



Universidad Austral de Chile

Facultad de Ciencias de la Ingeniería
Escuela de Ingeniería Naval

EL SEGURO MARITIMO Y SU APLICACION EN LA MARINA MERCANTE DE CHILE

Tesis para optar al Título de
Ingeniero Naval
Mención: Transporte Marítimo

Profesor Patrocinante:
Sr. Roberto Casanova Esparza.
Oficial Marina Mercante Nacional

DANIELA CRISTINA ROSAS GÓNGORA
VALDIVIA—CHILE
2010

Esta tesis ha sido sometida para su aprobación a la Comisión de Tesis, como requisito para obtener el grado de Licenciado en Ciencias de la Ingeniería.

La tesis aprobada, junto con la nota de examen correspondiente, le permite al alumno obtener el título de Ingeniero Naval, con mención en Transporte Marítimo.

EXAMEN DE TÍTULO

Nota de Presentación	(Ponderado) (1)	:
Nota de Examen	(Ponderado) (2)	:
Nota Final	(1 + 2)	:

COMISIÓN EXAMINADORA

..... DECANO FIRMA
..... EXAMINADOR FIRMA
..... EXAMINADOR FIRMA
..... EXAMINADOR FIRMA
..... SECRETARIO ACADÉMICO FIRMA

Valdivia,

Nota de Presentación	=	$NC/NA \times 0,6 + \text{Nota de Tesis} \times 0,2$
Nota Final	=	$\text{Nota de Presentación} + \text{Nota de Examen} \times 0,2$
NC	=	Sumatoria Notas de Currículum, sin Tesis
NA	=	Número de Asignaturas Cursadas y Aprobadas

Dedicatoria.

Esta tesis está dedicada en especial a mi madre Eliana, mi padre Abelardo y mi hermana Lorena por haber estado junto a mí en aquellas situaciones difíciles, por apoyarme con palabras de incentivo y estar siempre preocupados de mí en todo momento.

Muchas gracias a todos ustedes y también a aquellas otras personas que también fueron parte de mi vida universitaria, mis compañeros y amigos de carrera, mi familia de Valdivia, en especial a mi tía Verónica, que siempre estuvo ahí para tenderme una mano.

Mis mas sinceros agradecimientos a todos ustedes.

ÍNDICE

Contenido	Página
Índice	
Resumen	
Summary	
Introducción	
Capítulo I.	
1.1 Desarrollo histórico del Seguro Marítimo.	1
1.2 ¿Qué se entiende por Seguro Marítimo?	4
1.3 Definición de los elementos que intervienen en el Seguro Marítimo.	5
1.3.1 El Asegurador.	5
1.3.2 El Asegurado.	5
1.3.3 Prima.	6
1.3.4 Riesgo.	6
1.3.5 Siniestro.	6
1.3.6 Póliza de Seguro.	7
1.3.6.1 Forma y Contenido de una Póliza de Seguro.	7
1.3.6.2 Póliza por Tiempo.	9
1.3.6.3 Póliza por Viaje.	10
1.3.6.4 Pólizas Flotantes.	11
1.3.6.5 Pólizas Mixtas.	11
1.3.6.6 Ejemplo de una Póliza de Carga.	12
1.3.7 Corredor de Seguros Marítimos.	15
1.4 Distintos tipos de Seguros Marítimos por los cuales versa nuestro Código de Comercio.	16
1.4.1 Seguro de Casco y Máquina.	17
1.4.2 Seguro de Mercancías.	19
1.5 Organismos y Entidades presentes en el Seguro Marítimo.	21
1.5.1 Lloyd`s.	21
1.5.2 Institute of London Underwriters (ILU).	23
1.5.3 Institute Time Clauses.	23
1.5.4 Inspectores de Sociedades Clasificadoras y de Seguros.	24
1.5.5 Superintendencia de Valores y Seguros (SVS).	25
Capítulo II.	
2.1 Del Contrato de Seguro Marítimo y sus elementos esenciales.	26
2.1.1 La cosa asegurada.	26
2.1.2 El interés asegurable.	26
2.1.2.1 Coaseguro.	27

2.1.2.2	Sobreseguro.	27
2.1.2.3	Infraseguro.	28
2.1.3	Garantías.	28
2.1.4	El Riesgo.	29
2.1.4.1	Información al Asegurado acerca del Riesgo.	29
2.1.4.2	Obligación del Asegurado de no agravar el Riesgo.	30
2.1.4.3	Relación entre Prima y Riesgo.	30
2.1.5	La Prima.	31
2.1.5.1	Factores a considerar en el cálculo de la Prima.	31
2.1.5.2	Ejemplo: Cálculo del valor de la Prima para Seguro de “Casco y Maquinaria”.	32
2.2	Riesgos marítimos a los que se encuentran expuestos, tanto la nave como la mercancía transportada.	34
2.2.1	Riesgos provocados por los peligros del mar.	35
2.2.2	Riesgos en el mar.	36
2.2.3	Riesgos extraños.	37
2.2.4	Riesgos adicionales a la póliza de carga.	37
2.3	Distintos tipos de Pólizas según los riesgos por los cuales se desee asegurar.	38
2.3.1	Póliza Libre de Avería Particular o Simple Absolutamente.	38
2.3.2	Póliza de Flete.	39
2.3.3	Póliza por Riesgo de Guerra.	40
 Capítulo III.		
3.1	Avería.	41
3.1.1	Avería Simple.	41
3.1.2	Avería Gruesa o Común.	42
3.1.2.1	Desembolsos en Avería Gruesa.	45
3.1.2.2	Determinación de los Valores Contribuyentes.	46
3.1.2.3	Determinación de la Cuota de Contribución.	47
3.1.2.4	Liquidación de Avería Gruesa.	49
3.1.2.5	Declaración de Averías.	50
3.1.2.6	Relación entre la Avería Gruesa y el Seguro	50
3.1.3	Comisario y Liquidador de Averías.	51
3.2	Reglas de York y Amberes de 1974.	52
3.2.1	Concepto y Características de las Reglas de York y Amberes.	52
3.2.2	Composición de las Reglas de York y Amberes.	54
3.3	Cláusulas en el Seguro Marítimo.	54
3.3.1	Cláusula Inchamaree.	55
3.3.2	Cláusula de Negligencia de Buque de Línea Regular.	57
3.3.3	Cláusula de Abordaje.	58
3.3.4	Cláusula de Gestión y Trabajo.	60

3.3.5	Cláusula de Cancelación por Guerra.	61
3.3.6	Cláusula de Depósito a Depósito.	62
3.3.7	Cláusula de Navegabilidad Admitida.	63
Capítulo IV.		
4.1	Reseña de la creación de los P & I Club.	64
4.2	Composición de los Clubes de Protección e Indemnización.	64
4.3	Principio de funcionamiento y operación de los Clubes.	65
4.4	Asesoramiento que entrega el Club a sus Miembros.	66
4.5	Principales coberturas que abarcan los P & I Club.	67
4.5.1	Protección.	67
4.5.2	Indemnización.	68
4.6	Ejemplo: Cálculo de Cuota que cancela el Armador al P & I Club.	69
Capítulo V.		
5.1	Obligaciones y Derechos de las partes involucradas en un contrato de Seguro Marítimo frente a un siniestro.	72
5.1.1	Principio de Uberrimae Fidae.	72
5.1.2	Obligaciones del Asegurado a la celebración y durante la vigencia del contrato y luego de ocurrido el siniestro.	72
5.1.3	Obligaciones del Asegurador a la celebración y durante la vigencia del contrato y luego de ocurrido el siniestro.	75
5.1.4	Proceso de Liquidación.	76
5.1.4.1	Ejemplo de un proceso de Liquidación de Seguro Marítimo.	77
5.2	Documentación requerida para el cobro de una Indemnización.	79
5.2.1	Documentación requerida para cobrar la indemnización de la Carga.	79
5.2.2	Documentación requerida para cobrar la indemnización del Casco y Maquinaria.	81
	Anexo N° 1: Carta de Protesta	82
	Anexo N° 2: Institute Time Clauses (Hulls).	84
	Anexo N° 3: Reglas de York y Amberes de 1974.	99
Capítulo VI.		
	Glosario.	109
Capítulo VII.		
	Conclusiones.	112
	Bibliografía.	114

RESUMEN.

