000 €), mientras que en el cruzado A obtendría 50.000 (con 20.000 pagaría a B y con 30.000 cubriría el 50 por 100 de sus propios retrasos).

Las IHC mejoran la cobertura de responsabilidad por abordaje a través de una cláusula llamada “buque hermano, sistership”. A través de ésta, los abordajes o salvamento entre buques que pertenecen a un mismo armador (ya sea de forma total o parcial), tendrá los mismos derechos que si no se diese esta circunstancia. Las responsabilidades y recompensas se fijarán entre los asegurados y aseguradores o a través de un árbitro que será nombrado por ellos.

Las IHC para cascos tienen una segunda cobertura de responsabilidad dedicada a salvamento y avería a la gruesa “cláusula General Average and Salvage”. En ella se expone como riesgo asegurado la cuota que el buque tiene que pagar como salvamento, ya sea salvamento espontáneo “salvage” o salvamento contractual “gastos de salvamento” o “salvage charges” y avería a la gruesa.

Si el salvamento se hace sin sujeción de principio “no cure no pay” y la operación no tiene éxito, ocurriendo un caso de pérdida total del buque, los gastos llevados a cabo no se podrán recuperar en esta cláusula. En este caso se trataría de gastos de salvaguardia (sue and labour)

Para que se dé la cláusula general average and salvage, el acto que se efectúa tiene que ser para evitar o estar relacionado con la evitación de uno de los riesgos asegurados.

Esta cláusula en el caso de avería a la gruesa, permite que el armador pueda recobrar directa e inmediatamente del asegurador, el importe de los sacrificios que haya tenido (daños de buque), sin esperar a que se ejecute la liquidación y se determine la cuota. Pero una vez realizada la liquidación, se llevarán a cabo los ajustes necesarios.

“EJ: Si el armador cobra del seguro 10.000€ en concepto de daños al buque causados por la avería y en la liquidación final sólo le corresponden 5.000€, las contribuciones de los cargadores por el importe de los otros 5.000€ serán para el asegurador”²³

Cobertura de riesgos en el seguro de mercancías ICC

Ya se dijo que los riesgos que cubre las ICC son de tres modalidades A, B y C, y cada uno de ellos son diferentes. Estos obedecen al sistema establecido por la UNCTAD.

En la modalidad A, se cubre todos los riesgos por pérdidas o daños al objeto asegurado, excepto los riesgos nominados en las cláusulas de la 4 a la 7. Esta modalidad se fundamenta en el principio de universalidad del riesgo. Las que erróneamente denominamos a todo riesgo, porque no hay que olvidar que tienen exclusiones establecidas.

Las modalidades B y C están basadas en el principio de especialidad del riesgo. Se cubren riesgos que están específicamente nominados, y hay una lista de exclusiones. Las modalidades B y C son muy parecidas, pero la modalidad B proporciona una mayor cobertura que la C.

Así la modalidad C cubre estos riesgos:

- *Terremotos, erupciones volcánicas y rayos*
- *Arrastre por las olas*
- *Entrada de agua en las bodegas, contenedores u otros espacios de carga*
- *Pérdida total de bultos caídos durante las operaciones de carga o descarga*²⁴

Las tres modalidades, además de cubrir riesgos marítimos (siniestros acaecidos con la mercancía a bordo) también cubre los riesgos terrestres (cuando

²³ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 841

²⁴ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 843

la mercancía se traslada de almacén en almacén, la estancia en el puerto de escala o arribada, etc.) mientras estén incluidos en el ámbito espacial y temporal de la póliza.

Los riesgos cubiertos en la modalidad B se explicarán a continuación (como ya se ha dicho la modalidad B cubre también los riesgos de la modalidad C nombrados anteriormente).

Tenemos seis clases de riesgo, que el asegurado indemnizará con solo demostrar que el siniestro fue atribuible a ellos:

1. **Incendio o explosión**, producida por cualquier causa, excepto aquellas que se encuentren en las exclusiones. La mercancía no tiene por qué arder, el daño por recalentamiento también es atribuible al fuego. Quedando también cubiertas el daño causado por el humo y aquellos daños producidos para extinguir el fuego. Pero la combustión espontánea se considera como un vicio propio el cual no se cubre.
2. **Embarrancada, varada, hundimiento o zozobra**. Esta cobertura es muy grande, cubre las pérdidas o daños de la mercancía provocados por cualquier contacto que tenga el buque con el fondo, ya sea de forma violenta o no “standing o grounding”. Quedando también cubiertas el naufragio por hundimiento o por vuelco de la nave “quilla al sol”.
3. **Vuelco o descarrilamiento de vehículos de transporte terrestre**. Cubre un riesgo terrestre puesto que ya mencionamos que también se cubren el transporte de almacén en almacén.
4. **Abordaje o choque del buque, embarcación o medio de transporte, con cualquier objeto externo que no sea el agua**. En este caso es un riesgo marítimo y terrestre. Los objetos externos pueden ser fijos o flotantes distintos de un buque, incluso puede ser hielo.
5. **Descarga de las mercancías en un puerto de arribada forzosa**. Sólo se cubre las pérdidas o daños producidos a la carga debido a la descarga en el puerto de arribada, no cubre aquellos daños en puertos de ordinaria escala.

6. **Terremotos, erupciones volcánicas o rayos.** Los dos primeros son terrestres, y cabe destacar que no se cubren los maremotos. Los rayos quedan cubiertos sean terrestres o marítimos.

Se cubren cuatro riesgos más, pero en este caso el asegurado tiene que demostrar que los daños o pérdidas de la carga se han producido por ello.

1. **Sacrificio de avería gruesa.** La causa que genera el peligro que da lugar a la avería a la gruesa realizado por el capitán puede ser cualquiera. Excepto aquellas que se encuentren en riesgos excluidos. El asegurador indemnizará la pérdida o daño producido a la mercancía quedando subrogado a que el asegurado reclame las contribuciones de este sacrificio.
2. **Echazón o arrastre por olas “jettison or washing overboard”.** El peligro que dé lugar a la echazón tiene que encontrarse en los riesgos incluidos. En cuanto al arrastre por las olas ha de ser la pérdida de la mercancía por un golpe de mar. Por lo cual queda sin cubrir aquellos casos en los que la carga se cae por los costados como consecuencia de los balances del barco por mal tiempo.
3. **Entrada de agua de mar, lago o río en las bodegas del buque, embarcaciones, medio de transporte, contenedor, remolque o lugar de almacenamiento.** Aunque no se pone limitación a la entrada de agua, hay que tener en cuenta los riesgos excluidos. Además, quedan excluido los daños por mojadura a la cubierta (salvo si ocurre por la entrada de agua de mar en contenedores que están siendo transportados en cubierta), aquellos causados por lluvia o exudación de las bodegas. Pero si está cubierta cuando las inundaciones son provocadas por lluvias.
4. **Pérdida total de bultos por el costado del buque, caídos durante las operaciones de carga o descarga.** Se cubre aquí un suceso muy frecuente consistente en la pérdida de bultos, paquetes o unidades de carga producidas por las operaciones ordinarias de carga y descarga (si

es en el puerto de arribada la cobertura es la número cinco del apartado anterior). Esta cláusula de “total loss of any package” deja fuera los siniestros de meros daños a la carga como puede ser la carga recuperada del agua en estado de avería.

Las ICC también contemplan coberturas complementarias para supuestos específicos entre los que se encuentran abordaje, avería gruesa y salvamento. Se trata de cobertura de responsabilidad civil, y son idénticas en las tres modalidades (A, B, C).

La primera cobertura adicional se la conoce como “Both to blame collision clause”, en ésta el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado la cuota de responsabilidad que éste tenga que pagar al buque transportista cuando se produce una reclamación del armador transportista. El asegurado tendrá que notificarlo al asegurador, y permitirle que asuma la defensa de sus intereses. A partir de ahí, el asegurador se encargará de los gastos y costes derivados de la reclamación.

La segunda es conocida como “General Average Clause”, idéntica para las tres modalidades. Se encarga de cubrir la cuota de contribución a la avería a la gruesa y la remuneración debida por salvamento mientras hayan sido para evitar pérdidas o daños de los riesgos asegurados. Si se trata de avería a la gruesa, el asegurador indemnizará la totalidad de la contribución del asegurado, mientras que el valor asegurado cubra el importe de la prima. Si no se aplicará la regla del infraseguro.

Esta cláusula adicional permite al asegurado poder exigir al asegurador el pago de las pérdidas, daños o gastos que sufre la mercancía como consecuencia de la avería común, sin tener que esperar a la liquidación. Después cuando se calcule la liquidación ya se subrogará lo atinente.

Riesgos excluidos.

Las exclusiones que se encuentran en las condiciones generales estipuladas para el seguro de cascos y el de mercancía son para aclarar, sin dejar margen a error los riesgos que no se cubren. A parte de ellos tenemos las exclusiones que más o menos todo el mundo conoce, presentes en las legislaciones nacionales. Entre ellas están el dolo del asegurado, vicio propio de la cosa, guerra, etc.

En algunos casos, no se trata de que el asegurador no pueda cubrirlos, sino que se busca que estos riesgos sean cubiertos por otros tipos de seguros con unas condiciones específicas para ellos (las guerras son cubiertas por el Institute War Clauses Cargo y las huelgas por el Institute Strike Clauses Cargo).

Riesgos excluidos por las coberturas IHC.

Las IHC tienen tres categorías de riesgos excluidos. Guerras y huelgas, terrorismo, y contaminación radioactiva o ciertas armas especiales. Además, las IHC, aclaran que las cláusulas de exclusión tienen un carácter “principal paramount”, esto quiere decir que estas cláusulas prevalecen sobre cualquier otra cláusula que diga lo contrario. Además, éstas se aplican tanto a las coberturas principales como a las adicionales de responsabilidades (“in no case this insurance cover loss, damage, liability or expenses caused by...”).

Los riesgos excluidos son:

- **Guerra y huelgas. Dividido en cuatro apartados distintos.**
 - A. Guerra, guerra civil, revoluciones, insurrecciones o movimientos civiles originados por las mismas, o cualquier acto hostil a favor o en contra de un poder beligerante.**

En cuanto a la jurisprudencia inglesa la definición de guerra “WAR” debe implicar la fuerza entre Estados o entidades que reúnan el carácter de Estado.

La guerra civil “CIVIL WAR” son las hostilidades entre diferentes partes o grupos de un mismo Estado, alguna de las partes tiene que

tener una autoridad tipo gubernamental. Si se trata de “revolution, rebellion and insurrection” no adquieren el carácter de guerra.

Se llevó a cabo detenidos análisis para los casos de guerra, para distinguir entre si era un riesgo ordinario o un riesgo de guerra. Es verdad que algunas veces las situaciones bélicas provocan un agravamiento de los riesgos ordinarios como puede ser que se necesite navegar en convoy, la supresión de luces u otras ayudas de navegación. Hay casos en los que un riesgo ordinario como es un abordaje o una varada estaba provocada por una situación de guerra. Por lo cual, ahí empezaba el debate, cuál de los dos riesgos tenía que considerarse el causante del siniestro. Y cuál era la póliza y aseguradores (ordinarios o la de guerra) que tenían que hacerse cargo de la indemnización.

A partir de la segunda guerra mundial, fue resuelto este problema. Para ello la industria aseguradora se basó en un criterio pragmático y comercial. La decisión más sonada de la Cámara de los Lores fue:

“En el caso del “Coxwold”, la Cámara de los Lores consideró riesgo ordinario la embarrancada de un buque producida por un cambio de derrota para escapar a la amenaza que suponía la presencia de un submarino enemigo”²⁵

En torno a esta decisión de los Lores se consideró que un riesgo ordinario sería los riesgos marítimos típicos como abordaje, choque, embarrancada, incendio o mal tiempo. Sólo se excluyen de la póliza ordinaria si el daño está causado directamente por un acto de guerra, no por una mera conexión que cause la agravación provocada por una situación de guerra.

²⁵ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 847

B. Exclusión de la captura, requisa, arresto, restricciones o detención (excluyendo baratería y piratería), así como las consecuencias de dichos actos o su mero intento.

La captura (capture) implica un acto de desposesión, llevado a cabo por fuerzas beligerantes o enemigas, aquí se incluyen los piratas y los corsarios.

