

EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

Licda. Juliana Cristina Rincón

ÍNDICE

- I. Algunos Datos Históricos sobre el Contrato de Seguro Marítimo
- II. Sobre el Lloyd's
- III. Generalidades sobre el Contrato de Seguro Marítimo
- IV. Elementos Esenciales del Contrato de Seguro Marítimo: El Interés Asegurable y el Riesgo
- V. Las Cláusulas del Instituto de Londres
- VI. El Siniestro
- VII. Clubes de Protección e Indemnización
- Conclusiones
- Bibliografía

I. ALGUNOS DATOS HISTÓRICOS SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

Los diferentes autores sobre la materia coinciden en destacar al seguro marítimo como la primera forma de seguro que existió, dado que su surgimiento se dio en los pueblos antiguos como consecuencia de la necesidad de los comerciantes de protegerse frente a los numerosos peligros que ofrecía la navegación marítima.

Se dice que en donde se han encontrado vestigios de una ley expresa sobre la materia vigente es en la isla de Rodas (Grecia), alrededor del año 400 antes de la Era Cristiana, cuando la ciudad de Rodas incorporó en su legislación la institución de la avería gruesa o común también llamada Ley de la echazón. Dicha regulación estableció la obligación de los propietarios de las mercancías de distribuirse el costo de la siniestralidad ocurrida en el mar.

Por otro lado, hay quienes indican que el seguro marítimo se remonta posiblemente a una institución romana llamada "Foenus Nauticum" que llegó hasta nosotros como "préstamo a la gruesa". Dicha institución consistía en el mutuo sobre una suma de dinero cuyo pago era garantizado por el naviero con un derecho real sobre la nave (bottomry), o sobre la carga. A cambio del préstamo y si la aventura marítima tenía éxito, el armador o naviero se comprometía a pagarle al prestamista el capital más un interés. Si, por el contrario, ocurría algún evento que causara la pérdida de la nave, como su hundimiento, el banquero perdía el préstamo y los intereses. Se puede decir que esta transacción se dio como la primera forma de transferencia del riesgo por

parte del propietario del barco a otra parte, en este caso el prestamista.

Autores como Uría González consideran también que el seguro marítimo es una derivación del préstamo a la gruesa, producto del permanente tráfico marítimo entre las ciudades del Mediterráneo durante la Edad Media¹. *“Como es sabido, el objeto fundamental del préstamo a la gruesa, al igual que el del seguro, consistía en cubrir el riesgo de pérdida o daños del buque y de su cargamento. Se diferencian ambas instituciones en que, mientras en el seguro sólo se hace entrega de la indemnización una vez ocurrido el siniestro, en el préstamo a la gruesa, el prestamista entregaba el capital al dueño del buque o del cargamento por anticipado, antes del comienzo de la expedición marítima, habiéndose de devolver éste sólo en caso de feliz arribo de la nave a puerto; es decir, en caso de no ocurrir el siniestro.”*²

Luego con las invasiones bárbaras se reduce el comercio el cual pareció desaparecer; pero ya en la edad media renace nuevamente, sobre todo en las ciudades italianas en donde empieza a desarrollarse la idea de seguro como lo vemos nosotros ahora; incluso podemos ver que muchas instituciones marítimas actuales se designan con palabras de origen italiano, tales como “Charter Party” en inglés que viene del italiano: “carta partita”.

Pese a las diferentes opiniones al respecto, Los historiadores reconocen unánimemente que los primeros contratos de seguro marítimo surgieron en Italia a principios del siglo XIV, y las leyes genovesas de la segunda mitad del mismo siglo son las primeras que se conocen sobre la materia. En el siglo XV el seguro fue regulado en las Ordenanzas de Bilbao y en las de Barcelona -años 1432, 1435, 1452, 1458 y finalmente 1484- y posteriormente las Ordenanzas de Burgos de 1538 y 1560.

Sin embargo, y a pesar de todos los antecedentes existentes, la regulación jurídica más importante para el seguro marítimo, por ser el antecedente más próximo a los Códigos, es el “Guidon de la Mer” publicado en Francia entre 1556 y 1584. Se trata de una recopilación de usos marítimos franceses, en el cual se inspiró posteriormente la Ordenanza de la Marina de 1681.³

II. SOBRE EL LLOYD'S

Por razones históricas, la hegemonía italiana en el comercio internacional y en el mundo del seguro duró poco. Debido al predominio que el Imperio Inglés asumió en el siglo XVII, el comercio marítimo se desarrolló en una gran dimensión en ese país, convirtiéndose en el centro de seguros del mundo. Bajo el reinado de Carlos II, se inauguró un periodo muy fructífero en el imperio británico: se desarrolló el comercio marítimo y con éste la

1 URÍA GONZÁLEZ, Rodrigo. El Seguro Marítimo, Barcelona, España, Editorial Bosch, 1940, p.8.

2 RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luís. Cuestiones de Seguro Marítimo. Algunas Cláusulas Inglesas de Seguro de Buques. España, Consejo General del Poder Judicial, 1992, p.2.