En el día a día, nos encontramos expuestos a una serie de riesgos, los cuales tratamos de evitar tomando medidas de precaución. En la navegación, estos riesgos parecen aumentados, por causa de las circunstancias anormales que se viven a bordo de un buque, a veces no existiendo ninguna forma de evitarlos. Por lo cual, debe existir un ente que se preocupe de indemnizar aquellos siniestros, que afecten al buque y sus elementos, como a la carga transportada, este es el Seguro Marítimo.

Esta tesis tiene como objetivo principal, servir como una guía de consulta básica para el alumno, en donde podrá encontrar respuestas a aquellas interrogantes que surjan respecto de cómo se encuentra estructurado el Seguro Marítimo, cuya información será obtenida sobre la base de un estudio de investigación.

Se comenzará por mostrar la evolución histórica del Seguro Marítimo y su gran influencia sobre los demás tipos de seguros; posteriormente se definirán los elementos que componen el contrato de Seguro Marítimo; para continuar por enumerar las clases de riesgos a que se exponen: el buque y la mercancía, en todo el proceso de transporte; y aquellas cláusulas creadas según los riesgos a asegurar; al igual que todo el proceso que conlleva el hecho de que ocurra un siniestro, se mostrará la forma de cómo actuar frente a una avería y las reglas que ayudan al proceso de liquidación; continuando por conocer la composición de los P & I Club, clubes de protección e indemnización, y cómo han ayudado a los armadores ante un siniestro, bajo una base mutual.

Para finalizar, se presentarán aquellas obligaciones que deben cumplir tanto el asegurado como el asegurador en el proceso de la contratación de un Seguro Marítimo.

SUMMARY.

In everyday life we are exposed to a number of risks, which we try to prevent by taking some general safety precautions. In navigation, such risks appear to increase due to the special circumstances or living on board a ship, sometimes making them unavoidable. For this reason, there is a need to count on an entity that deals with the indemnification of safety issues that affect the vessel as well as all its elements, including cargo. This is referred to as Maritime Insurance.

The main aim of this thesis is to offer basic guidance to students regarding all concerns related to what Maritime Insurance is and how it is defined. This information will be compiled from research.

The first part of the thesis will describe the historical evolution of Maritime Insurance and its major influence on other types of insurance. Then the different sections of a Maritime Insurance policy will be described, and various kinds of risk types which the vessel and cargo are exposed to throughout the shipping process will be discussed. The clauses that derive from the risks to be insured against, as well as the whole procedure to follow when damage to insured cargo occurs will be analyzed. Then, the regulations that aid the liquidation process will be described. Next, the P & I protection and liquidation clubs will be described, as well as ways in which these has helped the ship-owner facing damage, on a mutual basis. Finally, the duties and obligations that the insured as well as the insurer must comply with during the process of acquiring a Maritime Insurance will be discussed.

INTRODUCCION.

El Seguro Marítimo, es más que una simple rama de los seguros, es el primer tipo de seguro creado en la historia, del cual se han basado los demás seguros que nos acompañan en el día a día y que están tan cercanos a nosotros, como son el seguro de vida, de incendio, de autos, por ejemplo.

El Seguro Marítimo tiene como objetivo, sustituir la inseguridad por la seguridad, desplazando los riesgos que pudieran afectar al asegurado hacia el asegurador, e indemnizar al asegurado sobre aquella pérdida o daño que sufra la cosa asegurada, por los riesgos que implica una aventura marítima, todo esto, mediante el pago de una prima por parte del asegurado hacia el asegurador. De no existir un adecuado seguro contra aquellos riesgos que puedan afectar tanto a la carga transportada, como al buque y sus elementos durante la aventura marítima, todos los daños y pérdidas ocurridos tendrían que ser absorbidos directamente por los propietarios de tales intereses. Dichos riesgos son de una índole muy variada y a la vez especial, ya que nos referimos a riesgos marítimos, que pueden causar enormes daños afectando a la carga, a la nave, y en especial a la tripulación. Encontramos riesgos desde hechos de la naturaleza: como tempestad; o los de fuerza mayor, producto de la violencia de los hombres: como la piratería o el arresto de una nave; hasta la imprudencia o negligencia del capitán o de la tripulación, o simples casos fortuitos, como puede ser un incendio.

Posterior a la ocurrencia de un siniestro, el Seguro Marítimo deberá dirimir entre el asegurado y asegurador sobre aquellas responsabilidades que deberá adoptar cada uno, y finalmente velar por que el proceso llegue a un buen término en donde ambas partes involucradas en el seguro sean beneficiadas como corresponde.

El documento que se presenta a continuación pretende entregar conocimientos básicos sobre el proceso que implica la toma de un Seguro Marítimo, entregando herramientas para que el alumno pueda ser capaz de comprender este proceso y a la vez, sirva de base sobre alguna investigación que se requiera realizar sobre el tema de Seguros Marítimos.

Capítulo I.

1.1 Desarrollo histórico del Seguro Marítimo.

Desde sus orígenes, el hombre se ha visto amenazado por distintos peligros, ha tratado de encontrar soluciones, adoptando distintas actitudes, entre ellas ha visto la posibilidad de transferir el peligro o riesgo al que pudiese ser expuesto. En este marco aparece el Seguro. Nace de una necesidad de previsión para amortiguar o compensar las consecuencias económicas de acontecimientos dañosos.

El Seguro surge como un tipo de financiamiento, mediante el cual no se traspa el peligro en sí, sino parte de sus efectos financieros, disminuyendo así las pérdidas que pudiera sufrir el asegurado en sus bienes o personas, en caso de suceder un incidente no planeado que trajera consecuencias económicas negativas.

A lo largo de la historia de los seguros, el Seguro Marítimo, es el primer tipo de seguro que se conoce.

El antecedente más antiguo del Seguro Marítimo es el "Phoenus Nauticum", data desde el año 1347, el cual se crea debido a la necesidad de cubrir aquellos riesgos de la navegación romana primitiva que se encontraba muy expuesta a la piratería y los peligros del mar.

El "Préstamo a la Gruesa Ventura" (del latín Phoenus Nauticum), variante del contrato mutuo, que consistía en que el armador o dueño de la nave, tomaba como préstamo una suma igual al valor de la mercancía a transportar, si el viaje concluía en feliz arribo a puerto, el prestatario reembolsaría el capital más un 15 % del capital por efectos del riesgo que éste había tomado al cubrir monetariamente la expedición, en caso contrario, si el barco naufragara o no llegase a puerto por cualquiera causa como tormentas, piraterías guerras, plagas, encallara o simplemente desapareciera, nada debe el naviero al prestamista. Esta transacción, constituyó, por tanto, la primera transferencia por riesgo del propietario del barco a otra parte (el prestamista).

Sin embargo, podemos decir que el origen del Seguro Marítimo data de muchos siglos antes que el "préstamo a la gruesa ventura", incluso se dice que antes de las leyes de Moisés, estas leyes babilónicas reciben el nombre de "Código de Hammurabi", cuyo código a esos años ya constaba con una especie de seguro de crédito y de transporte, tanto de buques como de mercancías. El "Código de Hammurabi", fue uno de los primeros conjuntos de leyes que se haya encontrado y uno de los ejemplos mejor conservados de este tipo de documento de la antigua Mesopotamia. Los fenicios, griegos, romanos y los comerciantes de la edad media en las ciudades italianas,

utilizaron ésta fórmula, hasta que llegamos al siglo XVII, en el que se inicia el negocio del seguro con las características básicas que hoy conocemos.



Figura N° 1, Código de Hammurabi.

Fuente: blogmundocristiano.com

En la Edad Media, aproximadamente en el año 1319 aparecen en Florencia los primeros asientos en los libros de los comerciantes, donde se dejaba constancia de contratos, con todos los elementos de un verdadero Seguro Marítimo. Uno de los primeros Seguros Marítimos de los que queda constancia pertenece a un viaje entre Sicilia y Túnez, se transportaba un cargamento de trigo, con fecha 15 de Marzo de 1350 por el que el asegurador protegía al asegurado de: “omni risicum, periculum et fortunam Dei, maris et gentium”, es decir, de todos los peligros que pudiera encontrarse durante la travesía, excepto las operaciones de estiba y las aduanas, y por dicho servicio se cobraba un 18% del valor de la mercancía.