La requisa (seizure), es la toma de posesión utilizando la fuerza de un buque por parte de una autoridad legítima.

Arresto, restricciones o detención (arrest, restrain or detainment) son los actos coactivos de intervención sobre un buque, implicando su paralización temporal o restringiendo sus movimientos, generalmente consecuencia del ejercicio de potestades del Estado.

C. Excluye las minas, torpedos, bombas u otros artefactos bélicos abandonados.

Se trata de estos artefactos cuando están perdidos y abandonados, en un lugar fijo o a la deriva y explotan una vez ya haya finalizado las hostilidades que originaron su colocación. Si fuera de otro modo, se trataría del apartado de guerras.

D. Se excluye los siniestros que sean causados por huelguistas, trabajadores en situación de cierre patronal, personas que estén participando en disturbios laborales, tumultos o conmociones civiles.

También abarca aquellas pérdidas o daños que se le producen al buque por su propia tripulación cuando se encuentran en una situación de huelga.

- **Actos de terrorismo o de cualquier persona que actúe por motivos políticos, así como empleo de armas o las detonaciones de explosiones por parte de aquellas, o por cualquier persona que actúe maliciosamente.** La exclusión incluye los actos de esta naturaleza cometidos contra el buque asegurado, u a otros bienes próximos, es decir instalaciones portuarias o carga a bordo.
- **Contaminación radioactiva y armas especiales.** Esta exclusión incluye las radiaciones ionizantes o la contaminación radioactiva producida por combustibles o residuos nucleares, así como los peligros producidos

por instalaciones, reactores o componentes nucleares. Se excluye también las armas o aparatos que utilice la fisión o fusión atómica o fuerza radioactivas similar, armas químicas, biológicas bioquímicas o electromagnéticas.

Pero no excluyen los isótopos radioactivos cuando éstos no procedan de combustible nuclear y hayan sido elaborados, transportados, depositados o empleados para el comercio, la agricultura, la medicina, la ciencia u otras finalidades pacíficas similares.

Riesgos excluidos en la cobertura ICC

Las tres modalidades de las ICC tienen cláusulas de exclusiones “exclusions”. Su contenido es idéntico para las modalidades B y C. En cuanto a la modalidad A la gran diferencia es que no aparece la exclusión “daños deliberados al objeto asegurado por cualquier otra persona”.

Las exclusiones de la ICC hacen referencia a cualquier pérdida, daño o gasto (loss, damage or expense). Con gasto se refiere a la responsabilidad del cargador a que la póliza se refiere (abordaje y avería gruesa). Las exclusiones que nos encontramos son:

- **Pérdida, daño o gastos atribuidos a la conducta dolosa del asegurado.**
Como dice la legislación inglesa “any loss attributable to the wilful misconducts od the assured”
Esta exclusión implica que si estén cubiertas la conducta culposa del asegurado o la conducta culposa de los miembros de la dotación (baratería) o cualquier otra persona (ésta última no se encuentra cubierta por la modalidad B y C). En todos los casos es el asegurador el que tiene que demostrar la carga dolosa del asegurado.
- **Los derrames ordinarios, o pérdidas ordinarias en peso y volumen, o uso y desgaste natural del objeto asegurado.**
Los derrames ordinarios “ordinary leakagees” suelen ser los producidos por los graneles secos en las operaciones de carga, descarga y traslado

a báscula y almacén. A éstas se les llama “pérdidas de tráfico” y son inevitables. Su exclusión es totalmente justificada, porque no se considera un riesgo ya que es una certeza que va a ocurrir (risk which must happen).

Esa misma certeza ocurre en pérdidas de peso o volumen. Se debe a la naturaleza intrínseca de las mercancías aseguradas como la evaporación o la contracción. Lo mismo ocurre por el uso y desgaste natural “ordinary wear and tear”, un ejemplo de ello puede ser la oxidación de productos siderúrgicos.

- **Las pérdidas, daños o gastos causados por el embalaje insuficiente o inadecuado.**

Esta exclusión implica la inadecuada estiba producida en el interior de un contenedor, cuando se ha realizado por el asegurado o sus dependientes. Si la estiba del contenedor se realiza durante la vigencia del contrato por terceros, si se cubre el riesgo. Porque existe la condición de aleas, porque el asegurado es ajeno y no puede controlar y verificar la correcta estiba (pero para que se cubra tiene que haber entregado la mercancía correctamente embalada a la persona encargada de llenar el contenedor).

- **Las pérdidas, daños o gastos causados por vicio propio o por la naturaleza del objeto asegurado**

El vicio propio (inherent vice) es la cualidad inherente que tiene la mercancía que puede causar su destrucción o deterioro sin que intervenga un agente externo. Ejemplo de ellos son la fermentación o putrefacción por presencia de bacterias en la carga perecederas. Su carácter hace que el deterioro sea inevitable por lo que es una certeza que va a ocurrir y por lo tanto no tiene el carácter de aleas del riesgo.

Si hablamos de la naturaleza del objeto asegurado se refiere a los daños que se producen de forma normal, ordinaria e inevitable que le ocurre a la mercancía en su transporte (ej.: rotura de loza o cristal a pesar de que estén embaladas de forma correcta y se hayan tratado de forma minuciosa).

También queda excluido de la cobertura aquellos casos en los que falta o hay una insuficiencia de marcas en la mercancía provocando riesgo de extravío o falta de entrega en el destino, ya que se considera un caso de vicio oculto.

- **Las pérdidas, daños o gastos causados por retrasos, aun cuando la causa del retraso sea un riesgo cubierto (excepto aquellos gastos abonables debido a avería a la gruesa).**

A partir del derecho inglés, se estima que se excluye, aunque el retraso sea ocasionado por riesgos cubiertos (abordaje, incendio, embarrancada etc.) los daños causados por dicho retraso, ya que se considera que su causa próxima “proximate cause” no es el riesgo cubierto si no el retraso.

- **Las pérdidas o daños que sean consecuencia de la insolvencia o incumplimiento financiero de los propietarios, gerentes, fletadores o explotadores del buque, siempre que, en el momento de la carga, el asegurado conociese o debiese conocer dicho estado de insolvencia.**

Así, se incluyen todos los supuestos de abandono o desentendimiento en el mantenimiento del buque por razón de crisis económica. Lo que hace que las mercancías tengan un estado deplorable. Porque, aunque se ha pagado el flete, están a bordo de un buque sin que los asegurados se puedan hacer con ella, aunque quieran hacerlo.

El motivo que utilizan los aseguradores para excluir este riesgo es que quieren motivar a los asegurados a utilizar compañías armadoras serias y que sean reputadas en lo que se refiere financieramente.

- **Las pérdidas o daños causados deliberadamente al objeto asegurado o parte del mismo, por actos ilícitos de una o varias personas.**

Esta exclusión ya se dijo que no aparece en la modalidad A. Con ella se refiere a aquellos actos ilícitos causados por personas que no sea el asegurado. Recordar que esta póliza se trata de una cláusula adicional que se puede contratar como complemento de las ICC B o C llamada “intentional damages”.

- **Pérdidas, daños o gastos directa o indirectamente causados por o con ocasión de la utilización de cualquier arma o dispositivo que emplee la fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción análoga o fuerza o materia radioactiva.** La exclusión es operativa con independencia de tales riesgos procedan o no de actos hostiles.
- **Pérdidas, daños o gastos causados por riesgos de guerra, huelga y actos de terrorismo.** Estas exclusiones se configuran en términos muy similares a las ya analizadas para seguro de cascos.
- **Innavegabilidad del buque conocida por el asegurado en el momento de la carga a bordo.** Se trata de una exclusión adicional, que se analizará en el siguiente apartado.

La agravación del riesgo asegurado

Existen los casos en el que el riesgo durante la vigencia del seguro se puede agravar provocando así una modificación en el equilibrio contractual. Dicho de otra manera, cuando se hace el contrato se fija una prima y un alcance de cobertura ante una determinada situación de riesgo, si el riesgo cambia, se destruye las bases que se pactaron.

Lo más habitual en el seguro marítimo ha sido excluir de la cobertura de riesgo los siniestros que se producen en una situación de cambio o agravación del riesgo asegurado. Pero para ello primero se distingue entre si el riesgo ha sido un cambio voluntario decidido por el asegurado o si han sido una alteración del riesgo ajeno a su voluntad. Sólo se aplicará la exclusión en el primer caso.

Cabe destacar que las IHC imponen al asegurado ciertas obligaciones “cargas jurídicas” para hacer o evitar hacer, con ello se busca evitar la agravación del riesgo no consentidas por el asegurado. Estas obligaciones se pueden clasificar de dos maneras: según el cuidado del buque o lo referente a las actividades de la navegación.

Agravaciones relativas al buque

En las IHC tienen dos cláusulas relativas a la agravación al buque. Ambas con valor “principal, paramount” la cual nació de la vieja “garantía de navegabilidad, warranty os seaworthiness”. Y si se incumplen implica que se termine el contrato automáticamente y anticipadamente, salvo que se haya acordado lo contrario entre las partes y escrito en las pólizas.

La primera de las cláusulas se llama Classification and ISM. Ésta se pacta al comienzo del seguro y lo que dure el contrato. El buque se encontrará clasificado en una Sociedad de Clasificación acordada con el asegurador. De esta manera no habrá cambios, suspensiones, discontinuidades, retiradas o expiraciones de la clase que se le dio al buque. El asegurado está obligado a cumplir las recomendaciones o requerimiento relativo al mantenimiento de la navegabilidad del buque en aquellos términos y en los plazos indicados por su Sociedad de Clasificación. Además, el asegurado que asuma las obligaciones deberá mantener vigente el “documento de Cumplimiento” y el “certificado de Gestión de Seguridad” los cuales son requeridos por el capítulo IX del Anexo del SOLAS.

La segunda cláusula es conocida por “Management”. Con ella se dictamina la finalización automática del contrato desde el momento que haya un cambio de propiedad o de pabellón del buque, sea voluntario o forzoso. Del mismo modo también se terminará el contrato si hay un cambio de gestor o de arrendatario del buque, o su requisita. De la misma manera, también se anulará el contrato si el buque es vendido para desguace o salga a navegar para proceder a un puerto con esa intención.

De forma complementaria a las IHC, el asegurado, propietario y gestor naval está obligado (durante lo que dure el contrato) a cumplir las normas de seguridad del buque establecidas por el Estado de pabellón (construcción, navegabilidad, equipo, operación y dotación). Además de cumplir los requerimientos de las Sociedades de Clasificación relativas a las notificaciones de accidentes y defectos de buques. Este incumplimiento no conlleva a la finalización del contrato ya que ésta no actúa como warranty. Pero se perderá el derecho de

obtener la indemnización por un siniestro (pérdida, daño, responsabilidad o gasto) atribuible a el incumplimiento de esto.

En cuanto a los seguros de la carga, es difícil que un cargador pueda influir en la navegabilidad del buque. Por lo que las ICC (en sus tres modalidades A, B y C) no cubren los siniestros ocasionados por innavegabilidad o deficiencia de otro medio de transporte, contenedor o remolque cuando el asegurado conociese ésta en el momento de cargar la mercancía a bordo. *“En términos anglosajones se trata de una garantía implícita de navegabilidad del buque para transportar las mercancías aseguradas a la que, no obstante, el asegurador renuncia en base a la buena fe del asegurado”*²⁶

Agravaciones relativas a la navegación.

Para evitar agravar los riesgos, las IHC limitan las actividades de navegación a través de unas prohibiciones.

- El buque no puede hacer operaciones de remolque, exceptuando el remolque portuario usual o si el remolque es necesario para una operación de salvamento espontáneo hasta el primer lugar seguro.
- El asegurado no puede contratar servicios de practicaje o remolque portuario en condiciones que exoneren de responsabilidad a los prestadores de esos servicios. A no ser que la legislación o práctica local no les deje otra alternativa.
- No podrá dedicarse a operaciones comerciales que impliquen realizar operaciones de trasbordo de la carga en el mar.

Se somete las anteriores prohibiciones como garantías “warranties”. Por lo tanto, se trata de obligaciones que de no llevarse a cabo libera al asegurador de pagar la indemnización, siempre que el siniestro haya ocurrido por su incumplimiento. El asegurado puede mantener el derecho a la indemnización si se lo comunica al asegurador, y llegan a un acuerdo de extender la cobertura.