3 Al respecto ver AGUILAR GUTIÉRREZ, David. El Contrato de Seguro de Transporte Marítimo de Mercancías, tesis de grado para optar al título de licenciado en derecho, Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho, 1986, p.22 y BELTRÁN MONTIEL, Luís. Curso de Derecho de la Navegación, Buenos Aires, Editorial Astrea, 1987, p. 442.

institución de los seguros; pero fue sin duda con la promulgación del Acta de Navegación de Oliver Cromwell (1651), a través de la cual impuso a los Países Bajos la supremacía marítima inglesa, que el Puerto de Londres se transformó en el de mayor tráfico en el mundo.⁴

Sin duda, el factor que más influyó en el predominante papel que desempeñó el mercado de Londres en materia de seguro marítimo, fue el café del señor Edgard Lloyd. A finales del siglo XVII, el señor Lloyd, de origen galés, estableció un café al que acudía numerosa clientela formada por armadores, aseguradores, capitanes, comerciantes marítimos, etc., a tomar café y a realizar sus negocios, convirtiéndose el citado lugar en una especie de club en donde se intercambiaba información sobre asuntos marítimos, firmaban contratos de fletamento, se negociaban seguros que se hacían a través de personas individuales responsables con su patrimonio, etc. Así, el señor Lloyd empezó a prestar varios servicios, tales como la inspección de barcos y de mercancías, la clasificación y el registro de barcos, y a hacer publicaciones marítimas en un boletín con información sobre la lista de barcos que llegaban y el estado en que se encontraban. Dicho boletín se convirtió en el "Lloyd's List", periódico fundado en 1734 y que aún persiste en la actualidad; se publica todos los días y en él se pueden encontrar todos los barcos del mundo, cuál es su posición, cuál es su bandera, quién es su dueño, y la clasificación.

Hoy en día el Lloyd's mantiene su estructura y funciona a través de sindicatos de 40 o 50 personas que tienen su representante; ahí

se negocian todas las primas de seguros y reaseguros del mundo. Es de anotar que "Lloyd's no es una compañía aseguradora, como muchos creen, sino una corporación de empresas aseguradoras; por sí misma, esta organización no asume riesgos; son sus aseguradores los que lo hacen."⁵

La información publicada por el *Lloyd's List* es de gran importancia para la actividad marítima, pero es la clasificación de los buques la que adquiere mayor relevancia frente al seguro marítimo, ya que el precio del seguro de casco y maquinaria se establece con base a dicha clasificación la cual es dada por sociedades clasificadoras especializadas. Dichas sociedades están encargadas de dictar normas para la construcción de los buques y de vigilar que tales reglas se cumplan con el fin de que las naves se mantengan en buenas condiciones de navegabilidad.

Fue precisamente en el café de Lloyd en donde se fundó en 1760 el *Lloyd's Register of Shipping*, sociedad de clasificación considerada como la más antigua a nivel internacional. Le sigue en antigüedad e importancia el *American Bureau of Shipping*; fundado en Nueva York en 1826, que tiene por objetivo principal la certificación de la seguridad operacional y de la navegabilidad de los buques mercantes.⁶

Todas las sociedades clasificadoras han nacido con el objetivo fundamental de fomentar la seguridad de la navegación, para lo cual han modernizado sus reglas de construcción e inspección de las máquinas.

4 Así: PINACHO BOLAÑO, Javier. Tráfico Marítimo, Madrid, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, 1978, p. 318.

5 PÉREZ VARGAS, Víctor. *El Contrato de Seguro Marítimo*, Revista Istitia, Año 14, No.168, diciembre de 2000.

6 CUADERNOS DE LA CEPAL. *Los Conceptos Básicos del Transporte Marítimo y la Situación de la Actividad en América Latina*. Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Naciones Unidas, 1986, p.57.

Otro hecho importante que surgió en el café de Lloyd, fue la adopción en 1779 de una póliza uniforme de seguro marítimo conocida actualmente como la Póliza “SG” (Ships Goods), cuyo uso fue aceptado por todos los miembros del Lloyd’s. Tal documento fue sometido y aprobado en el Parlamento Inglés, convirtiéndose en el modelo oficial de la póliza de seguro marítimo británico.⁷

El sistema inglés predomina aún en nuestros días, y es la Asociación Internacional de Aseguradores de Londres (conocida hasta antes de 1998 como Instituto de Aseguradores de Londres) la que marca las pautas en materia de seguros a nivel mundial y en donde se redactan las distintas fórmulas que contienen las pólizas. Así mismo, emite directrices que son reconocidas a nivel internacional y aunque su cumplimiento no es obligatorio, sus contenidos son aplicados en las diferentes regulaciones y en la vida práctica; de hecho, tales disposiciones, según lo manifiesta URÍA GONZÁLEZ⁸, constituyen costumbre internacional.