Con el tiempo, las reglas se van decantando y definiendo para pasar a ser uniformes en las distintas plazas y puertos, materializándose en las primeras leyes de Seguro Marítimo. En Génova, Italia, en el año 1369 se comienza a escuchar un nuevo término “*assecuramentum*₍₁₎” desde este momento la evolución se aceleró hasta 1435 (57 años antes de que Colón descubriera América), aprobándose en Barcelona, España, una ordenanza marítima que ayudó al desarrollo marítimo inyectando un gran impulso al crecimiento de la navegación y al comercio con el Nuevo Mundo.

En el derecho español, las Ordenanzas de Sevilla (1556) y las de Bilbao (1560), se ocuparon profusamente del tema, desde el punto de vista de las pólizas y su estructura normativa. Estas ordenanzas fueron las primeras normas de Seguro Marítimo aplicadas en Chile durante el periodo de la Colonia.

Fue hasta 1668 que se fundó la primera compañía de seguros marítimos en París, Francia, a la que siguieron las famosas “London Assurance” y “Royal Exchange Assurance”, ambas compañías establecidas como aseguradoras marítimas en 1720 y

protegidas por decreto real contra la competencia corporativa durante sus primeros 100 años de operaciones.

Pero sin duda, el desarrollo más importante de la institución se produce en Inglaterra en el siglo XVII, cuando el Seguro Marítimo pasa a tener “pantalones largos”. En efecto, en un café Londinense de propiedad de don Edwards Lloyd, “el café de Lloyd’s”, es el lugar en donde se comienzan a reunir los armadores y dueños de naves para discutir los problemas comunes por los que eran afectados, lo cual trajo como consecuencia la redacción de un “Boletín de Información Marítima”, llamado “Lloyd’s Menu”. Con posterioridad el Lloyd’s pasó a transformarse en el centro de la actividad aseguradora de Inglaterra y de Europa, ya que en ese lugar se establecían las cláusulas-tipo de los seguros, las cuales fueron adoptadas por los aseguradores y armadores del mundo.



Figura N° 2, Café de Edward Lloyd's.

Fuente: www.ico.org

El Lloyd's ofrecía a la vez varios otros servicios, tales como la inspección de barcos y mercancías, la clasificación y el registro de barcos, la inteligencia naval, las publicaciones marítimas y el ajuste de siniestros, muchos de los cuales siguen existiendo.

En la actualidad, tanto la empresa aseguradora Lloyd's of London, como la Sociedad de Clasificación Lloyd's Register, tomaron sus nombres como 'Lloyds', por ser ese su lugar en donde realizaban sus reuniones. El Lloyd's, está estructurado en varias sociedades de gran renombre y desarrollo, con corresponsales en todo el mundo, incluido Chile.

En lo que se refiere a nuestro país, en Valparaíso en el año 1853, se constituye la primera aseguradora nacional, con el nombre de “Compañía Chilena de Seguros”, conocida hoy como “Chilena Consolidada”. El empresario Agustín Edwards Ossandón, fue el creador de la primera compañía de seguros, con el objetivo de asegurar contra riesgos marítimos y riesgos de incendio. El primer siniestro marítimo por el cual debió responder la aseguradora, correspondió al hundimiento de la barcaza “Iowa” en San Antonio, involucrando una indemnización de \$15.000.

En Chile, el Seguro Marítimo tuvo su primera regulación sistemática luego de la dictación del Código de Comercio en 1865, siendo contempladas sus normas en su ubicación actual, Título VII del Libro III. En la normativa original se contemplaba también el préstamo a la gruesa, la cual fue derogada en una profunda modificación al Libro Tercero a través de su reemplazo total por la ley 18.680 de 1988.

En la década de los '80 nuestro país a través de las Superintendencia de Valores y Seguros acogió las reformas y nuevas redacciones de las condiciones generales de las pólizas de seguros marítimos generada en 1982 por el Instituto de Seguros de Londres a través de las circulares 589 de 1986, N° 83 de 1998 y N° 63 de 1993, que contemplan las cláusulas A, B y C para transporte marítimo de carga.

Hasta la fecha, no ha habido modificaciones sustanciales a las normas de Seguro Marítimo, aunque existen ideas en torno a modificar ciertos aspectos, relacionados con la resolución de conflictos, lo cual es una idea que traspasa al seguro marítimo y apunta a todo el derecho marítimo.

1.2 ¿Qué se entiende por Seguro Marítimo?

El Código de Comercio en su artículo N° 512, define al Seguro como un contrato bilateral, condicional y aleatorio por el cual una persona natural o jurídica toma sobre sí por un determinado tiempo, todos o algunos de los riesgos de pérdida o deterioro que corren ciertos objetos pertenecientes a otra persona, obligándose mediante una retribución convenida, a indemnizarle la pérdida o cualquier otro daño estimable que sufran los objetos asegurados.

En consecuencia, los Seguros Marítimos tienen como objetivo indemnizar al asegurado respecto de los daños o pérdida que pueda sufrir la cosa asegurada por los riesgos que implica una aventura marítima, fluvial, lacustre o de canales.

La navegación marítima, a pesar de los avances tecnológicos, siempre está expuesta a toda clase de riesgos y peligros de diferente índole, que pueden afectar tanto a la nave, a su tripulación, como a la mercancía que se transporte desde la etapa de embarque, todo lo que involucra la travesía, hasta su descarga en el puerto de destino.

Entre los riesgos que pueden afectar al patrimonio de las personas en el transporte marítimo, se encuentran aquellos que son propios de la navegación, tales como naufragios, varamientos, colisiones, o incendios. Otros riesgos provienen de la violencia de los hombres o de la acción de la autoridad; sacrificios voluntarios de la nave o de la carga, totales o parciales, destinados a impedir la pérdida completa de ambos, lo cual recibe el nombre de echazón u otro acto de avería gruesa (que será definido en el

Capítulo III de este documento); riesgos provenientes de la negligencia, error de juicio o incompetencia de la tripulación, o de otras personas, daños a terceros a raíz de una colisión, riesgos específicamente cubiertos, que no son propiamente marítimos, principalmente en los seguros de carga, tales como gancho, agua dulce, robo, ratería, falta de entrega, sudor de bodega, etc.

Además de los daños y perjuicios que puedan sufrir los objetos asegurados durante la navegación, están aquellos otros daños que se pueden producir durante la realización de las faenas de embarque y desembarque de la carga, y que también caen dentro del ámbito de Seguro Marítimo.

Pero no solamente la nave y la carga pueden ser objeto de Seguro Marítimo, si no que también existen otros intereses económicos, tales como los fletes que pueden ser cubiertos contra determinados riesgos marítimos.

El ámbito marítimo siempre se encontrará expuesto a un sinnúmero de riesgos, para los cuales deberán existir entidades que presten un tipo de servicio que respalde a los afectados por algún riesgo que esté contemplado en un contrato de Seguro Marítimo. Y que para sus efectos, la empresa naviera que desee asegurarse ante algún riesgo deberá previamente realizar un contrato de seguro y pagar su prima correspondiente a lo asegurado.

1.3 Definición de los elementos que intervienen en el Seguro Marítimo.

1.3.1. El Asegurador.

El Código de Comercio define en el artículo N° 513 Asegurador, a la persona que toma de su cuenta el riesgo.

“El asegurador contrae principalmente la obligación de pagar al asegurado la suma asegurada o parte de ella, siempre que el objeto asegurado se pierda total o parcialmente, o sufra algún daño por efecto del caso fortuito que hubiere tomado a su cargo. La responsabilidad del asegurador en ningún caso podrá exceder de la cantidad asegurada”. Artículo N° 550 del Código de Comercio.

1.3.2. El Asegurado.

En el artículo N° 513 del Código de Comercio se define al Asegurado, como la persona que queda libre del riesgo.

En el Código de Comercio, artículo N° 517 se enfatiza con respecto al asegurado, indicando que el seguro es un contrato de mera indemnización, y jamás puede ser para él una ocasión de ganancia. Entendiéndose para lo cual, que el asegurado debe obrar de buena fe al momento de verse enfrentado al riesgo por el cual se aseguró, y tratará de sobremanera, evitar dicho riesgo.

1.3.3. Prima.

Jurídicamente es el elemento real más importante del Contrato de Seguros, porque su naturaleza, constitución y finalidad la hacen ser esencial y típico de dicho contrato. Es el precio que cobra el asegurador o aseguradora al asegurado por el hecho de asumir la responsabilidad sobre uno o más riesgos que puedan afectar al objeto asegurado.

El pago de la prima constituye una de las obligaciones fundamentales del asegurado. El artículo N° 541 del Código de Comercio señala “el seguro contratado sin estipulación de prima es nulo y de ningún valor”.