²⁶ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 851

- El asegurado (tampoco es una warranty) tiene prohibido navegar por una serie de zonas geográficas, puede ser en cualquier momento o en las fechas estipuladas en cada caso. Suelen tratarse de zonas cubiertas por hielo de forma permanente o temporal, que implican una agravación del riesgo (Zonas del Ártico, del Báltico, de Groenlandia, de los Grandes Lagos de Norteamérica, Antártico, etc.). El asegurado puede ampliar la cobertura si lo pacta con el asegurador y paga una prima adicional.
- La última obligación en lo referente a la agravación del riesgo es que se reanudar la actividad del buque tras un largo periodo de inmovilización. El asegurado se obliga a no retomar la navegación por sus propios medios ni a navegar después de haber estado amarrado por un tiempo superior a ciento ochenta días. Para empezar a navegar después de esas circunstancias deberá someterse a una inspección previa y se tomen las medidas de reparación o cualquier otra recomendación que le haya dado el inspector.

El periodo de cobertura del riesgo.

El periodo de cobertura es el mismo que la duración del contrato. Por lo tanto, comienza con la perfección del mismo y termina al acabar la relación contractual de éste.

Si se trata de un seguro de cascos tendremos que distinguir entre si se trata de un seguro de viaje “voyage insurance” o de un seguro por tiempo “time insurance”. Éste último suele ser el que más se utiliza.

Dentro de estas categorías, las pólizas determinarán con gran precisión el momento en el que se acabará la cobertura. *“En las pólizas por tiempo es bastante habitual la contratación por periodos anuales renovables coincidiendo cada*

renovación con el año natural, es decir, desde las 00:00 horas del día 1 de enero hasta las 24:00 horas del 31 de diciembre”²⁷

Las IHC del tipo de seguro de casco por tiempo cubren el riesgo durante todo el período del tiempo contractual. Salvo en los casos de cancelación del contrato anticipadamente vistos anteriormente. Se devolverá la prima proporcional percibida si el contrato se resuelve por acuerdo mutuo de ambas partes. Esta devolución queda excluida si se ha producido una pérdida total del buque durante la vigencia del contrato.

En cambio, las ICC suelen utilizar la cobertura por viaje, y dedican muchas más cláusulas a delimitar la duración temporal de cobertura de los riesgos asegurados. Las tres modalidades (A, B y C) especifican de forma muy clara el comienzo de la cobertura, la continuación durante el viaje emprendido por las mercancías aseguradas, y la finalización de la cobertura al llegar las mercancías al lugar de destino fijado en la póliza “cláusula de Duration o Transit clause”. Estas cláusulas cubren los riesgos desde que la mercancía deja el almacén de origen para ser cargadas en el primer vehículo de transporte, hasta que se acaba la última descarga del último vehículo en el almacén de destino pactado “almacén a almacén”. O si no, en el lugar elegido por el asegurado o dependientes para proceder al almacenamiento o distribución.

Es importante conocer que también se cubre las desviaciones, retrasos, descargas forzosas, transbordos y reembarque que estén fuera del control del asegurado, y que estén dentro de un plazo máximo de la cobertura de sesenta días que pueden permanecer en tierra, que se empiezan a contar a partir de que se finaliza la descarga del buque.

Por otra parte, aparece la cláusula “Termination of contract of carriage clause” en la cual se prevé que haya un final anormal del viaje por alguna circunstancia que no está bajo el control del asegurado, con descarga forzosa de las mercancías transportadas antes de llegar al destino. Con posible transbordo y

²⁷ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 852

reexpedición de las mismas en otro medio de transporte. Aunque cabe la posibilidad que, al haber situaciones anómalas, pueda haber un mantenimiento de la cobertura si es pactado con el asegurador y pagando la correspondiente prima adicional.

Por último, tenemos la cláusula “Change of voyage”. Con la cual se puede añadir dos supuestos adicionales. En el primer supuesto adicional, el asegurado puede pedir al asegurador que haya un cambio de destino de las mercancías, manteniéndose la cobertura. El segundo mantiene la cobertura en los casos llamados “fraude marítimo” o “buques fantasmas”

“mercancías son cargadas, sin conocimiento y en fraude del asegurado, en un buque con documentación falsa cuyos operadores proceden después a venderla en otro lugar y desaparecen”²⁸

Deberes y obligaciones del asegurado.

El asegurado tiene que seguir una serie de obligaciones y derechos que son principios básicos del seguro marítimo. La Ley expone cuatro elementos principales: declaración del riesgo, pago de la prima, comunicación del siniestro y deber de evitar o aminorar el daño.

El pago de la prima y la declaración del riesgo se consideran obligaciones del contrato las cuales son esenciales, las obligaciones son coactivamente exigibles por el asegurador. Pero hay una serie de deberes para el asegurado, algunos son positivos para éste y otros negativos. La inobservancia de algunos de estos deberes puede causar que se le prive de ciertos derechos o incluso tener que pagar una indemnización al asegurador si le causa algún daño o perjuicio. Es decir no son exigibles por el asegurador pero su incumplimiento provoca que la posición jurídica del propio asegurado empeore. Estos deberes son: la declaración exacta,

²⁸ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 853

salvaguardia, comunicación del siniestro y otros que no se consideran obligaciones si no cargas jurídicas.

Declaración del riesgo.

Se trata del principio “uberrima bona fides”. Consiste en la obligación de declarar con plena exactitud el riesgo al que se está sometido.

El tomador está en la obligación antes de que se firme el contrato de declarar todas las circunstancias que conozca, o que razonablemente deba conocer, que influyan en la percepción del riesgo para el asegurador.

Esta obligación permanecerá a lo largo de todo el contrato, por lo que se debe comunicar lo más pronto posible. Todas las circunstancias que agraven el riesgo, y tengan la naturaleza de que si el asegurador las hubiese conocido en el momento de hacer el contrato no lo hubiese firmado, o lo hubiese puesto en condiciones más gravosas.

Los hechos de inexactitud o reticencia, es decir declaración incompleta, son regulados legalmente y dan el derecho a que el asegurador finalice el contrato en un plazo de un mes, desde el momento en que conozca la reserva o inexactitud. Y tendrá el derecho a las primas que le corresponden relativas al periodo en curso en el momento de la resolución, salvo que sea por dolo o culpa grave.

Si el siniestro ocurre antes de que el asegurador sepa que había una declaración incompleta, o antes de que transcurra el plazo indicado, la indemnización de asegurador se reducirá de forma proporcional a la diferencia de la prima que se estaba pagando y la prima que se hubiese tenido que pagar con la declaración completa. Pero según los artículos 423 y 425, si la declaración incompleta fue por dolo o culpa grave del tomador o asegurado, el asegurador quedará libre de tener que pagar la indemnización.

Pago de la prima

El tomador está obligado a pagar la prima según las condiciones estipuladas en la póliza o el certificado correspondiente. En dichas pólizas, según el artículo 738.13 del Código de Comercio, se obliga a especificar el tiempo, el lugar, y el modo convenidos.

La prima puede ser de dos tipos: única o periódica. Las dos son exigibles una vez que se firme el contrato. El lugar del pago suele ser el domicilio del tomador, salvo que se indique otro en la póliza.

El pago de la prima es una obligación esencial en este contrato de tipo oneroso, por lo cual, si no se paga la prima o alguna de las fracciones de ésta, el asegurador puede resolver el contrato o suspender su cobertura hasta que se abone la prima. Esta resolución o suspensión se produce un mes después de que se le haya requerido el pago de la prima al tomador.

En el caso de que se tratara de una prima única, o la primera prima periódica de la fracción, el asegurador no responderá de ningún siniestro que se haya producido, aunque no se le haya requerido el pago al tomador.

Un supuesto especial, es que el asegurador en los seguros de mercancía de un certificado de cobertura. En este caso no se podrá oponer a la falta de pago de la prima al comprador de las mercancías de buena fe a quien se le haya dado dicho certificado, sin valer pacto en contrario (artículo 425.3).

La prima se rige por los “principios de indivisibilidad e invariabilidad”.

- La indivisibilidad, según el artículo 756 del Código de Comercio “los aseguradores harán suyo el premio, siempre que hubiere empezado a correr el riesgo”. Es decir, desde el momento que se firma el contrato, la prima se debe en su totalidad ya que el asegurador empieza a asumir el riesgo, a dispensas de si se produce el riesgo o no.

La indivisibilidad no es recíproca, ya que el asegurador no tiene que devolver la prima si el asegurado renuncia al contrato, salvo que se haya pactado de forma contraria.

- La invariabilidad, esto significa que durante lo que dure el contrato de seguro no se puede modificar la prima. Aunque haya situaciones posteriores que modifiquen el riesgo no se podrán cambiar. Como en el caso de que haya una agravación o una disminución del riesgo, no se podrá cambiar la prima, lo que puede jugar a favor del asegurador o del asegurado. Puede haber algunas excepciones en las que se cambien, pero para ello se ha de especificar en la póliza.

Comunicación del siniestro

Comunicar el siniestro es un deber del asegurado debido al principio indemnizatorio del contrato. Se trata de un deber y no de una obligación, ya que su incumplimiento no conlleva la finalización del contrato, sino que tiene como consecuencia la pérdida de un derecho.

Así el asegurado o el tomador tienen que comunicar al asegurador o comisario de averías designado en la póliza el acaecimiento del siniestro, para ello tienen un plazo de siete días a partir de que ocurra el siniestro.

La LNM dice que la omisión o retraso de la comunicación del siniestro hará que se pierda el derecho a la indemnización si fue por causa de dolo o culpa grave por parte del asegurado o tomador. Si se tratará de negligencia o retraso culposo en la omisión o tardanza en la comunicación del suceso del siniestro, el asegurador podrá ser indemnizado por los daños y perjuicios que se le hubiesen causado.

La jurisprudencia exige que el asegurado tiene que comunicar al asegurador el siniestro por el medio más rápido.

Deber de evitar o aminorar el daño.

Ésta también es conocida como el deber de salvamento (pero no se trata del salvamento obligatorio de vidas humanas). También está relacionada con el principio indemnitario del contrato.

El asegurador tiene que utilizar todas las medidas razonables y que estén a su alcance para evitar o disminuir las consecuencias dañosas que tuvo el siniestro.

Se basa en el principio de buena fe contractual, donde el asegurador debe de cuidar el buque y la carga como si no existiera el contrato de seguro.

A cambio de ello el asegurador se obliga a pagar los gastos utilizados de forma razonable por el asegurado o sus dependientes para “gastos de salvaguardia, sue and labour charges”, éstos se diferencian de la avería a la gruesa por realizarse en beneficio propio del buque y no a favor de todos los intereses a bordo.

Obligaciones del asegurador

Al igual que el asegurado, el asegurador tiene una serie de obligaciones y deberes. Las obligaciones de este no aparecen hasta que ocurre el siniestro, y los deberes son anteriores a la realidad del siniestro.

La obligación del asegurador, a cambio de la declaración exacta del asegurado, es indemnizar el daño producido en el siniestro. Su liquidación puede hacerse de dos formas: por el procedimiento de avería o el sistema de abandono.

Cuando ocurre un siniestro, nace la obligación del asegurado de indemnizar el daño que sobrevenga a los intereses asegurados. Pero que quede claro que en los supuestos de dolo y culpa grave de la declaración de riesgos por el tomador hará que el asegurado quede libre de esta indemnización.

El pago de la indemnización es la única obligación del asegurador. El pago se tiene que hacer en el lugar, forma y plazo estipulado, y no podrá superar un mes (artículo 437), salvo que se haya pactado de forma contraria entre las partes. El cómputo del plazo se fija una vez tratada la liquidación de dicho siniestro. El asegurado tiene que demostrar la existencia y alcance del daño para obtener la indemnización. Si el asegurador rechaza el siniestro, debe hacerlo de forma judicial y el juez determinará si el asegurador está obligado depositar la cantidad resultado de los justificantes, o deberá entregarla al asegurado a través de la fianza suficiente (artículo 770). Esto sólo ocurre en los seguros marítimos.