Las condiciones de seguro aplicadas por el Instituto fueron creadas en 1912 y se conocen como “cláusulas del Instituto”. Estas cláusulas se denominaban: Contra Todo Riesgo (All- Risk), libre de avería particular (Free of Particular Average o “FPA”) y con avería particular (With Particular Average o “WPA”). La cobertura FPA (libre de avería particular) solo cubría la avería gruesa. Para cubrir avería particular se tomaba

una cláusula WA (con avería), y si se quería una cobertura mayor se tomaba una cláusula All Risks (todo riesgo). Pero estos nombres de las cláusulas inducían a error.

Por este motivo, y según las recomendaciones formuladas por la UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), se introdujo una reforma a las cláusulas de seguro marítimo inglés las cuales desembocaron en la eliminación de la Póliza “SG” de 1779 y en la creación de las Cláusulas del Instituto de Londres para Carga del año 1982 y para Casco y Máquina de 1983. Las mismas recibieron el nombre de Cláusulas A, B y C para evitar confusiones.

III. GENERALIDADES SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

A. PRINCIPIOS

El seguro marítimo ha sido definido como “un contrato por el cual una persona (el asegurador) consiente en indemnizar a otra persona (el asegurado) el perjuicio sufrido con ocasión de una expedición marítima, que consiste en una pérdida real de valor, mediante el pago de una prima, y hasta coincidir con una indemnización que no podría exceder el valor de las cosas perdidas.”⁹

El ámbito del seguro se extiende en principio a todos los riesgos de la actividad marítima. La naturaleza de los riesgos es el elemento distintivo del contrato de seguro marítimo, el

7 WINTER, William. *Marine Insurance*. Mc Graw Hill, New York, 1952, p. 16.

8 URÍA GONZÁLEZ, Rodrigo. Op. cit., p.26

9 RIPERT, Georges. *Compendio de Derecho Marítimo*, Buenos Aires, Tipográfica Editora Argentina, 1954, p.326.

cuál cubre, no sólo los riesgos ligados a un viaje o navegación, sino a todos los riesgos relacionados a operaciones o trabajos en los que el elemento marino interviene, incluso en aquellos casos en que la actividad no se desarrolla en el mar como por ejemplo: el seguro que cubre la carga después de su desembarco, o el que cubre al buque durante su construcción.

Los principios del seguro marítimo son los mismos que se aplican a otros tipos de seguro, en donde participan dos partes: El Asegurado o tomador de la póliza de seguro quien ostenta un interés en relación con la cosa asegurada para lo cual se compromete a pagar una prima; y la Aseguradora o Compañía de Seguros que a cambio del pago de una remuneración (prima) por parte del asegurado, se compromete a indemnizarlo contra los daños o gastos que pueda sufrir como consecuencia de la ocurrencia de cualquiera de los riesgos asegurados¹⁰, es decir, la aseguradora asume los riesgos vinculados al transporte marítimo. Un tema importante en el área del seguro marítimo es el de la ocultación. El contrato de seguro marítimo requiere el mayor grado de buena fe; cualquier distorsión de un hecho, la ocultación u omisión de una circunstancia importante que pueda influir en el asegurador para la aceptación del riesgo y fijación de la prima causará la nulidad de la póliza. Así las cosas, se exige a los contratantes la MÁXIMA BUENA FE desde la etapa precontractual,

esto es durante las negociaciones, así como en su celebración y desde luego durante su ejecución. La buena fe adquiere relevante importancia respecto del asegurado, ya que su deber es dar a conocer al asegurador todas aquellas circunstancias objetivas y subjetivas necesarias para la valoración de los riesgos que serán cubiertos.¹¹

Ahora bien, el principio en estudio es visto como una carga que tiene el asegurado, ya que de la información que proporcione al momento de solicitar la cobertura, depende la exigibilidad de la prestación que pueda ejercer sobre el asegurador. Así mismo, durante la ejecución del contrato, la buena fe se manifiesta en las cargas de salvamento y de no alterar el estado del riesgo, que fue tenido en cuenta por el asegurador al momento de calcular el valor de la prima.¹²

El citado principio aparece en la Ley de Seguro Marítimo Inglesa de 1906 (English Marine Insurance Act 1906) y ha sido acogida por diferentes legislaciones, entre ellas por el Código de Comercio Costarricense de 1853, aún vigente en materia de seguros.

Por otro lado, es importante resaltar el CARÁCTER INDEMNIZATORIO del contrato de seguro, según el cual el asegurado tiene derecho a ser compensado si sufre un daño o una pérdida como resultado del acaecimiento del riesgo que el asegurador se comprometió a protegerle.

10 CORDERO GONZÁLEZ, Juan Manuel y MOLINARI VÍLCHEZ, William. *El Contrato de Seguro de Transporte Aéreo y Marítimo en el Comercio Internacional*, Tesis de grado para optar al título de Licenciado en Derecho, Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho, San José, 1991, p.100.