En el Capítulo II de éste documento se analizará más detalladamente la Prima.

1.3.4. Riesgo

Se entiende por riesgo, a la eventualidad de todo caso fortuito que pueda causar la pérdida o deterioro de los objetos asegurados. Artículo N° 513 del Código de Comercio.

En el capítulo II de este documento, se profundizará sobre el riesgo.

1.3.5. Siniestro.

En el artículo N° 513 del Código de Comercio se define siniestro, como la pérdida o daño de las cosas aseguradas. En otras palabras, es 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. El siniestro representa la producción de un riesgo. El riesgo y el siniestro, se hallan en relación de causa a efecto.

Se denomina “siniestro mayor”, a la pérdida total o casi total y “siniestro menor”, el simple daño de la cosa asegurada.

1.3.6. Póliza de Seguro.

La Póliza es el documento justificativo del contrato de seguro, que debe contener los puntos más esenciales e importantes del contrato, según lo estipulado en el artículo N° 514 del Código de Comercio. En este documento llamado Póliza de Seguro, deberá ir especificado el riesgo del cual se pretende ser cubierto por el asegurador; las exclusiones, o sea aquellas situaciones no amparadas en la Póliza; también deberá quedar escrito si el seguro se encuentra afecto a *deducible*₍₂₎ o no.

A través de la Póliza de Seguros, la aseguradora conviene, previo pago de una cantidad denominada prima, en otorgar una indemnización o reembolso al asegurado si sucede un siniestro.

1.3.6.1. Forma y Contenido de una Póliza de Seguro.

La finalidad del seguro marítimo es la de cubrir al asegurado contra consecuencias derivadas del acaecimiento de un riesgo, colocando a su disposición un valor económico de sustitución o reemplazo. Lo que es logrado mediante el pago de la indemnización de las averías sufridas, de acuerdo con las condiciones de la póliza.

Pese al tratamiento unitario que la legislación concede a la póliza de seguro, en la práctica es frecuente distinguir a la póliza divididas en las siguientes partes: condiciones generales, condiciones particulares, y condiciones especiales. Las condiciones generales, reflejan el conjunto de principios básicos que establece el asegurador para regular todos los contratos de seguro del mismo ramo o modalidad. Las condiciones particulares, recogen aspectos relativos al riesgo individualizado, como: asegurado, beneficiario, efecto y vencimiento del contrato de seguro, continuidad en el pago de primas, riesgo cubierto, objeto asegurado, etcétera. Las condiciones especiales: tienen como objeto perfilar o matizar el contenido de alguna de las normas establecidas como: *franquicias*₍₃₎ a cargo del asegurado, supresión de alguna exclusión o inclusión de otras nuevas, etcétera.

En la práctica todas las Compañías de Seguros tienen formularios expresos en los que contienen las condiciones generales que rigen al contrato, así como las menciones que permiten individualizar a las partes en el contrato, a los objetos asegurados y su valor, a los riesgos que toma sobre sí el asegurador, a la suma asegurada, al periodo de vigencia del seguro, y la prima a pagar.

Las pólizas sólo llevan la firma del asegurador. Las pólizas inglesas emitidas por el Lloyd's, son firmadas por el Lloyd's Policy Signing Office, que es en donde se

confrontan los detalles y se emite dicha póliza con el sello de la oficina, requisito sin el cual ninguna póliza es válida.

Previo a la emisión de la póliza existe la propuesta, que es el documento en que el futuro asegurado describe el riesgo que desea cubrir, y en base al cual la compañía de seguros cotiza la prima. No es indispensable que la propuesta sea por escrito, puede también ser hecha verbalmente, por teléfono, e-mail o por télex.

Según el artículo N° 515 del Código de Comercio, cuando el seguro ha sido ajustado verbalmente, vale como promesa, siempre que las partes hayan formalmente convenido en la cosa asegurada, el riesgo y la prima. Esto engendra la obligación por parte del asegurador de emitir la póliza y la paga de la prima por parte del asegurado.

La prueba de la existencia de este contrato de promesa puede ser hecha por cualquiera de los medios probatorios en materia mercantil, lo que significa que incluso podrá ser probada por medio de testigos.

En el mercado inglés de seguros se opera de manera diferente en cuanto al procedimiento para contratar un seguro. En primer lugar, es indispensable tomar contacto con un *broker*₍₄₎, ante quien se entregan todos los antecedentes necesarios para permitirle a éste, a su vez, la colocación del riesgo. Para estos efectos el *broker*₍₄₎ somete a la consideración de los aseguradores, lo que en inglés se denomina un "*Slip*₍₅₎" que contiene la descripción del riesgo. Cuando el asegurador acepta el riesgo y fija la prima coloca su aceptación con sus iniciales en el "*Slip*₍₅₎", pero el contrato de seguros sólo se puede hacer valer legalmente, una vez emitida la póliza, debidamente estampillada.

Tanto el *Slip*₍₅₎, como la propuesta, constituyen antecedentes importantes para demostrar el tipo de cobertura solicitado por el asegurado, en el evento de que la póliza no traduzca fielmente el contenido del requerimiento hecho al asegurador, la póliza podrá ser modificada después de emitida. Una vez colocado el seguro por el *broker*₍₄₎, éste emite la nota de cobertura para su cliente, en la que le informa acerca de las condiciones del seguro. Este documento no tiene valor legal respecto del asegurador, pero sí frente al *broker*₍₄₎.

Los ítems que debe contener una Póliza de Seguros, se encuentran enunciados en el artículo N° 516 del Código de Comercio, el cual estipula lo siguiente:

1. Los nombres y apellidos del asegurador y asegurado y el domicilio de ambos.
2. La declaración de la calidad que toma el asegurado al contratar el seguro.
3. La designación clara y precisa del valor y naturaleza de los objetos asegurados.

4. La cantidad asegurada.
5. Los riesgos que el asegurador toma sobre sí.
6. La época en que principia y concluye el riesgo para el asegurador.
7. La prima del seguro, y el tiempo, lugar y forma en que haya de ser pagada.
8. La fecha, con expresión de la hora.
9. La enunciación de todas las circunstancias que puedan suministrar al asegurador un conocimiento exacto y completo de los riesgos, y la de todas las demás estipulaciones que hicieren las partes.

En el comercio marítimo podemos encontrar una gran diversidad de pólizas, las cuales han sido creadas con el fin de satisfacer al abundante mercado que requiera de éstas, así podemos encontrar Pólizas de Seguro que indistintamente servirán para el transporte de mercancías, casco y maquinarias, seguro de fletamento, las cuales se encuentran enunciadas por los siguientes nombres:

1.3.6.2. Póliza por Tiempo.

Los riesgos asegurados son absolutamente independientes del número de viajes, como de los puertos de recalada y lugar de navegación, salvo que se hayan pactado determinadas zonas de navegación en la póliza y salvo, además, las *Institute Warranties*⁽⁶⁾. En este tipo de pólizas el asegurador asume el riesgo desde la fecha y hora señalada en dicha póliza, y hasta la fecha y hora expresamente consignada.

En las Pólizas por Tiempo, el riesgo corre por cuenta del asegurador, desde la fecha indicada en la póliza, hasta la señalada como límite de cobertura. Es indispensable, además, señalar la hora, la que usualmente es al mediodía en las pólizas americanas, y a medianoche en las inglesas. En las pólizas chilenas es a mediodía.

En las pólizas de casco por tiempo existe la "Continuation Clause", o Cláusula de Continuación, ya que es imposible juzgar por adelantado si el buque estará o no en el mar al expirar la póliza, esta cláusula establece que si la nave se encuentra en navegación al término de la Póliza, o en un puerto de recalada o de refugio, se considerará asegurada hasta su destino final, pagando la prorrata mensual de prima, para tal efecto, en la póliza deberá estar insertada la siguiente cláusula:

"Si el buque al expirar la póliza está en el mar o en peligro, o en un puerto de refugio o puerto de escala, será considerado cubierto, siempre que dé aviso previo a los aseguradores, por un premio mensual a prorrato, hasta su puerto de destino".

Las Pólizas por tiempo son generalmente usadas para el seguro de casco y maquinaria, su duración es usualmente de 12 meses.