En cuanto a los deberes o cargas, las cuales si no se hacen da lugar a una indemnización, pero no lleva a anular el contrato, está la de firmar y entregar la póliza al asegurado. Además, debe dar al asegurado un formulario donde valore el riesgo y el interés asegurado (artículo 10 LCS).

Con la obligación de pago significa liquidar el siniestro. A partir de ahí surgen problemas. Uno de ellos está relacionado con el importe o cuantía de la indemnización. Ese importe será el valor de los daños materiales que sufra la cosa asegurada, con el límite de la suma asegurada, y las siguientes coberturas adicionales.

- 1. El importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del interés asegurado*
- 2. La parte que corresponda a tal interés en una remuneración por salvamento*
- 3. Los gastos razonables efectuados por el tomador del seguro, el asegurado y sus dependientes para aminorar el daño.*
- 4. El asegurador podrá aplicar también la regla proporcional salvo su exclusión de común acuerdo²⁹.*

La indemnización tiene que ser de forma dineraria. EL asegurador no está obligado a reemplazar o reparar el objeto asegurado, salvo que se haya pactado de forma contraria en la póliza.

La experiencia judicial ha ido observando los distintos casos a lo largo de los años y han excluido los siguientes daños y perjuicios:

- 1. Los derivados del siniestro, tales como, retrasos, demoras, paralizaciones, pérdidas de mercado, diferencias de cambio, lucro cesante y, en general, cualquier daño indirecto, salvo los expresamente incluidos en esta Ley*

²⁹ Ignacio Arroyo Martínez "Compendio de derecho marítimo (Ley 14/2014, de navegación marítima" Quinta edición, año 2014. Editorial Tecnos pp 371

2. *Los ocasionados por el objeto asegurado a personas, salvo que la responsabilidad consiguiente sea objeto del seguro.*³⁰

Liquidación del siniestro. Acción de avería y abandono.

Liquidar el siniestro consiste en hacer un cálculo del daño que se ha producido en el siniestro y pagar la indemnización correspondiente. Como hemos dicho anteriormente, el asegurador no tiene ninguna obligación hasta que ocurre el siniestro. Cuando ocurre es el encargado de asumir las consecuencias patrimoniales negativas del objeto asegurado. Liquidando (indemnizando) al asegurado en los límites que se fijó en la póliza.

El siniestro lo podemos ver de dos maneras, por un lado, es cuando ocurre el riesgo asegurado. Ocurriendo así la característica de aleatoriedad y conexión casual con el riesgo previsto contractualmente. Por otro lado, se puede considerar que es una lesión patrimonial para el asegurado, poniendo de manifiesto el carácter indemnizatorio del contrato. Se trata de una pérdida patrimonial que puede consistir en una pérdida, daño, responsabilidad o gasto (loss, damage, liability or expense).

El seguro marítimo tiene dos sistemas diferentes de liquidación del siniestro. Llamados la acción de avería y la acción de abandono. El que elige que sistema utilizar es el asegurado.

La acción de avería es general, se puede utilizar en cualquier tipo de daño. Mientras que la acción por abandono sólo se puede utilizar en aquellos casos conocidos como “siniestros mayores” establecidos en el artículo 449 y 461.

³⁰ Ignacio Arroyo Martínez “Compendio de derecho marítimo (Ley 14/2014, de navegación marítima” Quinta edición, año 2014. Editorial Tecnos pp 371

Acción de avería

Para explicar la acción de avería tenemos que distinguir cuando es una avería del buque y cuando es de la carga. Además de distinguir si se trata de la pérdida total, pérdida parcial o deterioro.

- Cuando se trata de avería de los buques, la pérdida total es producida cuando se pierde su valor íntegro. Su valor íntegro no hace referencia a la destrucción material, en el seguro marítimo abarca más supuestos. Por lo cual podemos identificar cuatro modalidades: pérdida total real, económica, presunta y convenida.
 - A. Pérdida total real: Son aquellos casos en los que el objeto asegurado desaparece de forma definitiva o queda destruida. Los casos en los que ocurre esto suelen ser naufragio, irrecuperable, incendio de una embarcación de madera o de las mercancías. En esta categoría también se incluyen aquellos casos en los que supone una total e irremediable pérdida para el asegurado ya que no puede recuperar su posesión porque alguien se la ha arrebatado como puede ser un robo o sustracción.
 - B. Pérdida total económica: con la influencia anglosajona, se denomina “pérdida total constructiva constructive total loss”. Consiste en que, aunque no se ha perdido el buque físicamente, su reparación o rehabilitación implican un coste económico tan grande que se acaba por considerar que se trata de la pérdida del interés en su contenido patrimonial. Las IHC exigen que para que se considere un “constructive total loss” el coste de recuperación y reparación sea superior al 80 por 100 del valor asegurado del buque. No se tendrá en cuenta el valor residual que pueda alcanzar los restos del buque.
 - C. Pérdida presunta: el asegurado podrá recurrir a la liquidación de abandono cuando no hay una constancia de pérdida real, pero transcurre un plazo de tiempo tan largo que se pueda considerar el buque como desaparecido “desaparición del buque sin noticias o missing ship”. La pérdida presunta nació como método para poder

liquidar un siniestro, que el asegurado no podía demostrar. Para mejorar la posición del asegurado, los aseguradores permitieron que el asegurado pudiera reclamar la indemnización a cambio de que les cediera los derechos sobre el buque desaparecido.

D. Pérdida total convenida: Se habla de esta situación cuando fuera de los tres supuestos anteriores el asegurador y el asegurado pactan liquidar el siniestro por el procedimiento de abandono. En ella se pactarán el importe de la indemnización y la posesión de los restos.

- En pérdida de buques, si hablamos de pérdida parcial el importe es fijado teniendo en cuenta lo que costará la reparación. Las pólizas suelen aplicar las llamadas franquicias las cuales deducen la cantidad determinada.
- En el caso de averías a las mercancías existen especialidades. A la hora de calcular el daño se debe comparar el valor que hubieran tenido en el puerto de destino en buen estado con el que tienen en estado de deterioro.

El asegurador debe de indemnizar los gastos y desembolsos razonables hechos por el asegurado con el motivo de salvar o recuperar los objetos siniestrados y reducir así el importe del daño “sue labor clause”. Los gastos y desembolsos utilizados con ese fin se les conocen como “averías-gastos”

La acción de abandono

La acción de abandono es particular de los seguros marítimos. Este sistema sólo se aplica a determinados siniestros y con su uso se transmite la propiedad de los bienes asegurados al asegurador salvo renuncia. Esto es conocido como “efecto real o traslativo”.

Cuando se usa este sistema el asegurado cobra el importe total de la indemnización. Como ya dijimos, el asegurado es el que elige si quiere acción de avería o de abandono, y el asegurador no puede rechazarla. La acción de abandono es más simple y rápida, ya que no se tiene que calcular los daños del siniestro, ya que pasan al asegurador. Una vez que se notifica que se desea el

abandono, el asegurador debe de pagar el importe máximo de la indemnización. Las pólizas modernas permiten al asegurado renunciar a los efectos traslativos, lo que no significa rechazar la acción de abandono.

Los supuestos de abandono al tener en cuenta el carácter traslativo sólo se admiten en los seguros de cascos y de facultades. Y claramente son diferentes si hablamos de buque o cargamento.

- En el seguro de buque, el asegurado puede utilizar la acción de abandono en los siguientes casos:

1. **Pérdida total del buque.** El caso de naufragio queda incluido si no se puede recuperar el buque.
2. **Inhabilitación definitiva para navegar o imposibilidad de recuperar el buque.**

El código de comercio añade en este punto las varadas, rotura o cualquier otro accidente de mar. Entender que la inhabilitación puede ser también causada por varada, rotura o cualquier otro accidente de mar.

Queda incluida también el apresamiento, embargo o detención del buque por orden del Gobierno nacional o extranjero.

3. **Cuando el importe de las reparaciones alcance el valor de la suma asegurada de la póliza.** Para el cálculo se utilizan las reparaciones de las contribuciones a cargo del buque en avería a la gruesa o salvamento. Éste se trata del caso de pérdida total económica “constructive total loss” explicado con anterioridad
4. **La pérdida del buque por falta de noticias en el plazo de noventa días.** La pérdida se verificará el último día del plazo, contados a partir del día que se recibieron las últimas noticias.

La declaración de abandono se debe de presentar al asegurador con un plazo de noventa días desde la fecha del siniestro. Si se trata de pérdida por noticias, el plazo se contará a partir de que hayan pasado noventa días. Si pasan esos plazos, el asegurador sólo podrá reclamar la indemnización por acción de avería.

- En el caso de las mercancías:
 1. **Pérdida total de las mercancías**
 2. **Averías cuyo importe, más el costo de reacondicionamiento y reexpedición a destino, alcance el valor de las mercancías establecido en la póliza.** Para este cálculo se sumará el importe de las reparaciones, las contribuciones a cargo de la mercancía en avería a la gruesa o salvamento.
 3. **Pérdida del buque porteador por falta de noticias**
 4. **Pérdida o innavegabilidad sobrevenida al buque durante el viaje, si las mercancías no han podido ser reexpedidas a destino en el plazo de noventa días o en el que fije la póliza, contando desde la pérdida o la innavegabilidad.**

La declaración de abandono se tendrá que realizar por el asegurado durante los sesenta días desde que ocurra el siniestro. Si este plazo termina, no se podrá optar a la liquidación por abandono, si no que la indemnización tendrá que ser mediante acción de avería.

- Comunes a ambos (buque y carga). Cuando el asegurado quiera utilizar la liquidación por acción de abandono deberá presentar su declaración por escrito al asegurador. También tiene que notificar si posee otro seguro o sus derechos sobre las cosas objeto de abandono. Si se omite algún dato el asegurador podrá suspender el pago hasta que se les comunique.

El abandono no puede ser parcial, comprenderá la totalidad de las cosas objeto del interés del seguro.

Una vez que el asegurador recibe la declaración del asegurado tiene un plazo de un mes. Si en ese mes no contesta nada se entenderá por aceptada.

Cuando se acepta el abandono o es declarado judicialmente válido, transmite al asegurador la propiedad de las cosas aseguradas. Pero podrá pactarse en la póliza que el asegurador tiene derecho a renunciar a la transmisión de la propiedad.

Una vez aceptada la acción de abandono el asegurador este obligado a pagar la indemnización total de la parte asegurada.

Todo lo anterior permite calificar el abandono como una declaración unilateral porque es un derecho exclusivo que elige el asegurado. Es receptiva porque sus efectos se producen cuando el asegurador recibe la declaración de abandono, con efectos retroactivos en el momento de emisión. Está tasada legalmente porque se reserva los supuestos conocidos por la ley. Con efectos reales o de la ley, donde el asegurador adquiere la propiedad o los derechos sobre el buque o mercancía abandonadas, a no ser que se renuncie a ellas en la póliza.

Liquidación del siniestro y pago de la indemnización.

Ya hemos explicado que la única obligación del asegurado es la liquidación del siniestro, es decir, pagar la indemnización. La ley por lo tanto especifica los términos, modos y efectos de los procesos de liquidación y del pago de la indemnización. Se tratan de fases distintas, aunque tengan que ver entre sí.

La liquidación es un procedimiento en el cual el asegurador, en un plazo de un mes contados desde que el asegurado entrega la prueba del siniestro y sus causas, tiene que aceptar el siniestro o manifestar que lo rechaza. A veces el proceso puede ser más de un mes si se necesita más tiempo para averiguar las causas o se necesita documentación del asegurado. Pero por lo habitual, el plazo de la liquidación no tiene que ser mayor a un mes desde:

- Que se acepte expresamente o presuntamente el abandono o la declaración judicial de su validez
- Se acepte el siniestro por el asegurador en los casos de liquidación por avería a la gruesa.

Una vez se realice la liquidación del siniestro, el asegurador tiene que hacer efectiva la indemnización, para ello tiene un plazo de quince días desde que el asegurado haya confirmado que está conforme con la liquidación. Si el asegurador se demora en la indemnización, este tendrá que abonar los intereses legales que se calcularán en base del importe de la indemnización a partir que el asegurador se demorara.

En el caso de que haya discrepancia sobre la cuantía de la indemnización, el asegurado tendrá un plazo de quince días para manifestar la falta de conformidad, de la cantidad fijada por el asegurador. La percepción de esa cantidad no significa que el asegurado no pueda hacer una reclamación judicial de la suma superior que a través de juicio se determinará la indemnización.