11 Al respecto: AGUILAR GUTIÉRREZ, David. Op. cit., p.49.

12 PÉREZ VARGAS, Víctor. op. cit., p.p. 4, 5.

“La indemnización supone entonces, el resarcimiento de un daño previsto en la póliza; dicho daño debe ser medible objetivamente a efecto de determinar si la póliza efectivamente lo cubre”¹³. Lo anterior significa no sólo que el asegurado debe haber sufrido una pérdida económica para tener derecho a ser compensado, sino que además su derecho tiene como límite máximo el valor real (asegurable) del objeto siniestrado, ya que el asegurado no debe obtener del seguro un enriquecimiento o ventaja económica, sino el resarcimiento de su pérdida.

B. LA PÓLIZA

El seguro marítimo se materializa en la póliza, documento que constituye el contrato de seguro en el que se regulan las obligaciones, derechos y en general, los términos y condiciones de la relación contractual.

La póliza marina puede cubrir los riesgos de un solo viaje o puede que asegure por un cierto periodo. Los buques son generalmente asegurados por un tiempo determinado, usualmente año por año. Por su parte, la carga es casi siempre asegurada por viaje.

C. CLASES DE SEGURO MARÍTIMO:

Según el interés, el seguro se divide en:

Seguro de Casco. También denominado “sobre el buque”; cubre los riesgos que la navegación puede ocasionar al medio de transporte como tal.¹⁴

“El término “casco” se refiere a cualquier cosa que flota y se mueve, desde simples botes de remos hasta buques pesados y enormes que efectúan viajes trasatlánticos”¹⁵. Es importante tener en cuenta que desde el punto de vista de la navegación los cascos que se pueden asegurar son aquellos que se mueven por lo menos de vez en cuando; por lo tanto, aquellos dispositivos anclados permanentemente (como boyas, divisores, barcos bombas, etc., excepto estructuras marítimas de producción petrolera) no se aseguran en el mercado del seguro de cascos.¹⁶

Actualmente el término se ha ampliado a “casco y maquinaria”. También se aseguran otros riesgos para los propietarios de los barcos, como la colisión y los riesgos a los que se somete la nave durante la construcción y conversión.

Sobre la carga. Cubre los daños que puedan sufrir las cosas objeto del contrato de transportes y sus accesorios.

Sobre flete. Cubre el riesgo derivado del supuesto en virtud del cual se frustra el transporte.

Según la vigencia el seguro puede ser:

Seguro por tiempo: el bien se puede asegurar por un lapso determinado o determinable. En esta clase podemos ubicar el seguro de casco o buque.

El bien puede ser asegurado también por todo el viaje. El seguro sobre la carga se realiza normalmente por viaje.

13 AGUILAR GUTIÉRREZ, David. Op. cit., p.41

14 CAPELLA MOLINA, Gino. *El Contrato de Seguro Marítimo*, Revista Judicial N° 56, San José, Costa Rica, 1992.

15 MELLERT M., Walter. *El Seguro Marítimo*. Zúrich, Compañía Suiza de Reaseguros, Technical Communications, 2003, p.12.

16 Ibidem, p.12.

IV. ELEMENTOS ESENCIALES DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO: EL INTERÉS ASEGURABLE Y EL RIESGO

A. INTERÉS ASEGURABLE

Es principio fundamental en el seguro que, para tener derecho el asegurado a la garantía proporcionada por la cobertura de determinados riesgos, exista algún tipo de relación entre dicho asegurado y el bien objeto del seguro. A esta relación es a lo que se denomina *interés asegurable*.¹⁷

Existe en la doctrina una gran polémica respecto de qué debe considerarse como objeto del contrato. A pesar de que gran parte de los autores sostiene que lo es el interés asegurable, es preciso manifestar que el objeto del contrato son las cosas expuestas al riesgo y sobre las cuales recae la protección del seguro, esto es, el buque o las mercancías aseguradas.¹⁸ "... el concepto de interés asegurable tiene que ver más bien con la causa justa que es la función jurídica del negocio, que se cumple cuando los intereses programados son acordes con los valores del ordenamiento."¹⁹

Sobre el interés asegurable se ha dicho que: "(...) estar interesado en la conservación de una cosa es estar en tales circunstancias con respecto a ella, como para tener beneficio de su existencia y perjuicio por su destrucción".²⁰

Tal perjuicio debe recaer sobre el patrimonio del asegurado, teniendo en cuenta que la pérdida o disminución de una cosa que tiene un valor económico, significa una disminución del patrimonio, que será compensada por la indemnización del seguro.