1.3.6.3. Póliza por Viaje.

Son las pólizas que se utilizan normalmente en los seguros de carga, en la cual deberá precisarse el puerto de embarque y el puerto de destino. Muchas veces dejan abiertas opciones al asegurado para cambiar, ya sea, el puerto de embarque o el de descarga.

En estas Pólizas no se contabiliza el tiempo que se debe demorar cada viaje, manteniéndose vigente durante el retardo que escape al control del asegurado o durante cualquier desviación, descarga forzada, reembarque o transbordo, o cualquier variación del viaje que realice el armador dentro de las facultades que se le confieran en el contrato de fletamento.

Puede suceder que el viaje termine en un puerto distinto del de destino, o que la aventura termine de otra manera antes de la entrega de las mercaderías aseguradas, por circunstancias ajenas al control del asegurado. En tal caso, el asegurado, deberá dar inmediata noticia a sus aseguradores, y podrá mantener vigente su seguro, previo pago de la prima adicional que le sea requerida.

En los siguientes casos, la vigencia del seguro se mantendrá:

- a. Hasta que las mercaderías sean vendidas o entregadas en el puerto donde terminó anticipadamente la aventura marítima, o a menos que se haya pactado otra cosa, hasta el término de 60 días contados desde la fecha de la descarga, cualquiera de estos hechos que ocurra primero, o
- b. Si las mercaderías son despachadas dentro de los 60 días antes mencionados a su destino original o a cualquier otro destino, hasta que dicho transporte termine. Este periodo de 60 días, puede ser aumentado mediante el pago de las primas adicionales que requiera el asegurador.

Las pólizas por viaje cubren en y desde el lugar indicado en la póliza, hasta el destino allí señalado. No es indispensable que al momento de contratarse el seguro la nave ya se encuentre en dicho lugar, debe sin embargo, dicho viaje iniciarse dentro de un plazo razonable.

En el caso de seguro de carga, el riesgo comienza desde el embarque a bordo de la nave, hasta su descarga en el puerto de destino.

Existe una condición previa implicada en la póliza por viaje que enuncia que al comienzo del viaje el buque debe ser navegable, es decir, razonablemente acondicionado en todos los sentidos para enfrentar los peligros ordinarios del mar.

Los certificados de navegabilidad extendidos por las sociedades clasificadoras sirven como prueba de la condición de la navegabilidad.

1.3.6.4. Pólizas Flotantes.

Se utilizan comúnmente en aquellos casos en que un comerciante realiza actividades en las que existe un permanente e intenso tráfico de mercaderías por vía marítima. En tal caso, mediante las Pólizas Flotantes se evita tener que asegurar individualmente cada embarque, ya que al contratar ese tipo de póliza, se estipula una suma global que cubrirá el total de los embarques, y se convienen las condiciones y términos del contrato que regirá para todos aquellos.

Al efectuar cada embarque, el asegurado debe notificar al asegurador los detalles pertinentes, y el monto correspondiente a dicho embarque.

El asegurador asume la obligación de declarar todos los embarques que se realizan por su cuenta. Los datos correspondientes a cada embarque pueden ser aproximados, pudiendo efectuarse las rectificaciones y precisiones necesarias, incluso con posterioridad a la llegada de las mercaderías o a su partida. Para el asegurado este sistema es ventajoso en cuanto a que conoce de antemano el costo de su seguro, y tiene tasas fijas y estables durante la vigencia de la póliza.

Se podría pensar que la póliza flotante es una Póliza por Tiempo, pero en realidad, es un seguro de mercancías que cubre una serie sucesiva de viajes.

1.3.6.5. Pólizas Mixtas.

Son aquellas en que se cubre por un determinado tiempo viajes específicos, o sea, que cubre tanto en razón de uno o más viajes, y por un determinado periodo. Otro tipo de póliza mixta es aquella que cubre riesgos marítimos y riesgos terrestres, al mismo tiempo, como en el caso de las cláusulas bodega a bodega, o también, cuando en una póliza marítima se cubre sesenta o más días de riesgos terrestres contados desde la fecha de la descarga.

1.3.6.6. Ejemplo de una Póliza de Carga.

A continuación se presenta un ejemplar de una póliza de Carga de Importación y Exportación.



PÓLIZA N°: 0061444

ASEGURADO: CAMARA DE COMERCIO EXTERIOR Y REPRESENTANTES DE CASAS EXTRANJERAS (CRECEX).

Características de la Póliza.

1. COBERTURAS:

- **Cobertura A:** Esta es una cobertura de TODO RIESGO, según cláusula del Instituto de Londres, la misma se extiende a proteger los bienes asegurados contra todos los riesgos de pérdida o daño a los bienes objeto del seguro, excepto aquellas exclusiones que el Contrato contempla. Esta es la cláusula más amplia disponible en el mercado pues protege la mercadería contra los riesgos normales del transporte como: robos, saqueos, daños por quebraduras, averías parciales y totales, daños en maniobra de carga así como los que se originan por el medio de transporte (hundimiento, colisión incendio, encalladura, etcétera). Esta cobertura se da para mercadería nueva, que viaje bajo cubierta y debidamente empacada.

<u>COBERTURA A</u>	<u>TARIFA</u>	<u>DEDUCIBLE</u>	<u>MERCADERIA</u>
TODO RIESGO	0.50%	0.50% sobre valor asegurado con un mínimo de \$100,00	-General -Contenedor Marítimo.

- **Cobertura C:** Cubre la mercadería usada, reparada, reacondicionadas, devueltas, reexportada y aquella que se transporte sobre la cubierta del barco, así como aquella mercadería asegurada con fecha posterior a la fecha de embarque aunque se haya por error calculado una cobertura más amplia (Cobertura A). La cobertura C, es una póliza de riesgo nombrado por cuanto sólo asegura determinado tipo de siniestros.

<u>COBERTURA C</u>	<u>TARIFA</u>	<u>DEDUCIBLE</u>	<u>MERCADERIA</u>
Riesgo Nombrado	0.30%	No tiene	-General -Contenedor Marítimo

- **Coberturas adicionales:** **A-Guerra**, excepto en transporte vía terrestre (Cláusula de guerra del Instituto de Londres). **B-Huelga**, cubre motín, conmoción civil, actos terroristas de cualquier persona que actúe por motivaciones políticas (Cláusula de Huelga del Instituto de Londres).

2. MONTO ASEGURADO:

- El monto asegurado puede cubrir:
- Costo + Flete
 - Costo Flete + 10%

3. FORMA DE ASEGURAR:

En esta póliza se aseguran únicamente aquellos embarques que se soliciten expresamente en forma previa vía fax, el cual deberá contener al menos los siguientes datos:

- Nombre del importador o exportador asegurado.
- Consignatario y/o beneficiario.
- Número de factura comercial.
- Tipo de valor asegurado deseado (Costo, Costo y Flete, etc.)
- Monto asegurado.
- Medio de transporte.
- Destino procedencia.
- Fecha de salida.

4. AVISO AL INSURANCE DEL EMBARQUE:

Este aviso al asegurador, ha de hacerse necesariamente con anterioridad a la fecha de embarque, preferiblemente con tres días de antelación. Ya que si el mismo, se hace posterior a la fecha de embarque se aplicará la cláusula C para efecto del seguro, indistintamente del cálculo realizado.

5. PÓLIZA PRIMA DEVENGADA:

Esta póliza es de Prima devengada, el contratante deberá pagar la prima que se establezca en el certificado de seguro dentro de los primeros 5 días hábiles después de ser emitido éste.

6. TIPO DE MONEDA:

La moneda que se utilizará para el pago de primas e indemnizaciones es el dólar estadounidense, aplicándose el tipo de cambio vigente a la fecha de pago, según Banco Central de Costa Rica.

7. COBERTURA AL ARRIBO DE LA MERCADERIA

Desde el momento de arribo de la mercadería al país se extiende la cobertura en los siguientes casos:

- a. 60 días naturales para productos estándar, hasta que el comprador toma control de la mercadería.
- b. 5 días para productos congelados, si tiene CLAUSULA DE PRODUCTOS CONGELADOS.
- c. 15 días en caso de declaración de guerra y/o huelga, si tiene cláusula de Guerra y Huelga.

8. PERIODO DE CARENCIA:

Es de 12 horas continuas e ininterrumpidas en los casos de mercadería que tiene necesariamente que transportarse mediante el sistema RYAN.

9. PRIMA MINIMA:

La prima mínima es de \$20.00, cuando se asegura el transporte de vehículos este se aplicará a cada unidad.