A fin de que no haya discrepancias, en algunos casos las partes del contrato pactan antes o después del siniestro que la liquidación se efectúe por un liquidador de averías, que será nombrado por mutuo acuerdo.

La subrogación

Una vez que se esté satisfecho con la indemnización, se llevará a cabo la subrogación automática. Un principio común a todos los tipos de seguro. *“La ley lo reconoce expresamente: pagada la indemnización por el asegurador, con arreglo al contrato de seguro, este se subrogará en los derechos y acciones que correspondieran al asegurado hasta el límite de la indemnización, contra quien sea responsable del siniestro o de la agravación de sus consecuencias o de ambos. Sin embargo, el asegurado responderá de los perjuicios que, por sus actos u omisiones, pueda causar al asegurador en su derecho de subrogarse”³¹*

El asegurador no tiene derecho a la subrogación si es contra personas cuyos actos u omisiones den lugar a la responsabilidad del asegurado. Tampoco tendrá derecho contra el causante del siniestro que sea con respecto al asegurado: pariente en línea directa o colateral dentro del grado civil de consanguinidad, padre adoptante o hijo adoptivo que conviva con el asegurado. La norma no tendrá efecto si la responsabilidad procede de dolo o está amparada mediante contrato de seguro.

En caso de concurrencia de asegurador y asegurado frente a un tercero responsable. Se repartirá el recobro obtenido entre ambos en proporción al interés. *“la exoneración de responsabilidad del tercero causante del daño pactada*

³¹ Ignacio Arroyo Martínez “Compendio de derecho marítimo (Ley 14/2014, de navegación marítima” Quinta edición, año 2014. Editorial Tecnos pp 375

por el asegurado o el tomador con dicho tercero no será oponible al asegurador, a menos que tal exoneración haya sido expresamente aceptada por éste, consignándola en la póliza de seguros”³²

Prescripción de acciones

Los derechos derivados del contrato de seguro acaban en el plazo de dos años, a partir del momento en el que se empiezan a utilizar (artículo 438)

Franquicias deducibles.

En el seguro marítimo, la palabra franquicia se utiliza de diversas formas.

A veces se utiliza para explicar las exclusiones de determinados riesgos o daños en alguna cobertura. Como se utiliza en las cláusulas “free of”. Pero el sentido más habitual es para designar las cláusulas que establecen unos límites mínimos que debe alcanzar el siniestro para poder ser indemnizable. Por ejemplo, franquicia del 5 por 100 del valor asegurado.

Estas franquicias son cláusulas de limitación de la indemnización, que se utilizan para evitar gastos de gestiones en aquellos siniestros que sean pequeños, y para incentivar a los asegurados a cuidar el objeto interés de seguro.

Las franquicias pueden ser de dos tipos: deducibles o no deducibles. Los deducibles “deductibles”, si el objeto supera la cuantía de la franquicia se deduce el pago del asegurador. Mientras que la segunda se da íntegra la indemnización que supere el límite de la franquicia pactada.

Desde otro punto de vista, las franquicias pueden ser legales, es decir son las establecidas por la Ley con carácter dispositivo y contractual, y vienen redactadas en las pólizas de seguro. Pero dejando atrás las legales, las IHC establecen dos franquicias deducibles, acumulables y en cuantía a pactar en el

³² Ignacio Arroyo Martínez “Compendio de derecho marítimo (Ley 14/2014, de navegación marítima” Quinta edición, año 2014. Editorial Tecnos pp 375

contrato (no son aplicables cuando el siniestro es pérdida total (real, presunta o económica)).

La primera de esta franquicia es de carácter general y se aplica para todas las reclamaciones procedentes de un mismo accidente. Aunque no tengan la misma naturaleza.

“EJ. El buque A aborda al buque B, que resulta pérdida total. El buque A sufre daños por 0,5 millones € y contrata un salvamento para ser llevado a puerto de refugio por un valor de 1.5 millones €, de los cuales corresponde a su armador pagar un millón (la carga de A paga 0.5). El armador de A es declarado culpable al 100 por 100 del abordaje con lo que responde frente a B por 13 millones €. El valor asegurado de A es 15 millones de € y la franquicia deducible pactada en las IHC asciende a 0.25 millones €. El asegurador de A pagará: 0.5 millones (seguro de daños al buque asegurado) + 9.75 millones € (3/4 responsabilidad por abordaje) + 1 millón € (salvamento) – 0.25 (franquicia deducible) = 11 millones €. Sin embargo, caso de que, en este mismo ejemplo, el salvamento no produjese un resultado útil y el buque A resultase pérdida total, no se aplicaría franquicia alguna, con lo que el asegurador de A pagaría; 15 millones (pérdida total de A) + 9,75 millones (3/4 responsabilidad por abordaje) = 24.75 millones”³³

La segunda franquicia tiene un carácter especial, ésta sólo afecta a las pérdidas o daños sufridos por la maquinaria del buque (maquinaria, eje, equipo eléctrico, caldera, condensador, serpiente de calefacción o tuberías asociadas), o por cualquier explosión o incendio provocados en la sala de máquina. Se aplica a las reclamaciones agregadas y que nacen de un mismo accidente con carácter previo a la franquicia general.

“EJ. Un incendio producido en la sala de máquinas produce daños en motores auxiliares e instalaciones eléctricas por un importe de 0.5 millones €. Una vez extinguido el incendio se comprueba que el buque ha quedado sin gobierno en situación de mal tiempo, por lo que se hace preciso contratar un salvamento. El

³³ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 867

salvador, deja el buque en seguridad y cobra una recompensa de 1,5 millones €, de los que corresponde pagar al buque un millón. El buque está asegurado en 10m, condiciones IHC, y se ha pactado una franquicia especial para maquinaria de 0.1m y otra general de 0.3m. El asegurador pagará: 0.5 (daños maquinaria)- 0.1 (franquicia maquinaria) + 1 millón (salvamento)- 0.3 (franquicia general) = 1.3 millones €³⁴ Aquellos gastos utilizados razonablemente para la inspección de la carena (peritos, buzos, entrada en dique seco, etc.), después de haber una embarrancada “stranding” no estarán sujetos a franquicia, incluso si no hay daños. Se aplicará la franquicia cuando sea consecuencia de una varada usual como las que ocurren en puertos, ríos o canales “grounding”.

Para aplicar la franquicia general, se prevé que los daños por temporal, contacto con hielos flotantes que sufra el buque en un mismo viaje entre dos puestos sucesivos se consideran un mismo accidente. Por lo que se calculará la suma de todos ellos. Además, todos los daños que sufre el buque asegurado por una misma operación de aligeramiento, carga o descarga en la mar, se aplicará la franquicia cuando estas operaciones estén cubiertas en el seguro.

Los Clubes de protección e indemnización

Con lo explicado anteriormente sabemos que el seguro marítimo de cascos es un seguro de daños con una pequeña cobertura mínima de responsabilidad civil (caso de abordaje, contribución de avería a la gruesa y salvamento). Pero es importante para los armadores de buques mercantes tener un seguro de responsabilidad civil más amplio. Este aseguramiento se lleva a cabo por unas pocas mutualidades, las cuales tienen el nombre de “Clubes de Protección e Indemnización Protection an indemnity clubs” o “clubes P&I”.

Se diferencia de los seguros normales a prima fija, en que los aseguradores individuales y las compañías de seguros buscan un lucro. En los seguros mutuos

³⁴ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 867

de los Clubes P&I, cada armador mutualista es al mismo tiempo asegurado (por los demás miembros) y asegurador (de los demás mutualistas).

Antecedentes y organización actual.

Los clubes P&I nacen a partir de las quiebras de las compañías de seguro en Inglaterra entre los años 1711 y 1720. Esto hizo que se promulgara la Monopoly Act de 1720 y la concesión a dos compañías nacionales del monopolio en la contratación de seguros marítimos llamadas la “Royal Exchange Assurance Company” y la “London Assurance Company”. Por lo que los aseguradores individuales quedaron fuera del monopolio, los cuales continuaron su trabajo con el sistema de Lloyd’s Coffe House.

La situación de monopolio duró hasta 1834. Y implicó una cobertura de riesgos deficientes, y las primas que se pedían eran muy elevadas. Esta situación hizo que los armadores ingleses estuvieran descontentos. Los mismos armadores estaban buscando soluciones para burlar el monopolio, y comenzaron a reunirse de forma clandestina en clubes privados. De esa manera, surgió la primera mutua o club P&I la Shipowners Mutual Protection Society en 1885. La cual cubría por primera vez un cuarto de responsabilidad por abordaje y otros riesgos que estaban vinculados a los abordajes, normalmente excluidos de las pólizas de cascos.

Más tarde apareció otro Club, The North of England en 1874, en el que, por primera vez, los armadores veían cubierto el riesgo de responsabilidad frente a fletadores por daños de la carga. Este riesgo se empezó a cubrir como consecuencia del caso de “Westenhope” que se perdió con su carga, estando en una desviación de ruta no autorizada por los fletadores.

Al final los dos clubes acabaron combinándose, dando así la actual cobertura conocida por “protección e indemnización”.

A principios del siglo XX existían ya diez clubes en Reino Unido. Además de otros creados en países escandinavos (el Skuld en 1897 y el Gard en 1907). En la actualidad la mayoría de los clubes suelen estar en Inglaterra (incluidas Bermudas). Existen algunos además de en los países escandinavos (sobre todo en

Suecia y Noruega), como son los clubes que encontramos en Estados Unidos, Japón, China y Grecia.

Con el objetivo de unir la diversificación de los riesgos, los grupos más importantes se unieron para crear uno. Éste se llamó “Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización” “International Group of P&I Clubs” (IGPI) a el cual actualmente pertenecen 13 clubes (11 domiciliados en Estados miembros de la Unión Europea (4 en Bermudas) 1 en Estados Unidos y otro en Japón).

Los clubes se suelen estructurar de la siguiente manera:

- **Los gerentes (managers).** Se consideran los verdaderos ejecutivos del club. Su función es la de gestionar los asuntos cotidianos y las tramitaciones de las reclamaciones presentadas por los miembros.
- **El Comité de los directores.** Está formado por entre 8 y 12 miembros, los cuales son elegidos por elecciones que se realizan cada tres años. Sus funciones consisten en elegir los gerentes, determinar las cuotas iniciales y adicionales que tienen que pagar los miembros y trasladar a la Junta General los asuntos de su interés.
- **La Junta General de Gobierno.** Está formada por todos los armadores que forman el club. Ellos son los que eligen los miembros del comité, aprueba las cuentas anuales, elaboran y amplían los estatutos (en su caso la cláusula ómnibus)

Los clubes también cuentan con corresponsales “P&I representatives” en la mayoría de los puertos principales alrededor del mundo. Su función es la de ayudar a los miembros cuando tengan un siniestro o problema que pueda surgir en lo que se refiere a la explotación del buque, mediante el nombramiento de peritos y abogados y el asesoramiento al capitán del buque inscrito.

Requisitos de admisión y obligaciones de los miembros

Este tipo de clubes P&I permiten como miembros a los armadores de buques mercantes sean propietarios de un buque o no. También admiten (con algunas limitaciones y especialidades) a fletadores por tiempo. Los fletadores por tiempo a diferencia de los armadores no pagan cuotas periódicas, sino que pagan una prima única, la cual se calcula teniendo en cuenta la duración del contrato y los riesgos asumidos.

El armador de un buque mercante que quiera ser miembro de uno de los clubes, tiene que presentar una solicitud de admisión “application form”, en ella dará todos los datos del buque, sobre todo los que son necesarios para valorar el riesgo. Los datos más habituales que hay que dar son: nombre, pabellón, puerto de matrícula, tonelaje, lugar y año de construcción, propietario, seguro de cascos concertado, tráfico geográfico habitual y cargamentos que suele transportar, detalles de la dotación, etc.

Es de requisito necesario que el buque esté clasificado en una Sociedad de clasificación que esté aceptada por el club y que cumpla sus recomendaciones.

Es muy habitual que el club donde se pida la solicitud de admisión exija que se haga (a costa del armador) una “inspección de admisión entry survey”. Ésta se realizará por un perito inspector “surveyor” designado por el club. Y en algunos clubes incluso piden inspecciones posteriores y periódicas, sobre todo si el buque ya tiene una cierta edad.