El interés asegurable se refiere entonces a la relación económica que una persona tiene sobre una cosa sometida a los riesgos del mar. "Sólo puede contratar este seguro quien tenga interés en que el siniestro no se produzca, por encontrarse en alguna relación económica con la cosa asegurada. Dicho interés como se observa, tendrá que ser un interés subjetivo. Se asegura el interés ligado a una determinada persona, no el que pueda representar en sí la carga o mercancías aseguradas (interés objetivo)."²¹

Ahora bien, ninguna persona puede convertirse en parte de un contrato de seguro marítimo y ningún seguro marítimo es válido a menos que el asegurado tenga un interés asegurable en la cosa al momento del siniestro. Así lo establece la cláusula 11, apartado 1, del Instituto de Aseguradores de Londres, inspirada en la ley inglesa de seguro marítimo de 1906, en los siguientes términos:

"Insurable Interest Clause:

11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss."

17 RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luís. op. cit., p. 11.

18 En este sentido ver: CAPELLA MOLINA, Gino. El Contrato de Seguro Marítimo, Revista Judicial No.56, San José, Costa Rica, 1992, p.87; PÉREZ VARGAS, Víctor. Op. cit., p.8.

19 PÉREZ VARGAS, Víctor. op. cit., p.8.

20 LORD CHORLEY. Derecho Marítimo, Barcelona, Editorial Bosh – Urgel, 1951, p.411.

21 AGUILAR GUTIÉRREZ, David. Op. cit., p.119.

Según lo anterior, el interés debe estar presente al momento del siniestro, no siendo necesario que el asegurado lo tenga al tiempo en que contrató el seguro. Por lo tanto, una vez ocurrido el siniestro recaerá sobre el asegurado la carga de la prueba de la existencia del interés asegurable.

Teniendo en cuenta que el interés marítimo asegurable es la relación de una persona con una cosa sometidas a los riesgos del mar, siendo los principales caracteres el tratarse de un interés subjetivo, existente, lícito y de naturaleza económica, se hace necesario conocer sobre quién recae la titularidad de dicho interés, pues sólo a dicho titular le será permitido ocupar la posición de asegurado y, por lo tanto, beneficiarse con la indemnización del seguro en caso de pérdida, o daños al objeto asegurado.

“Es evidente que el primer y fundamental titular del interés asegurable es el propietario del objeto asegurado, sin que se pueda negar dicho interés al que ostenta un derecho real sobre el citado objeto, tal como el acreedor hipotecario o el prendario, puesto que la pérdida del mismo representará, igualmente, la pérdida del derecho real establecido”²². El interés también puede fundarse en una relación de carácter personal que implique responsabilidad en la conservación de la cosa asegurada; tal sería el caso del depositario, del fletador, del porteador, etc., o en cualquier otra relación de hecho que implique consecuencias económicas desfavorables para algún interesado.

El interés asegurable posee un valor pecuniario determinado, el cual se encuentra estrechamente relacionado con la suma asegurada. Dicha suma, es una cantidad que fija unilateralmente el asegurador como una estimación base para calcular el valor de la indemnización que debe pagar en caso de siniestro y por supuesto, el valor de la prima que debe costear el asegurado.

Existen en la práctica contractual del seguro marítimo internacional, cláusulas o pactos contractuales que permiten la presunción de la existencia del interés asegurable; tal es el caso de las cláusulas “P.P.I.” y “F.I.A.”, iniciales de las palabras, “Policy Proof of Interest”, o “Póliza Prueba del Interés” y “Full Interest Admitted”, o “Póliza de Pleno Interés Convenido”, empleadas para algunos intereses cuando pueda resultar difícil probar su existencia, o la cantidad expuesta a riesgo.

Así, la cláusula PPI es una anotación realizada en la póliza de seguro para indicar que la póliza por sí misma es prueba del interés asegurable del asegurado y que no es necesario presentar ninguna otra prueba de tal interés para solicitar la indemnización de una pérdida cubierta.²³

Por otro lado, mediante la inscripción de la cláusula FIA, la compañía aseguradora reconoce el interés económico del asegurado con respecto al objeto y está de acuerdo con su valor sin necesidad de prueba que demuestre la propiedad sobre la cosa.²⁴

22 RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luís. op. cit., p. 11.

23 The Association of Marine Underwriters of San Francisco. Glossary. <http://www.amusf.com>

24 Ibidem.

Estas cláusulas son de gran importancia práctica por cuanto con ello se intenta evitar la prueba de la existencia del interés una vez ocurrido el siniestro, cuando dicha prueba deviene difícil. Sin embargo, es necesario afirmar que la inserción de tales cláusulas no liberaría al asegurado de las pruebas de su interés frente a la ocurrencia del siniestro, ya que se trata, sin más, de la nulidad del propio contrato de seguro.²⁵

B. EL RIESGO Y SU COBERTURA

“El riesgo marítimo, según Joaquín Garrigues, es la posibilidad de que por azar ocurra un siniestro ocasionado por las operaciones propias o complementarias de la expedición marítima”²⁶. El riesgo se refiere entonces a la posibilidad de que se produzca un evento generador de un daño o de una necesidad para el asegurado, susceptible de ser cubierto por el seguro. Existe un riesgo cuando hay incertidumbre o posibilidad de pérdida con respecto a la ocurrencia de un hecho cuya realización no desea el tomador del seguro; por lo tanto, el riesgo debe estar constituido por un hecho futuro e incierto.²⁷

La definición del riesgo en el contrato es determinante de las pretensiones de las partes, ya que fija la obligación fundamental del asegurador, consistente en el abono de la indemnización, y del asegurado al pago de la prima.