1.3.7. Corredor de Seguros Marítimos.

Profesional representante del Armador, que actúa como intermediario de varias compañías aseguradoras sin estar vinculado en exclusiva a ninguna de ellas, comercializando contratos de seguros que le confían sus clientes, para así obtener las condiciones más ventajosas posibles para sus representados, y aún si es preciso acude a los mercados de otros países. A diferencia del agente exclusivo, que es aquel personaje que se encuentra vinculado contractualmente a una única compañía de seguros y que trabaja para ella, el Corredor de Seguros debe comercializar los productos de cualquiera, trabajando para el tomador, que es la persona que contrata un seguro, o también denominado asegurado o contratante, y representarlo ante la aseguradora. Puede actuar en nombre de sus clientes cancelando pólizas (con autorización expresa del tomador o asegurado), o trasladándolas a otras aseguradoras, gestionando directamente los siniestros de sus clientes, también con la autorización del tomador asegurado.

En caso de las averías, que serán explicadas en el Capítulo III de este documento, el Corredor de Seguros como representante del armador, se encarga de dar el correspondiente aviso de accidente a los aseguradores, de acuerdo con la póliza, y asesora al armador y capitán sobre la mejor manera de conducir el asunto para aminorar el daño, y más tarde se ocupa de la obtención de los documentos y comprobantes que se necesitan para preparar la reclamación que hay que presentar a los aseguradores. Si la sencillez del caso no amerita la práctica de una formal Liquidación de Averías, el corredor se ocupa de preparar el reparto de la reclamación, que es el aviso o comunicación que hace el asegurado a la aseguradora informándole que ha tenido un siniestro, y el cual corresponde presentar bajo la póliza, o si por el contrario se necesita practicar una liquidación formal, se encarga también de nombrar unos liquidadores competentes a quienes prestan su concurso para la más rápida y satisfactoria terminación, y una vez completada ésta, previa aprobación del armador, la presenta a los aseguradores para el cobro, empezando por el principal asegurador, que es el que tiene que aceptarla o impugnarla.

Cuando se trata de una Casa Corredora de conocida capacidad y solvencia, por su índole de intermediarios entre asegurado y asegurador, sin perder desde luego su carácter de representante de los armadores, los aseguradores también acostumbran a encomendar la defensa de los intereses comunes de los Corredores de Seguros, cuando es necesario tratar con terceras personas, como ocurre en casos de choque, salvamentos, etc. donde con buena práctica y habilidad puede economizarse mucho dinero. También se deja en sus manos el nombramiento de abogados, árbitros y liquidadores puesto que el Corredor de Seguros, perfecto conocedor de todos ellos,

sabe mejor que nadie a quién hay que encomendarle aquel determinado caso para el mayor éxito.

Es por lo tanto, no solamente conveniente, sino indispensable para el armador, colocar sus seguros por mediación de una Casa Corredora, que con su gran experiencia y técnica en la materia pueda siempre aconsejarlo y ayudarlo, evitándole pérdidas y dificultades en casos desgraciados, que indudablemente tendría si se aventura sólo por un camino tan complicado como el de los seguros y accidentes marítimos.

1.4 Distintos tipos de Seguros Marítimos por los cuales versa nuestro Código de Comercio.

Para que el Seguro Marítimo cumpla adecuada y eficientemente su rol económico, en cuanto a constituir un valor de reemplazo o sustitución frente a un siniestro que ha destruido total o parcialmente los objetos asegurados, el seguro ha debido organizarse sobre la base de la repartición de los riesgos, lo que se expresa a través del fraccionamiento de los montos asegurados, y de la aplicación del principio de los grandes números en el cálculo de la prima, que debe tener presente a su vez, principalmente la masa de riesgos que tiene asegurada, y la posibilidad estadística de su repetición. Mediante el cobro de la prima, asumir las consecuencias económicas por el riesgo, que es el precio que el asegurador cobra para que se constituya el fondo necesario a fin de responder al asegurado en caso de un siniestro. De ahí que las compañías de seguro deban ser instituciones absolutamente solventes y sólidas en el plano financiero.

En el Artículo N° 1160 de nuestro Código de Comercio, se expresa que los Seguros Marítimos pueden ser:

1. Una nave o artefacto naval, sus accesorios y objetos fijos o movibles, cualquiera sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción.
2. Mercancías o cualquier otra clase de bienes que puedan sufrir riesgos del transporte marítimo, fluvial o lacustre.
3. El valor del flete y de los desembolsos en que incurra quien organiza una expedición marítima, o
4. La responsabilidad de una nave u otro objeto, por los perjuicios que puedan resultar frente a terceros como consecuencia de su uso o navegación.

En esta Tesis se ahondará en el seguro de “Casco y Maquinaria” y el seguro de “Transporte de Mercancías”. Y con respecto a responsabilidad frente a terceros, este tema será abarcado por los Clubes de Protección e Indemnización, P&I.

1.4.1. Seguro de Casco y Máquina.

En el caso del Seguro de Casco y Máquina, el interés respecto de la cosa asegurada lo tiene el dueño de la nave por el sólo hecho de ser dueño, no tiene que acreditar nada más, sin embargo, si el seguro no es contratado por el dueño de la nave como asegurado, el asegurador debe consignar en la póliza la relación o el interés asegurable que exista entre la persona en cuyo favor se emite la póliza, o sea, entre el asegurado y la nave.

En un principio, en el seguro marítimo, cuando se acordaba asegurar un barco, el seguro únicamente cubría la nave sus mástiles y no el conjunto completo y total de su contenido, en las que se incluían, pertrechos, redes, líneas, equipo, etc. Con el pasar de los años el término se ha ampliado a “Casco y Maquinaria”, lo cual ilustra el propósito original de ofrecer cobertura únicamente a la piel y al equipo de propulsión. En la actualidad del seguro marítimo de Casco, la palabra “Casco” abarca otros dos grupos importantes de interés para los propietarios de barco, “las garantías de desembolsos y la responsabilidad por colisión”.

En el primer grupo “las garantías de desembolso” incluye, por ejemplo: los pertrechos, la capacidad de carga, hasta un máximo convenido de un 25 % del valor total asegurado de Casco y Maquinaria.

El segundo grupo, conocido como responsabilidad por colisión, ofrece cobertura al propietario por $\frac{3}{4}$ de su responsabilidad ante otras embarcaciones en caso de colisión.

En consecuencia, la póliza de seguro de Casco y Maquinaria, cubre el casco, maniobras (plumas, grúas), maquina generadora, motor principal, cabrestantes, hélice y equipamiento. Además de estar la nave cubierta por pérdida total.

Este seguro también cubre, sujeto a la condición previa de “Libre de Avería”, la pérdida de o daño a casco o maquinaria directamente causados por lo siguiente:

- Accidentes al cargar, descargar o manipular cargamento, o al realizar la faena de toma de combustible.
- Explosiones a bordo o en otro sitio cualquiera.
- Averías o accidentes en instalaciones a bordo.

- Explosión de calderas, roturas de ejes, o cualquier defecto oculto en la maquinaria o casco.
- Negligencia del Capitán, Oficiales, Tripulación o Prácticos.
- Negligencia de reparadores, siempre que dichos reparadores no estén aquí asegurados.
- Contacto con aeronaves.
- Contacto con cualquier medio de transporte terrestre, dique o equipo o instalación portuaria.
- Terremoto, erupción volcánica o rayo.

Siempre que tales pérdidas se hayan producido por falta de la debida diligencia por parte de los asegurados, sean estos armadores o gerentes.

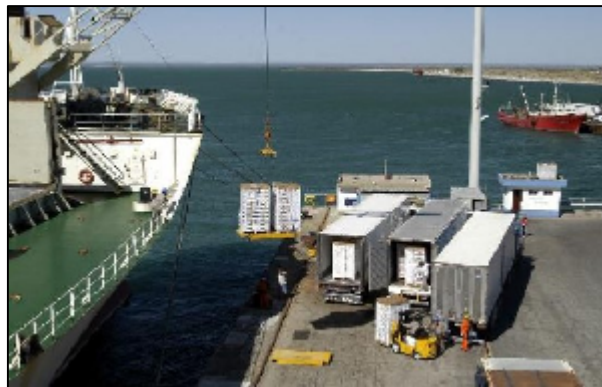


Figura N° 3, Accidente Faena de Carga.