Si el buque es admitido, el club dará al armador un “Certificado de Admisión Certificate of Entry”. El cual le acreditará como miembro, y en él se explican las condiciones de la cobertura, mediante una remisión al libro “Reglas del Club”.

Al entrar al club, los miembros tienen que cumplir una serie de obligaciones que son muy parecidas al del seguro no mutuo. El pago de las contribuciones es una obligación civil exigible por el club. En la actualidad se suele utilizar un sistema de pago que consiste en una cuota inicial anual y otra adicional.

El pago de la primera (advance call) se suele dividir en dos partes (una se suele pagar el 20 de febrero y la siguiente el 20 de agosto). El importe de estas es decidido anualmente a través del Comité de Directores del Club. La segunda paga (supplementary call) sólo se pedirá si el club no tiene fondos suficientes para indemnizar alguno de los siniestros de los miembros.

En cuanto a los deberes que asume el miembro (su incumplimiento implica la pérdida de la indemnización):

- Debe notificar de forma inmediata al club si ocurre un hecho o circunstancia que pueda originar una reclamación contra el club.
- *Adoptar las medidas necesarias para evitar o disminuir la responsabilidad cubierta, sin que pueda aceptar la responsabilidad alguna frente a terceros sin contar previamente con la autorización de los gerentes del club (equivale a la obligación de salvaguardia “sue and labor” en el seguro de cascos³⁵*

Otros casos en los que se puede perder la cobertura de los riesgos son el impago de las cuotas, pérdida total o cambio de propiedad del buque, pérdida de la clase, realización de tráfico ilegal, determinadas conductas fraudulentas, insolvencia o incumplimiento contractual del armador del buque inscrito.

Caracteres generales de la cobertura.

La cobertura que proporcionan los clubes se puede reunir según sus características: complementariedad, indemnidad, flexibilidad e ilimitación.

1. Complementariedad

La cobertura P&I es una cobertura adicional o complementaria a los seguros de cascos. Por lo que esta póliza tiene que tener condiciones ILU o IHC, pidiendo así que para la admisión del buque haya un presupuesto *sine qua non*. Además de que el club no cubrirá ningún riesgo que cubra la póliza de cascos.

³⁵ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 872

El club tampoco cubrirá aquellos riesgos adicionales cuya cobertura exija el armador si están disponibles en el mercado asegurador internacional ordinario, como puede ser el flete o desembolso.

2. Indemnidad, la regla pay to be paid.

El seguro que proporciona los clubes es un seguro de responsabilidad civil (o administrativo) que puede tener el armador asegurado frente a terceros o administraciones públicas, por consecuencia de explotación del buque.

Pero en los clubes podemos hablar de indemnidad (seguro de indemnidad o reparación), ya que la obligación del club de indemnizar es rembolsar al miembro la cantidad que éste previamente ya haya pagado al perjudicado “first pay rule, pay to be paid rule, indemnity rule”.

Podríamos entenderlo como que el siniestro no ocurre cuando se produce el daño, si no cuando el armador mutualista paga su deuda de responsabilidad. Así de este modo, se excluye que un tercero perjudicado pueda tomar acciones directas contra el club, aunque el miembro responsable sea insolvente.

Con la regla pay to be paid, el club no quedará obligado a dar garantías para levantar el embargo judicial o la retención administrativa del buque, cuando son consecuencias de las responsabilidades civiles o administrativas incurridas. Independientemente de si las garantías son prestadas por los clubes sobre las bases de voluntariedad.

3. Flexibilidad. Omnibus rule

Aunque hay un libro de reglas donde se estipula las coberturas de riesgos de las que se hará frente el club, las propias reglas suelen exponer que hay una posibilidad de que el club se haga frente a una reclamación que en un principio general no estaba cubierta.

Para ello, el miembro interesado tendrá que solicitarlo, y la Junta General tendrá que aprobarlo. Generalmente se cubre por considerarse que el riesgo ocurrido puede afectar a otros miembros del club. A este caso se le conoce como “Cláusula Ómnibus, Omnibus Rule”. Esta flexibilidad de que se pueda cubrir un

riesgo que en principio no está en las reglas no se encuentra en los seguros de cascos y mercancías. Por lo tanto, es una característica solo presente en los Clubes P&I.

4. Ilimitación.

A diferencia de los seguros que hemos estudiado, en este tipo de coberturas ofrecida por los clubes P&I no tienen un valor asegurado que actúe para poner un límite a la indemnización. Por eso hablamos de cobertura ilimitada. Aunque actualmente, esta característica empieza a cambiar con límites globales indemnizatorios que han acordado los clubes y sus miembros.

Riesgos cubiertos.

Aunque existe la aplicación de la regla “omnibus rule”, según las reglas escritas por el club sólo se cubrirán los riesgos de responsabilidad y algunos gastos escritos en el libro de reglas. Tradicionalmente los clubes clasifican las coberturas en dos grupos: cobertura de protección y cobertura de indemnización. Además de estos grupos, también encontramos algunas coberturas adicionales.

Los riesgos incluidos son:

a. Cobertura de protección.

- 1. Responsabilidad por abordaje o choque contra otros objetos fijos o flotantes.** El club cubrirá aquella indemnización que el armador miembro tenga que pagar por haber ocurrido un abordaje o choque con cuerpo que no sean un barco, si el riesgo no está cubierto por la póliza de cascos.

Por ejemplo, se pagaría el cuarto del valor de la indemnización, cuando el seguro de cascos sólo cubre $\frac{3}{4}$, también se indemnizará los daños causados por el buque perteneciente al armador miembro a muelles, boyas, puentes, etc., siempre y cuando no éste incluida en la póliza de cascos.

Se cubrirá también la responsabilidad del armador por daños a otro buque cuando no haya contacto entre los dos. Como puede ser el daño producido por oleaje provocado con maniobras imprudentes.

Por lo tanto, con esta cláusula el club pagará al armador miembro todas las sumas que éste se haya visto obligado a pagar frente a terceros por aquellos siniestros que están excluidos por la cláusula “running down clause”, figurando los daños personales como muerte o lesiones por abordaje o choque), contaminación y la remoción.

2. **Daños personales causados a los tripulantes.** El club se hará cargo de asegurar la responsabilidad civil del armador miembro frente a muertes, lesiones o enfermedades de los miembros de la dotación del buque inscrito.

También se pagarán gastos e indemnizaciones complementarias como son la repatriación, los de envío del sustituto del tripulante fallecido, accidentado o enfermo, las consecuencias económicas de la desviación necesaria para su desembarque, las indemnizaciones por desempleo o la pérdida de efectos personales en caso de naufragio.

Pero se excluyen aquellos riesgos de esta categoría, que estén cubiertos por seguros obligatorios por los pabellones del buque: mutualidades o seguros de accidentes de trabajo, sistemas públicos de seguridad social, etc.

3. **Daños personales causados a los pasajeros.** Tiene que haber una previa aprobación del billete de pasajes por los gerentes del club, a no ser que sea un modelo que imponga la legislación aplicable. En este caso, se cubrirá las muertes, lesiones y enfermedades de los pasajeros desde que se inicia el embarque. Queda incluido el desplazamiento a bordo de los botes pertenecientes al buque. Y se termina de cubrir cuando se termine el desembarque. También se cubrirá el tiempo que

dures las excursiones en tierra si son organizadas por la empresa naviera.

Así, se indemnizará aquellas consecuencias económicas relativas a las desviaciones que se necesiten para el desembarque de pasajeros afectados. Y las pérdidas y daños a los equipajes (daños materiales).

4. **Daños personales causados a los supernumerarios.** El club P&I cubrirá las indemnizaciones que el miembro pague por daños personales (muertes, lesiones y enfermedades) de las personas a bordo que no sean ni la dotación ni pasajeros. Es decir, los daños personales producidos a los supernumerarios. Llamamos supernumerarios a los familiares acompañantes, invitados del armador, técnico del astillero o taller reparador, etc.

Para cubrir este caso se exige que el embarque haya sido autorizado por los gerentes del club, se haya abonado una cuota adicional. Y el armador haya hecho lo posible para conseguir una exoneración por escrito y anticipada de responsabilidad civil.

5. **Daños personales causados a otras personas.** Se cubrirá lo que paga el armador miembro con el concepto de muerte, lesión o enfermedad de personas ajenas a los tripulantes, pasajeros o supernumerarios. Estos suelen ser visitantes o técnicos que abordan el buque en puerto, estibadores, transeúntes de las proximidades del lugar de atraque o fondeo, etc.

6. **Polizones y refugiados rescatados en el mar.** El Club se hace cargo de los gastos de manutención a bordo, deportación y repatriación de los polizones o refugiados rescatados en el mar, cuando el armador miembro no haya podido recobrarlos de otra forma.

También se hará cargo de los gastos relacionados con las desviaciones del buque asegurado necesarias para

desembarcar a los polizones o refugiados. Con la condición de que el miembro avise al club antes de hacer la desviación.

Tener en cuenta que el club no pagará los gastos si se pueden conseguir de otra manera. En este tipo de riesgos se tiene a el “Alto Comisionado de las Naciones Unidas para Refugiados” (ACNUR) los cuales suelen reembolsar los gastos incurridos en los rescates de mar de aquellos que tengan la condición jurídica de “refugiado”.

7. **Remoción de restos.** Se pagará aquellos gastos que tiene el armador en concepto de remoción, destrucción y señalización de los restos de buque naufragado, y de su cargamento, cuando esas operaciones sean obligatorias legalmente y sean exigidas por la autoridad competente del estado ribereño.

Además, también se hará cargo de las indemnizaciones que el miembro se haya visto obligado a pagar a terceros como consecuencia del choque de un buque contra los restos hundidos si ocurrió por el desplazamiento de los restos, o que la señalización y el balizamiento eran defectuosos.

8. **Salvamento.** Se cubren aquellas cantidades que el armador haya tenido que indemnizar por razón de salvamento, si éstas no están cubiertas en el seguro de cascos.
9. **Contaminación.** Se cubren aquellos pagos del armador destinados a daños por contaminación. En los términos previstos por la legislación nacional o en convenios internacionales aplicables como el CLC, BUNKERS, HNS

b. **Cobertura de indemnización.**

Con anterioridad ya explicamos que equívocamente se le llama de seguro de indemnización. Pero el seguro de indemnización cubre los principales riesgos referidos a las responsabilidades del armador frente a la carga o aquellas que nacen del contrato de remolque. También

cubre las multas administrativas y gastos derivados de la purga cuarentena.

1. **Responsabilidad frente a la carga.** Aquellos gastos que tiene el armador en término de pérdidas, daños, retrasos o entrega en un lugar distinto del que se debía entregar las mercancías que transportaba.

De forma adicional, el club cubre en lo referido a la carga las consecuencias que no cubren los tribunales como “both to blame collision clause”, en las que el armador tiene que pagar los daños sufridos a la carga por faltas náuticas.

La cobertura por indemnizaciones de carga tiene varias excepciones:

- *Utilización de conocimientos de embarque o contratos que introduzcan un régimen menos favorable para el porteador, que el establecido por las RHV, salvo que rijan imperativamente las RHAM o medie autorización del club.*
- *Descripción de las mercancías deliberadamente incorrecta en el conocimiento de embarque, emisión de conocimiento indebidamente limpios (sin perjuicios de cartas de garantía de buena fe y autorizados por el club), antedatados, post fechados, o ad valorem (salvo, en este último caso, autorización del club)*
- *Embarque sobre cubierta no reflejado en el conocimiento de embarque*
- *Realización de desviaciones no permitidas por las RHV, salvo previa autorización del club*
- *Trasbordo de las mercancías a otro buque sin consentimiento del cargador*
- *Entrega de las mercancías en destino sin recibir a cambio el conocimiento de embarque, salvo expresa autorización del club y la obtención de las garantías aprobada por éste.*³⁶

³⁶ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 877

Estas exclusiones se fundamentan en querer incentivar la diligencia debida del armador en la ejecución del transporte. Además, el club (salvo que se haya autorizado) no se hará responsable del transporte de metales preciosos, joyas, dinero, valores mobiliarios, y objetos similares extraordinariamente valiosos.