Los riesgos son objeto de diferentes tipos de cobertura de acuerdo al tipo que se escoja. La cobertura puede abarcar desde la protección mínima que se limita a “pérdida total solamente” o a la protección máxima que se denomina “contra todo riesgo”. Las partes, son las que definen el tipo de cobertura a la que se acogen. Las coberturas existentes en el ámbito internacional son definidas por las cláusulas de mercancías y de casco de la Asociación Internacional de Aseguradores de Londres, las cuales son utilizadas en la mayoría de los países del mundo.

V. LAS CLÁUSULAS DE LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ASEGURADORES DE LONDRES (INSTITUTO DE LONDRES)

En el seguro de transporte internacional de mercaderías se contrata mediante una serie de formularios tipos que se llaman las Cláusulas del Instituto de Londres. El Instituto de Aseguradores, es una entidad gremial en la que interviene el Lloyd's, las compañías de seguros inglesas, y la asociación de liquidadores de avería. Ellos son quienes definen las cláusulas.

Según Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, válidas mundialmente en todas las aseguradoras, las cláusulas pueden ser A, B y C. La cláusula A cubre todo riesgo y la B y la C tienen coberturas limitadas.

25 RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luís. Cuestiones de Seguro Marítimo. Algunas Cláusulas Inglesas de Seguro de Buques. España, Ponencia Consejo General del Poder Judicial, 1992.

26 CRUZ BARNEY, Óscar. Op. cit., p. 112.

27 Al respecto ver: CAPELLA MOLINA, Gino. Op.cit., p.87; AGUILAR GUTIÉRREZ, David. Op. cit., p.131.

Cláusulas del Instituto para Cargamentos “A” – seguro a “todo riesgo” o “all risk”.

Según esta cláusula queda cubierto todo riesgo o pérdida o daño de la cosa asegurada, excepto lo que específicamente está excluido por la propia cláusula. Dichas exclusiones incluyen la cláusula de guerra, cláusula de terremotos, merma natural de la cosa asegurada (o sea las cosas que se evaporan o se desgastan por su propia naturaleza), insuficiente embalaje, demora, insolvencia del armador, daños por armas nucleares, huelga, etc. Para cubrir un riesgo excluido debe pactarse una cobertura especial en un formulario aparte.

Sin embargo, algunas denominaciones pueden ser engañosas; por ejemplo, se puede pactar cubrir el riesgo de “huelga”. El asegurado tiende a creer que le cubren los gastos financieros de la huelga, pero si lee la cláusula verá que no dice eso. Hace muchos años hubo una huelga en los puertos de Inglaterra, ello provocó que toda la carga que tenía ese destino, terminara en Róterdam; hubo gastos enormes y todos los asegurados que tenían una póliza con cláusula de huelga fueron a las compañías de seguros a que les pagaran. La respuesta fue negativa: la cláusula de huelga, lo único que cubre es daños causados por huelguistas, como disturbios o conmociones civiles, es una cláusula que cubre una asonada. No cubre los costos de reembarcar o esperar debido a una huelga²⁸.

Si se requiere una cobertura específica para un riesgo excluido (como la cláusula de guerra), debe hacerse de forma expresa con cláusulas especiales y con el pago de una prima adicional. Por lo tanto existe un seguro básico y se tiene la posibilidad por una prima adicional, de cubrir otros riesgos.

Las exclusiones generales que incluye esta cláusula son:

Conducta dolosa del asegurado (Willful misconduct).

Derrames usuales, pérdidas ordinarias de peso o de volumen o el uso y desgaste normal de los bienes objeto del seguro.

Embalaje inadecuado o insuficiente del objeto del seguro.

Vicio propio de la cosa asegurada.

Demora.

Insolvencia financiera del cargador.

Daño o destrucción deliberados de la cosa asegurada.

Pérdida por contaminación proveniente de armas nucleares.