Fuente: www.rionegro.com.ar

A consecuencia de algún daño provocado a la embarcación durante la faena de carga o descarga de mercancías, se procederá a redactar una “Carta de Protesta”, en donde se indicarán todos los pormenores del accidente ocurrido. *Ver Anexo N° 1: Carta de Protesta.*

La póliza de Casco y Maquinaria principalmente cubre:

1. *Pérdida total*₍₇₎.
2. *Avería simple, sujeta a franquicia*₍₃₎.
3. Contribución a la avería gruesa, salvamento y gastos de salvamento.

En el caso de avería simple, se les puede exigir a los aseguradores que paguen totalmente los gastos de las reparaciones, hasta la cantidad asegurada asumiendo que el seguro del buque ha sido hecho bajo una *póliza valorada*₍₈₎. Puede existir una tendencia por parte de los armadores de tratar de disminuir el valor asegurado en la póliza de casco, con el fin de ahorrar en la prima del seguro, en tanto que los gastos de reparaciones sigan siendo totalmente recuperables. Tal procedimiento, sin embargo,

tiene la desventaja de que en el caso de pérdida total, el valor asegurado del buque puede ser menor que su valor real.

Los Armadores enfrentan la situación haciendo un seguro de desembolso, extendido por un seguro sobre el exceso de responsabilidades en caso de: avería gruesa, salvamento, gastos de salvamento, gastos de gestión y trabajo y responsabilidad por abordaje (³/₄), no recuperables totalmente bajo las Pólizas de Casco y Maquinarias, respectivamente.

Las naves se aseguran de acuerdo con un valor de mercado de éstas, valor que durante el año de cobertura se va revisando que se encuentre más o menos en el promedio, que el valor cotizado al inicio de la cobertura. Este valor de mercado es evaluado por los inspectores de las casas clasificadoras.

Todos los Seguros de Casco y Máquina tienen *deducible*₍₂₎. En caso de un siniestro parcial (avería particular), se pagan los gastos menos el *deducible*₍₂₎ acordado.

En el evento de *pérdida total*₍₇₎, se paga el valor total asegurado sin *deducible*₍₂₎. El valor de la prima, se obtiene del valor asegurado, por una tasa en particular de cada nave, dependiendo de la edad de ésta y el histórico de daños.

Los seguros de casco y máquina en Chile llegan sólo al nivel de Pesquero de Alta Mar (PAM), por lo cual, los demás buques deben negociar su seguro en otros países como Londres, USA, Francia, Alemania, Japón y algunos en Italia y Escandinavia.

El Seguro de Casco y Máquina es del tipo voluntario, ya que no existe ninguna legislación que obligue a los buques a asegurarse contra ningún posible accidente. Generalmente son pagados anualmente.

1.4.2. Seguro de Mercancías.

En el Seguro de Mercancías, lo asegurado es la carga que transporta la nave, ya que las normas del Seguro Marítimo dejan sentado un principio que constituye la regla general, la cual indica que los seguros de mercancías son siempre por cuenta de quien corresponda. En el Seguro de Mercancía, el asegurado es el titular, el dueño de la mercancía, y como este dueño puede variar en el transcurso de la aventura marítima; el riesgo será por cuenta de quien corresponda, por tanto, el seguro en este caso, es libremente transferible a favor de quien tenga interés en la conservación de cada elemento, y quien tiene interés, es aquella persona que se encuentra en cualquier situación legal o de tenencia con respecto al bien expuesto a la aventura marítima.

Debido a la universalidad de las cargas, hoy en día se utilizan diversas cláusulas en el Seguro de Mercancías. Existen cláusulas especiales para embarque de carbón, petróleo, maíz, caucho, yute, madera, alimentos congelados y carne, así como una variedad de cláusulas complementarias o extensiones, sin embargo el fundamento de esta especialización se halla en las cláusulas básicas para carga del “Institute Cargo Clauses” (ICC), que se usan ampliamente para todos los tipos de carga general y especial.

Estas cláusulas cubren indistintamente pérdidas parciales o totales, y se diferencian entre ellas en función de la extensión de la cobertura que presten, la cual va desde el orden decreciente en “A”, que es la cláusula “Todo Riesgo”, pasando por la cláusula “B”, cláusula “Con Avería Particular”, que disminuye los riesgo amparados, y terminando por la “C”, “Libre de Avería Particular”, siendo ésta la más limitada.

Cláusula de Carga del Instituto de Aseguradores de Londres, ICC “A”: Esta es la antigua cláusula que cubre todo riesgo que causen pérdida o daño a los bienes asegurados, este tipo de cláusulas protege contra todas las pérdidas y daños causados por eventos externos, fortuitos, incluyendo piratería, que sucedan durante el transporte. Cubre también avería gruesa y gastos de salvamento y culpabilidad por colisión. Existen también exclusiones, en las que encontramos: dolo del asegurado, pérdidas de peso o volumen normales, desgaste, embalaje y acondicionamiento inadecuado, vicio propio, demoras, insolvencias, radioactividad, guerra y huelga. Si estos riesgos se quisieran incluir, debe hacerse de forma expresa con cláusulas especiales y con el pago de una prima adicional.

Cláusula de Carga del Instituto de Aseguradores de Londres, ICC “B”: Cubre pérdidas o daños ocasionados a los bienes asegurados atribuibles a: incendios, explosiones, colisiones, abordajes, vuelcos, encallamiento, varada, descarrilamientos, sacrificio de avería gruesa y las eventuales contribuciones, descarga del cargamento en un puerto de refugio, mojaduras por agua de mar, río o lago, arrastre por las olas, pérdida de bultos durante la carga/descarga, daños causados por terremotos y erupciones volcánicas, gastos de salvamento. Se excluye lo mismo que en la ICC “A”.

Cláusula de Carga del Instituto de Aseguradores de Londres, ICC “C”: Cubre daños atribuibles a incendios y explosiones, a que el buque vare, encalle, se hunda, vuelco o descarrilamiento del medio transportador terrestre, colisiones, descarga de los bienes asegurados en un puerto de refugio, sacrificio en avería gruesa y eventuales contribuciones, arrastre por las olas, gastos de salvamento. Se excluye lo mismo que en la ICC A y en la ICC B.

Con lo que respecta a las tasas en el seguro de transporte de mercancías, éstas son variadas debido a la alta competencia. Las tarifas marítimas se expresan comúnmente como un porcentaje de la suma asegurada. Los porcentajes pueden variar del 25% para el seguro contra todo riesgo de huecos, hasta un 0,05% para cobertura contra todo riesgo de crudo a granel. Ambos son valores extremos, los porcentajes más usuales se hallan entre estos dos valores.

1.5 Organismos y Entidades presentes en el Seguro Marítimo.

1.5.1 Lloyd's.

El Lloyd's es una vasta organización para el fomento, control, información, y protección del seguro, pero de ningún modo es una compañía aseguradora, y por lo tanto no tiene en absoluto para sí ningún riesgo, más bien es una especie de bolsa o mercado de seguros donde se efectúan las transacciones de toda clase de riesgo. Allí cada una de las compañías aseguradoras que están inscritas en el Lloyd's tienen su pupitre donde en las horas de contratación acude su representante en espera de la cobertura de riesgo. El Lloyd's viene a ser un punto de encuentro de aseguradores individuales, que en nombre propio, o por cuenta de otros, pactan contratos de seguros, tanto en las categorías marítimas, como no marítimas, de aviación y automovilística.

Cuando por ejemplo un armador autoriza a su Corredor de Seguros, cubrir sus buques, este corredor, obrando como agente de los armadores, telegrafía a sus principales o corresponsales, quienes envían un representante al Lloyd's provisto de un "slip₍₅₎" o póliza provisional, con los detalles de los seguros que se desean cubrir. Este recorre los diferentes pupitres de los principales aseguradores, o de sus favoritos, con quienes discute la prima, valor, condición, etcétera, y una vez puesto de acuerdo, el asegurador suscribe una participación en dicho riesgo anotándola y poniendo sus iniciales en el mencionado slip₍₅₎. Después el corredor va acercándose al pupitre de otras compañías o grupos Aseguradores, quienes en la misma forma van suscribiendo en el slip₍₅₎ las cantidades que cada uno se compromete a llevar, hasta que se complete la totalidad del seguro.

Importante destacar que dentro del Lloyd's, pero completamente independiente de él, existe un núcleo compuesto por infinidad de grupos miembros del Lloyd's, que bajo la denominación de "Lloyd's Underwriter" actúan como un organismo asegurador, suscribiendo, como cualquiera otra de las compañías aseguradoras enteramente a su cargo y responsabilidad, una participación en el seguro que se le ofrece.