2. **Remolque.** Se cubrirá los daños a buques remolcados pagados por el armador miembro, cuando su utilización fuera de operaciones de remolque. Además de las indemnizaciones del armador del buque remolcador que tenga que pagar al buque remolcado o bienes de terceros, al realizar un remolque ordinario “remolque de maniobra”.

Si no se trata de un remolque ordinario como es el remolque transporte u oceánica, la cobertura está condicionada a la decisión del club. Excepto si son situaciones de emergencia, dirigidas de salvamento de vidas humanas o impuestas por la autoridad pública competentes las cuales si se cubrirán. Por ejemplo: el remolque utilizado hacer evacuaciones en situaciones catastróficas.

3. **Multas:** El club se hará cargo de las multas pagadas por el armador, cuando se trate de una infracción de la legislación marítima o portuaria producida por él o por sus dependientes. Sobre todo, si se trata de una infracción relativa a la seguridad o de lucha contra la contaminación. También de multas por infracciones de inmigración, contrabando, aduanas, etc. Se hará cargo tanto de multas de multas impuestas por conducta culposas como doloras de los dependientes. Pero no se hará carga de multas procedentes de sobrecarga del buque o pesca ilegal.
4. **Gastos de cuarentena.** Aquellos gastos contraídos por el miembro debidos a cuarentenas o desinfecciones ya sea del

buque, carga o personas a bordo. Las cuales son consecuencia de enfermedades infecto contagiosas a bordo.

c. Otros riesgos cubiertos por el club.

1. **Demora por huelga (delay by strike).** Se hacen cargo de aquellas demoras producidas al buque como consecuencia de una huelga o cierres patronales por parte de la tripulación del buque inscrito, estibadores, remolcadores, prácticos, camioneros, incluso también, en las fábricas o almacenes desde donde han de partir las mercancías que han de ser transportadas por vía marítima.
2. **Flete, demora y defensa (freight, demurrage and defense).** En cuanto al flete y la demora será una indemnización que hará el club al miembro con las cantidades indebidamente dejadas de pagar al miembro, por parte de los cargadores o fletadores, debido a flete o demoras por exceso de tiempo en plancha.
En cuanto a la defensa, el club previa aprobación, correrá con los gastos de asesoramiento del miembro o defensa en los procedimientos contra él y que den lugar a una de las responsabilidades cubiertas.
3. **Transporte combinado (Combined transport).** Lo que se trata de cubrir es la realidad de los conocimientos de embarque “puerta a puerta”. Pues a veces la responsabilidad del armador miembro del club que tiene con la carga puede quedar ampliada, teniendo así responsabilidades también en la etapa o etapas de transporte terrestre.

Préstamo a la gruesa.

Este tipo de contrato de préstamos es anterior a los seguros marítimos. Éste ha caído en desuso y hay que decir que la LNM lo ha silenciado completamente. El préstamo a la gruesa era un contrato histórico tan importante que el Código de Comercio abarcaba una amplia redacción sobre ellos, dedicándole desde el artículo 719 al 736.

Podemos definir el contrato como “el reembolso de la suma prestada y el premio convenido dependían del feliz arribo a puerto de los efectos sobre este hecho, o del valor que obtengan en caso de siniestro”³⁷.

Su finalidad era dar fondo al naviero y cubrir expediciones. Era un contrato formal, bilateral, aleatorio y mercantil. Y las acciones de este prescribían a los tres años contados desde que se realizaba el contrato. En este caso, era el prestamista el que le daba dinero que cubriera al naviero en caso de que ocurriera algún siniestro durante la expedición. Si el viaje concluía felizmente a puerto el naviero tenía que devolver el dinero al prestamista. Mientras que, si el barco no llegaba a puerto, el naviero no tenía que devolverle nada al prestamista, perdiendo el prestamista ese capital.

Especialidades del seguro de buques pesqueros.

El aseguramiento de los buques pesqueros es distinto al de los buques mercantes. Es cierto, que nadie impide que el contratante de un pesquero elija una póliza de cascos en condiciones IHC. Pero, hay que entender que los pesqueros no tienen la posibilidad de una estructura como los clubes P&I. Por lo cual, el mercado asegurador de Londres suele ofrecer a los armadores de barcos de pesca una cobertura que combine los riesgos de daños (iguales que las IHC) con las responsabilidades civiles.

³⁷ Ignacio Arroyo Martínez “Compendio de derecho marítimo (Ley 14/2014, de navegación marítima” Quinta edición, año 2014. Editorial Tecnos pp 382

Esa cobertura combinada se llama “Institute Fishing Vessels Clause”. En ella encontramos la cláusula habitual de “collision liability”, en este caso cubre la totalidad de los daños materiales por abordaje (no se limita a los $\frac{3}{4}$, por lo que se amplía con respecto a la collision clause general). Y también incluye una cobertura de responsabilidad civil, la cual es bastante completa y se estipula en la cláusula conocida como “protection and indemnity” (P&I)

Esta cláusula P&I cubre cualquier suma que el asegurado tenga que pagar a terceros como consecuencia de responsabilidad con arreglo a la ley aplicable. Siempre que se haya pagado con el consentimiento del asegurador y éste incluido en las clases de daños y gastos de esta cláusula. De todas formas, la cláusula especifica que la suma por responsabilidad civil a recuperar no podrá ser nunca mayor que el valor del buque asegurado.

Los casos que se cubren son las pérdidas y daños causados por el buque asegurado a cualquier otro bien que no sea un barco, es decir que sea un objeto fijo o flotante. También se cubrirán los gastos producidos por la remoción del buque asegurado, indemnizaciones por muertes, lesiones, enfermedades y aquellos gastos de hospital, funeral y repatriación del capitán y miembros de la tripulación.

Se cubrirán las multas que se les ponga a los miembros de la dotación, al buque o su agente, cuando sean pagadas por el armador y no haya existido culpa por parte del armador o de sus agentes o dependientes distintos del personal de a bordo. Por lo tanto, aquellas multas por infracción de la legislación marítima están incluidas en la cobertura, aunque haya culpa o dolo (barratry) por parte del personal de a bordo. Y quedarán totalmente excluidas aquellas multas que provengan de sobrecarga del buque o pesca ilegal.

También se excluirán los daños de contaminación, o gastos y responsabilidades por daños relativos a las capturas, aparejos y demás cosas o interese a bordo del buque asegurado. Y otra exclusión importante a tener en cuenta es la de que no se indemnizará los accidentes o enfermedades producidas a bordo o que estén en relación con la prestación de servicios en el buque pagadas

por el asegurado, cuando éstas son exigidas por la Ley o al contrato celebrado con sus trabajadores.

Importancia del Seguro obligatorio de responsabilidad civil

Hemos observado que la responsabilidad de los armadores frente a terceros es uno de los riesgos que suele cubrir o bien la póliza de seguro de cascos o los clubes de protección e indemnización. Pero dejando atrás esto, en la actualidad el seguro de responsabilidad civil viene obligado por las normas nacionales e internacionales. Sobre todo, si se trata de daños por contaminación marina (CLC, BUNKERS, HNS), por remoción de restos de naufragios (WRECKREMOVAL) o la responsabilidad por transporte de pasajes.

Es de tal importancia que así, el “Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques (CNUCIB), prescribe que *“Los Estados deberían velar porque la persona o personas responsables de la administración y explotación de un buque de su pabellón estén en condiciones de cumplir las obligaciones financieras que puedan derivarse de la explotación de ese buque para cubrir los riesgos que estén normalmente asegurados en el transporte marítimo internacional en relación con los daños a terceros”*³⁸

Además, añade: *“que dichos Estados deberían velar porque los buques que enarbolan su pabellón puedan presentar en cualquier momento documentos que acrediten la existencia de una garantía suficiente, como un seguro apropiado o cualquier otro medio equivalente”*.³⁹

En la asamblea de la OMI se invita a los Estados de pabellón para que se les inste a sus armadores a que contraten un seguro de responsabilidad civil. El cual esté ajustado a las directrices aprobadas al efecto. Las directrices contemplan,

³⁸ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 880

³⁹ José Luis Gabaldón García “Curso de Derecho Marítimo Internacional” 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 880

aunque sea una cobertura mínima, además de un certificado de seguro que los armadores deberían conseguir y llevar a bordo de sus buques.

Pero esto no son obligaciones sólo recomendaciones.

En lo referente a la Unión Europea, todos los Estados miembros están obligados a que los armadores con un buque de su pabellón tengan un seguro o garantía financiera que cubra las reclamaciones de Derecho Marítimo sujetas a limitaciones, y cuyo importe tiene que ser igual a las tarifas máximas establecidas en el Convenio.

Además, ese mismo seguro obligatorio debe ser exigible a los demás buques, aunque tengan diferente pabellón, que entren en un puerto bajo la jurisprudencia de un Estado miembro. Incluso faculta a los Estados para extender la obligación a los buques extranjeros que naveguen por aguas interiores o su mar territorial.

Se obliga a que el certificado de seguro esté a bordo, y se determina que puede haber inspecciones en los puertos para verificar la existencia del certificado. Otorgando derecho a la expulsión del buque si no tiene dicho certificado, con la prohibición de no entrar en ningún puerto de un Estado miembro.

Cobertura especial de riesgos vinculados a piratería.

La piratería ha tenido un auge en los últimos años de tal magnitud que era totalmente inesperado. El mercado de seguros marítimos ha intentado buscar soluciones cubriendo distintos riesgos relativos a la piratería.

El concepto de piratería por la jurisprudencia anglosajona es completamente distinto que el que tiene el Derecho internacional público. Por lo tanto, para el derecho inglés para que se entienda como un acto de piratería tiene que tener los siguientes requisitos:

1. *Apoderamiento de bienes (buque o cargamento) o tentativa.*
2. *Mediante el recurso a la violencia o la amenaza de fuerza*

3. *Cometidos tales actos desde el mar o tierra*
4. *Por personas de a bordo de dicho buque o provenientes de fuera del mismo*
5. *Para lucro personal de los piratas*
6. *Sin motivaciones políticas*
7. *Encontrándose el buque atacado en la mar (no tiene que ser alta mar)*⁴⁰

Por lo tanto, en lo que se determina a seguro marítimos, los ataques cometidos a las diferentes clases de buques en Somalia y en el Golfo de Adén son considerados actos de piratería. Con independencia de la naturaleza de las aguas donde el ataque tenga lugar.

El mercado de seguros ofrece una diversidad de coberturas a los ataques de piratería y se clasifican en función de los intereses que pueden verse afectados:

1. **Pérdidas o daños causados al buque.** Como consecuencia de actos de piratas o defensa del buque están cubiertos (lo vimos en las coberturas de cascos). Se cubrirá también en el caso de pérdida o daño ocurrido tras la captura de los piratas.
2. **Pérdida o daños causados a la mercancía.** Aunque las ICC no hablen de piratería, hay que recordar que la modalidad A, cubre todos los riesgos y pérdidas al objeto asegurado, salvo algunas excepciones en las cuales no aparece la piratería (Como dato interesante la modalidad A tampoco excluye aquella pérdidas o daños que tiene el objeto asegurado por actos ilícitos de terceros). Las ICC en las modalidades B o C no quedarían cubiertas la piratería.

Por lo tanto, la modalidad A, cubriría toda pérdida o daño causados a la carga por piratas o defensa del buque tras la captura o detención por piratas, se utilice o no armas o explosivos.

Las ICC para las modalidades B o C sólo cubrirían la piratería si se contrata un seguro complementario llamado "Institute Malicious Damage Clause" que ofrece el mercado asegurador de Londres. Se

⁴⁰ José Luis Gabaldón García "Curso de Derecho Marítimo Internacional" 2012 Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. pp 882

trata de una póliza especial de daños causados intencionalmente por terceros.

Para la jurisprudencia inglesa, la captura de la carga por piratas no se considera un siniestro para poder liquidar por el procedimiento de abandono.

3. **Muerte o lesiones causadas a los tripulantes.** Es un riesgo protegido por los Clubes P&I. En principio, la cobertura ha de entenderse existente por mucho que la muerte o lesión traigan causa de los actos de piratería.

4. **Pago de rescates.** Según la jurisprudencia inglesa, el pago de rescates a los piratas no es un acto ilegal o contrario al orden público.