La cláusula “A” se diferencia de todas las demás en la carga de la prueba. Si la mercancía sufre un daño y el asegurado tiene una cobertura para

28 <http://www.transcargo.com>

todo riesgo, es la compañía aseguradora la que, en caso de que desee rechazar el pago, debe probar que la causa del siniestro estaba excluida en la póliza. Por el contrario, en las cláusulas “B” y “C”, en las que la cobertura restringe ciertos peligros nombrados, es el asegurado quien debe demostrar que el daño fue realmente provocado por uno de los peligros cubiertos.²⁹

Cláusulas del Instituto para Cargamentos “B”

La cláusula B en vez de cubrir todos los riesgos menos ciertas excepciones como lo señala la cláusula “A”, sólo cubre ciertos riesgos taxativos. En ésta, la cobertura es dada en los mismos casos que se da cobertura bajo la cláusula “C”, además de la cobertura por pérdida o daño a la cosa asegurada “razonablemente atribuida a”:

Terremoto, erupción volcánica y rayo.

hundimiento, varada y embarrancada del buque.

Entrada de agua del mar, lago o río en el buque o en el lugar de almacenamiento.

Pérdida total de cualquier paquete perdido en el bote o en operaciones de carga y descarga del buque.

Abordaje.

Sacrificios en avería gruesa.

Echazón.

Gastos de salvamento.

C) Cláusulas del Instituto para Cargamentos “C”

La cláusula C es aún mas limitada que la B: cubre también una serie de riesgos taxativamente enumerados, pero la lista es menor. Tiene las mismas coberturas que en “B” excepto:

Terremoto, erupciones volcánicas y rayo.

Echazón.

Pérdida total de cualquier paquete perdido en el bote o en operaciones de carga y descarga del buque.

VI. EL SINIESTRO

Debido a la confusión a veces imperante, debemos distinguir el “riesgo” del “siniestro” y del “daño”, puesto que tales conceptos son usados errónea y frecuentemente como si fuesen análogos. Definido ya el riesgo, entendemos por “siniestro” la realización del evento o suceso que causa el daño o prevé la necesidad y contra los cuales se busca protección mediante la institución del seguro, ya que el objeto de éste es, precisamente, reparar las consecuencias patrimoniales desfavorables que un riesgo origina. El siniestro representa la producción de un riesgo. Ambos, riesgo y siniestro, se hallan en relación de causa a efecto. De otra parte, no es dado confundir el siniestro con el “daño”, ya que éste consiste en la consecuencia patrimonial creada por la realización del siniestro.³⁰

²⁹ MELLERT M., Walter. Op. Cit., p.45.

³⁰ RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luís. Op. cit., p.12.

VII. CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

Ahora bien, en el mercado inglés están por un lado, los aseguradores individuales (underwriters) congregados por medio del Lloyd's y las compañías de seguros; por otro están los Clubes de Protección e Indemnización (Protection and Indemnity Clubs llamados comúnmente P & I Clubs), que son compañías de seguros integradas por armadores y fletadores que se han unido para asegurarse mutuamente contra una serie de riesgos que no están cubiertos por seguros ordinarios. Para cubrir estos riesgos surgieron en Inglaterra a finales del siglo XIX como asociaciones mutuas de armadores. Dichos clubes, protegen los intereses de armadores y fletadores frente a las reclamaciones que terceras personas puedan realizarles.

A diferencia de los seguros en general en que la protección es proporcionada por terceros, esto es, por las compañías aseguradoras que son tomadores profesionales de riesgos; en los P & I Clubs el seguro no necesita de los servicios de un intermediario ya que es manejado por los mismo interesados – a su propia cuenta y riesgo- bajo un “plan de seguro mutuo”³¹. Dicha mutualidad se refiere a que el asegurado –o mejor, el miembro del club- participa en las pérdidas propias y en las de sus colegas miembros, y hace pagos adicionales cuando es necesario por resultar insuficientes los primeros pagos realizados por todos los miembros en el

fondo común, para cubrir las pérdidas sufridas. Así las cosas, las empresas navieras se agrupan en el club por estar estrechamente ligadas por intereses comunes y en consecuencia, por existir entre ellas una homogeneidad de riesgos.

Este tipo de seguro es inherente a la actividad naviera y se suele complementar con otros como el seguro de mercancías, que cubre el riesgo que sufran las mercancías durante el tránsito marítimo y el seguro de casco y máquinas que garantiza los daños ocasionados y desembolsos derivados del ámbito del casco del buque y su máquina.

La cobertura de este seguro se divide en dos grandes ramas, la referente a los riesgos de protección y la de los riesgos de indemnización. En cuanto a los de protección podemos encontrar que se cubren los relativos a la tripulación tales como enfermedad de la tripulación que no esté cubierta por un seguro obligatorio, gastos de entierro, incapacidad temporal; riesgos relativos a no tripulantes como por ejemplo accidentes de personas a bordo, gastos de arribada en puerto con el objeto de desembarcar una persona enferma o accidentada; riesgos de colisión o abordaje más allá de lo que no está cubierto por la respectiva cláusula; polución o contaminación; remoción de restos; remolque, etc.³²

Los riesgos relativos a indemnización que se cubren son los daños a la carga, contribución a la avería gruesa, multas, etc.

31 CUADERNOS DE LA CEPAL, op. Cit., p.56.

32 Al respecto ver ejemplos citados por PINACHO BOLAÑO, Javier. Op. cit., p. 313

CONCLUSIONES

El seguro marítimo de mercancías es un contrato de estricta indemnización y por lo tanto, no puede ser fuente de enriquecimiento para el asegurado, por lo que la prestación del asegurador debe significar un valor equivalente a la disminución del patrimonio del asegurado.

Así pues, puede contratar un seguro marítimo toda persona que tenga un interés en la conservación de la cosa asegurada, cosa que debe estar sometida a los riesgos de la actividad marítima, debido a que ese interés afecta directamente a su patrimonio con respecto a la cosa objeto del seguro.

El interés que se asegura con el contrato debe tener un valor económico patrimonial para el sujeto que lo asegura. Dicho interés junto con la suma asegurada, son factores importantes para fijar el valor de la prima y el de la indemnización en caso de siniestro.

El contrato de seguro marítimo tiene carácter extraterritorial lo que hace que la costumbre

internacional ejerza gran influencia en las legislaciones nacionales y en su aplicación práctica. Así, las cláusulas que emite la Asociación Internacional de Aseguradores de Londres son de importante aplicación en contratos de seguro internacionales.

Debido a la importancia adquirida por Londres en términos comerciales, las normas británicas han jugado un papel importante en el desarrollo del seguro internacional. En efecto, las cláusulas de carga de la Asociación Internacional de Aseguradores, introducidas en el mercado de Londres desde 1912, son cláusulas abiertas normalmente agregadas en pólizas de seguro y en conocimientos de embarque. Estas cláusulas, son puestas en la póliza por el acuerdo entre las partes contratantes: el asegurado y el asegurador.

A pesar de que las cláusulas en mención no son de aplicación obligatoria, han prevalecido y expandido a nivel internacional de tal manera que actualmente representan términos internacionales aplicables a seguros. Por lo tanto, son instrumentos básicos en el sistema internacional de seguro marítimo.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR GUTIÉRREZ, David. *El Contrato de Seguro de Transporte Marítimo de Mercancías*, tesis de grado para optar al título de licenciado en derecho, Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho, 1986.

BELTRÁN MONTIEL, Luís. *Curso de Derecho de la Navegación*, Buenos Aires, Editorial Astrea, 1987.

CAPELLA MOLINA, Gino. *El Contrato de Seguro Marítimo*, Revista Judicial No.56, San José, Costa Rica, 1992.

CONTRERAS STRAUCH, Osvaldo. *La regulación del Contrato de Seguro Marítimo en el Derecho Mercantil Chileno*, Revista de Responsabilidad Civil y Seguros, La Ley, Argentina, 2000.

CORDERO GONZÁLEZ, Juan Manuel y MOLINARI VILCHEZ, William. *El Contrato de Seguro de Transporte Aéreo y Marítimo en el Comercio Internacional*, Tesis de grado para optar al título de Licenciado en Derecho, Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho, San José, 1991

CUADERNOS DE LA CEPAL. *Los Conceptos Básicos del Transporte Marítimo y la Situación de la Actividad en América Latina*. Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Naciones Unidas, 1986.

CRUZ BARNEY, Óscar, *El Riesgo en el Comercio Hispano-Indiano: Préstamos y Seguros marítimos Durante los Siglos XVI a XIX*. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1998.

LORD CHORLEY. *Derecho Marítimo*, Barcelona, Editorial Bosh - Urgel, 1951.

MELLERT, M. Walter. *El Seguro Marítimo*. Zürich, Compañía Suiza de Reaseguros, Technical Communications, 2003.

PÉREZ VARGAS, Víctor. *El Contrato de Seguro Marítimo*, Revista Ivstitia, Año 14, N° 168, diciembre de 2000.

PINACHO BOLAÑO, Javier. *Tráfico Marítimo*, Madrid, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, 1978.

RODRÍGUEZ CARRIÓN, José Luís. *Cuestiones de Seguro Marítimo. Algunas Cláusulas Inglesas de Seguro de Buques*. España, Ponencia Consejo General del Poder Judicial, 1992.

RIPERT, Georges. *Compendio de Derecho Marítimo*, Buenos Aires, Tipográfica Editora Argentina, 1954.

URÍA GONZÁLEZ, Rodrigo. *El Seguro Marítimo*, Barcelona, 1940.

WINTER, William. *Marine Insurance*. Mc Graw Hill, New York, 1952.

PÁGINAS EN INTERNET:

Admiralty and Maritime Law Guide. Circuit Court Admiralty Cases. <http://www.admiraltylawguide.com>

English Marine Insurance Act 1906. An Act to codify the Law relating to Marine Insurance (21st December 1906). <http://www.jus.uio.no/lm/england.marine.insurance.act.1906/doc#15>

The Association of Marine Underwriters of San Francisco. Glossary
<http://www.amusf.com>
<http://www.transcargo.com>