Para ello hay que distinguir si el pago se produce para liberar a el buque y a la carga o a la tripulación. Normalmente el pago se hace para liberar ambos.

En el caso de que sea para liberar al buque o carga, los requisitos necesarios para utilizar el acto de avería a la gruesa serán cubiertas por las IHC y las ICC de la modalidad A. Es decir, el armador o cargador pagará el rescate para recuperar buque y carga, podrá distribuir el importe en avería a la gruesa, con lo cual los aseguradores tendrán que indemnizar ese gasto.

Si no existiera una aventura común, es decir un buque sin carga o carga sin buque el armador o cargador podrán recuperar su dinero con la cláusula sue&labour.

Cuando lo que se quiere es liberar a la tripulación, no es un riesgo que esté cubierto ni por el seguro ordinario ni por los clubes P&I (aunque los clubes podrían considerar el término *ex gratia* con la regla ómnibus).

Al no existir cobertura el mercado y algunos clubes han generado una cobertura especial de “secuestro y rescate, Kidnap & Ransom –K&R-”. Esta cobertura ofrece unos amplios servicios “colaterales”, incluyendo así el pago de asesores, psicólogos y mediadores especialistas en el trato con secuestradores. También pagará el pago del rescate, y es una

cobertura que se puede ampliar para cubrir también el rescate de buque y carga.

5. **Reclamaciones por homicidio y lesiones personales.** En la actualidad es frecuente el llevar personas a bordo armadas para la defensa del buque, ya sea de seguridad pública o privada. Para ello se debe tener una autorización de la legislación del pabellón que enarbole el buque, con la que se podrá repeler los ataques de los piratas empleando armas de guerra.

Esto ha hecho que aparezca una nueva cobertura para proteger a los armadores, llamada “corporate killing, manslaughter, maiming or personal injury”. Protegerá al armador frente a reclamaciones que se produzcan por las consecuencias del empleo accidental o deliberado de armas de fuego a bordo del buque asegurado. Es una póliza específica que se puede contratar por cada viaje o para toda una flota. Permite al asegurado recuperar aquellos gastos para la defensa legal frente a las reclamaciones, así como un máximo de 1.5 millones de dólares por cada evento asegurado.

Como consecuencias de la piratería, en la actualidad se ha duplicado el coste del seguro de casco y el de la carga. Para los buques que navegan por las zonas afectadas

Además, puede ocurrir como en el Golfo de Adén, este se declaró por la Lloyd's Market Association Joint War Committee como una zona de guerra incrementándose mucho más el precio de la prima.

Ejemplos de seguro en accidentes famosos

Titanic

EL RMS Titanic es uno de los casos más conocidos en el mundo. Fue un trasatlántico británico conocido como el inmundible. Era uno de los barcos más grandes construidos en aquella época. Pero en la madrugada del 15 de abril de 1912 ocurrió el hundimiento del Titanic.



Ilustración 1: El Titanic en el puerto de Belfast. Fuente: inlander.com

El Titanic también poseía un seguro. El 3 de octubre de 2013 fue descubierto al mundo este seguro. Se trataba de un seguro que cubría la pérdida total del Titanic.

En la fotografía del documento que veremos a continuación podemos apreciar que el buque sólo fue asegurado para sus pruebas de mar y para el último viaje que realizaría saliendo de Belfast.

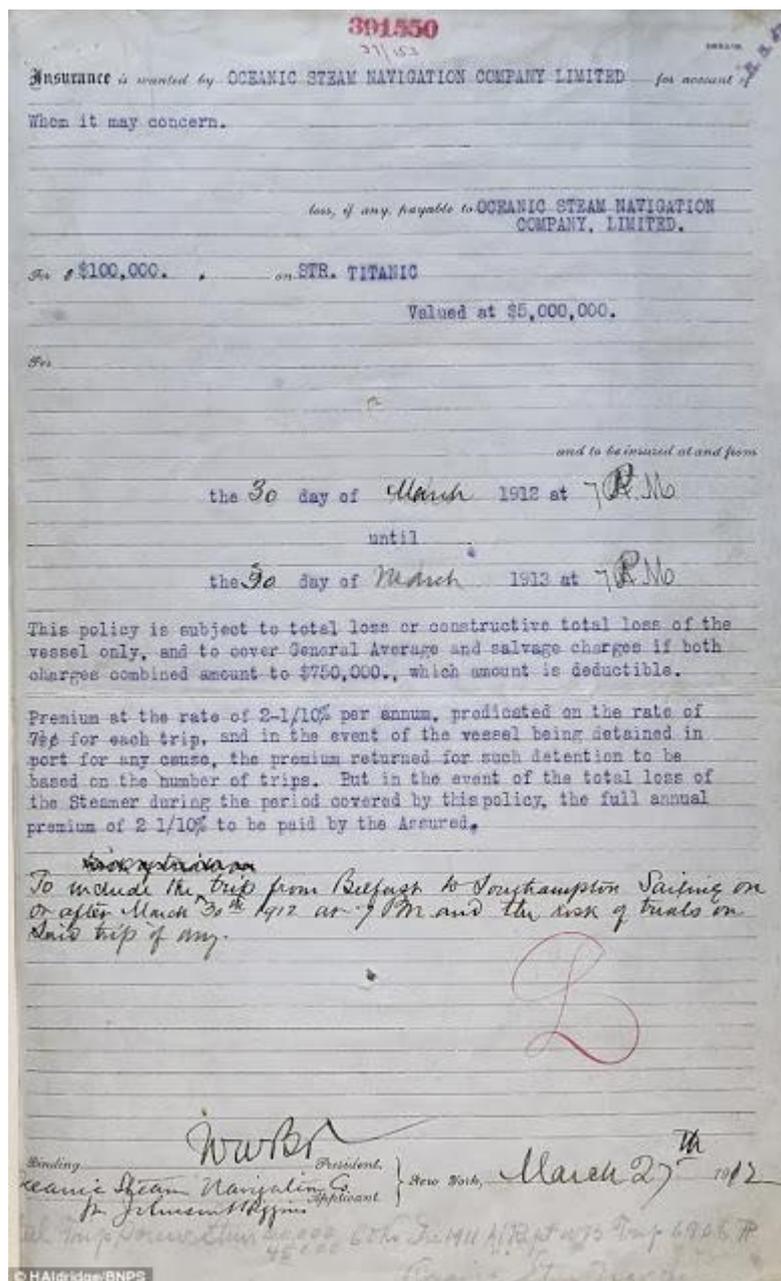


Ilustración 2: Documento del seguro del Titanic. Fuente: verdaderahistoriadeltitanic.blogspot.com

En la imagen podemos ver cómo pone: “esta póliza está sujeta a la pérdida total o pérdida total constructiva del buque”.

A la empresa White Star Line le costó construir el Titanic 1.5 millones de libras en aquel tiempo (unos 175 millones de dólares en la actualidad). En los siguientes 30 días después del siniestro la naviera recibió el pago del seguro, recibiendo más de 500.000 dólares.

Esta póliza se contrató por medio de un agente de bolsa, cuyo nombre era Willis Farrer. Éste se encargó de reunir a un grupo de compañías aseguradoras, las cuales se repartirían el riesgo, asumiendo una parte cada una. La compañía más importante del grupo se la conoce como la Atlantic Mutual, la cual cuando se produjo el siniestro tuvo que pagar 100.000 dólares de reclamación.

Hay que destacar que en aquella época se le pagó rápidamente la indemnización al Titanic. En cuanto a las familias para ser indemnizadas por las víctimas estuvieron esperando cuatro años, y sólo se les pagaron 663.000 dólares. Sin embargo, si tal siniestro ocurriera hoy en día, se les hubiese acusado a la naviera de homicidio y tendrían que haber pagado millones de libras a las familias.

Hay que recordar que, aunque se trate de un seguro de pérdida total, sólo se cubre tres cuartos del barco. Además, la naviera pensaba que era inmundible por lo cual no era necesario cubrir más de tres cuartos.

Prestige

El desastre del Prestige es otro de los accidentes más sonados en nuestro país. El Prestige fue un petrolero con bandera de las Bahamas, el cual el 19 de noviembre del 2002 se hundió en las costas de Galicia. El petrolero iba cargado de 80.000 toneladas de fuel en el momento del hundimiento. Este combustible es altamente contaminante.



Ilustración 3: Prestige partido por la mitad. Fuente: elespanol.com

Hace 14 años, el petrolero se dirigía desde San Petersburg a Gibraltar, pero en la Costa del Mar en A Coruña se empezó a producir una fuerte tormenta, estas condiciones produjeron una avería en el barco. Empezó a producirse una fuga donde empezó a soltar fuelóleo. La tripulación decidió alejarse de las costas gallegas para producir el menor daño posible, pero después de seis días el barco se partió por la mitad y se hundió. Como consecuencia se liberó todo el combustible al mar y provocó la contaminación de 2.000 km de costa española y francesa.



Ilustración 4: Las costas bañadas de negro, y voluntarios ayudando en el desastre. Fuente: elpais.com

Como consecuencia principal podemos destacar que las playas se bañaron de negro provocando no sólo un desastre medioambiental, sino que también provocó la muerte de la flora y fauna marina del lugar. La liberación del combustible del barco hizo que se prohibiera la pesca y el marisqueo del lugar. Afectando negativamente al sector pesquero gallego, hay que tener en cuenta que en Galicia la mayoría de personas se dedica a este sector. La fiscalía cuantificó que las pérdidas económicas y ambientales en el Estado Español ascendían a los 3.862,42 millones de euros.

El Tribunal Supremo consideró al capitán del Prestige responsable de un delito de imprudencia contra el medio ambiente grave por daños catastróficos. Ya que se consideró una grave imprudencia la forma en la que el capitán afrontó la crisis, incrementado por el incumplimiento de órdenes por la Autoridad Marítima Española.

Y el Tribunal Supremo también declaró la responsabilidad civil directa de la aseguradora de London Club P&I, la cual cubría en la póliza 1.000 millones de dólares (924 millones de euros). De la otra parte de daños, se hizo responsable la empresa propietaria del barco llamada Mare Shipping Inc y la Responsabilidad Civil del Fondo Internacional para la indemnización de daños causados por hidrocarburos (FIDAC). El tribunal delegó que las indemnizaciones deben cubrir la restitución, reparación de daño emergente y lucro cesante, daño medioambiental y perjuicios materiales y morales.

CONCLUSIONES

Este trabajo de fin de grado ha servido para entender la importancia que tiene los seguros marítimos. Comprendiendo así que el ejercicio de un trabajo en la mar tiene numerosos riesgos. También ha resultado útil demostrando la capacidad de evolución de estos, al ver que el transporte marítimo es muy importante y se debe efectuar con la mayor rapidez posible.

Es de vital importancia para las navieras poseer un seguro marítimo que le ayude en la indemnización en caso de siniestro. Así como poseer un seguro civil de responsabilidades contra tercero para aquellos siniestros que no son asegurados por las compañías aseguradoras. Además, hemos observado que es tan importante que algunos Estados obligan a los buques de sus pabellones a tener un seguro de este tipo. Por lo cual, la figura y el conocimiento de los clubes P&I son muy importantes en el mundo marítimo.

Por último, no es de sorprender la influencia británica en el mundo de los aseguramientos marítimos. Por lo que observamos diariamente, el mundo en general está muy influenciado por esta cultura.

BIBLIOGRAFÍA

- Curso de Derecho Marítimo Internacional público y privado y contratos marítimos internacionales de José Luis Gabaldón García (2012) editorial Marcial Poin Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A.
- Compendio de Derecho Marítimo, Ley 14/2014, de Navegación Marítimo, quinta edición (2014), editorial Tecnos grupo Anaya S.A.
- Compendio de Derecho Marítimo de Ignacio Arroyo, tercera edición.
- Diccionario de la RAE: real academia española
- Ley del 14/2014, de 24 de julio (navegación marítima). Título VII. Del Contrato de seguro
- RD 22 agosto de 1885 (Código de Comercio)
- Instituto para el fomento y el desarrollo del seguro. Póliza española para el seguro marítimo de mercancías y otros intereses del cargador de 1927
- 25 años de práctica en derecho marítimo del seguro. Albors Galiano Portales
- Introducción, principios generales e instituciones fundamentales. Profesor Juan Pablo Urzúa Poblete.