Esta participación, que acepta cada grupo independiente, se divide entre los miembros que la componen, quedando de esta forma la cantidad suscrita bajo la

denominación de “Lloyd’s Underwriter”, muy diluida, la mayoría de las veces, entre cientos de personas, correspondiéndoles solamente una insignificante proporción en cada riesgo. Anualmente publican el Lloyd’s Calendar, además se publica el Lloyd’s List Law Reports, en el cual se incluye la jurisprudencia en materia de Seguros.

Los miembros que componen este núcleo asegurador del Lloyd’s son de una sólida garantía, sobre todo si se compara con las pequeñas cantidades que cada uno de ellos suscribe, que a veces son verdaderamente irrelevantes.

Estos miembros de Lloyd’s son admitidos solamente después de una escrupulosa investigación sobre su moralidad y situación, y su responsabilidad es ilimitada, teniendo además que depositar fuertes garantías.

Pero, al hablar del Lloyd’s, es necesario hacer resaltar que estos denominados grupos aseguradores del Lloyd’s son completamente ajenos a la organización del Lloyd’s y, por lo tanto, no puede alcanzar a tener ninguna responsabilidad por las operaciones que contraten.

El Lloyd’s tiene establecida una vasta red de agentes en los principales puertos del mundo para la obtención de sus informaciones, los que son conocidos con la denominación de Lloyd’s Agent’s.

Al amparo del Lloyd’s también se mueven otras organizaciones mas, tales como el Lloyd’s Register of Shipping, e íntimamente relacionado no sólo con Lloyd’s, sino también, con el resto de los aseguradores ingleses, está el *London Salvage Association*⁽⁹⁾, cuya finalidad consiste en proveer asistencia técnica referente a salvamentos y efectuar inspecciones de naves, de cargas u otros elementos marítimos representando los intereses de los aseguradores.

En la actualidad Lloyd’s es una sociedad que agrupa aproximadamente a seis mil socios que responden con todo su patrimonio personal por sus obligaciones como aseguradores, muchos de ellos están organizados en sindicatos dentro de los cuales cada miembro acepta una proporción predeterminada de responsabilidad, sin ser solidarios con los demás miembros. El Lloyd’s abarca un 13 % del mercado mundial de seguro marítimo.

Otro servicio importante que ofrece Lloyd’s, es su servicio de inteligencia, que le permite dar informaciones sobre la posición de las naves, cambios de dueños, movimientos de carga, siniestros ocurridos, etcétera, a través de los agentes en todo el mundo. También se creó 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 a la cual pertenecen.

1.5.2 *Institute of London Underwriters (ILU).*

Es una organización líder en el mercado de los seguros marítimos, que agrupa a los aseguradores marítimos de Londres y cuya finalidad es promover los intereses del seguro mediante la coordinación de los aseguradores, principalmente en cuanto a las condiciones de las pólizas, redacción de cláusulas, o bases de acuerdo sobre problemas que afecten al mercado de seguros marítimos. En esta organización se contrata el 40% de los seguros marítimos, marcando las pautas que siguen las demás compañías aseguradoras. Las exigencias para ser miembro de esta institución no son tan rigurosas como las del Lloyd`s, además se diferencia de ésta por el hecho de estar constituida por compañías aseguradoras.

Fruto de su actividad fue la organización de las cláusulas estándar para el seguro marítimo, las Institute Time Clauses, que constituyen la base de las condiciones de aseguramiento ofrecidas por el mercado de Londres y cuyo uso es universal en el campo marítimo, incluso en Chile. Los seguros marítimos tanto de carga como de cascos, se rigen normalmente por las condiciones de las Institute Time Clauses (ITC).

Cabe señalar que el mercado americano de seguros se ha desenvuelto en abierta competencia con el mercado inglés por el predominio del mercado mundial y consecuentemente ha desarrollado su propio conjunto de cláusulas, las que se conocen bajo el nombre de "American Institute Clauses", que básicamente son similares a las inglesas, salvo algunas variantes en cuanto a una mayor o menor cobertura.

1.5.3 *Institute Time Clauses.*

El Instituto de Aseguradores de Londres ha creado una serie de cláusulas que se acogen en las pólizas de los contratos de seguros y que los va actualizando poco a poco. Estas cláusulas se utilizan de modo estándar y a diario en la celebración de contratos de seguro y reaseguro en los cinco continentes. La admisión de estas cláusulas en los contratos de seguros marítimos de países de ordenamientos jurídicos diversos y distantes de Europa, crea verdaderas dificultades de interpretación.

Entre las cláusulas que podemos encontrar en el ITC, tenemos las Institute Time Clauses Hulls, Institute Fishing Vessel Clauses, Institute War and Strikers Clauses, Institute Builder`s Risk, Institute Time Clauses Port Risk y las Institute Cargo Clauses, (relativas a las mercancías).

Las Institute Time Clauses Hulls, son cláusulas relativas a los cascos y se dividen en las siguientes: navegación, prórroga, infracciones, terminación, cesión, riesgos, riesgos de contaminación, porcentaje de 75% de responsabilidad por abordaje, buques hermanos, aviso de reclamación y presupuestos, avería gruesa y salvamento, *franquicia*⁽³⁾, *deducible*⁽²⁾, obligaciones del asegurado, nuevo a viejo, tratamiento de fondos del buque, salarios y manutención, comisiones de agencia, daños no reparados, *pérdida total constructiva*⁽¹⁰⁾, renuncia al flete, garantía de desembolsos, extornos por amarre y cancelación por exclusión de guerra, exclusión de huelga, exclusión de actos maliciosos, exclusión nuclear. Estas cláusulas se denominan en el mercado asegurador como “a todo riesgo”.

Ver Anexo N° 2: Institute Time Clauses (Hulls).

1.5.4 Inspectores de Sociedades Clasificadoras y de Seguros.

Las Sociedades Clasificadoras son entidades privadas que determinan las normas técnicas, de construcción y mantenimiento de una nave dentro de una determinada categoría de acuerdo con su uso y destino. Para cumplir debidamente con su cometido, cada una de estas sociedades como el Lloyd’s Register (conocida como la casa clasificadora más antigua a nivel internacional), el Bureau Veritas, etcétera, tienen inspectores destacados en los principales puertos del mundo. Su misión consiste primordialmente en aprobar el proyecto de construcción de la nave y posteriormente asesorar al armador en problemas técnicos de construcción. También se encuentran encargadas de inspeccionar las averías que hayan afectado a la nave ante un accidente, así como efectuar las inspecciones periódicas reglamentarias para exigirle al armador las reparaciones o modificaciones necesarias para mantener la nave con su clasificación vigente.

La clasificación de naves como una ayuda a los seguros fue el concepto que impulsó el establecimiento de las Sociedades Clasificadoras.

En el caso de reclamos al asegurador, los informes que realizan los inspectores de Clasificación son de gran importancia, tanto para la determinación de las causas de las averías, así como de las reparaciones que deben efectuarse para mantener la clasificación vigente.

Los inspectores de Salvamento, sea este el americano o el inglés, o del seguro chileno, tienen por finalidad establecer la totalidad de los daños que afectan a la nave con motivo de un siniestro, sea que afecten o no a la clasificación. Por tal motivo su informe debe necesariamente ser más amplio que el del inspector de la clasificación,

que sólo se referirá a aquellas averías que digan relación exclusivamente con la clasificación.

Además, el inspector del seguro deberá dar su visto bueno al costo de las reparaciones, debiendo determinar la proporción de días que corresponde a las reparaciones con cargo al seguro en relación con las que son con cargo al armador si se hubieran hecho conjuntamente.

Su informe es indispensable para el liquidador, no pudiendo éste ni si quiera autorizar un pago a cuenta sin haberlo tenido a la vista.

1.5.5 Superintendencia de Valores y Seguros (SVS).

La Superintendencia de Valores y Seguros (SVS), es una institución autónoma, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que se relaciona con el Gobierno a través del Ministerio de Hacienda. Tiene por objeto la superior fiscalización de las actividades y entidades que participan de los mercados de valores y de seguros en Chile. Así, a la SVS le corresponde velar porque las personas o instituciones supervisadas, desde su iniciación hasta el término de su liquidación, cumplan con las leyes, reglamentos, estatutos y otras disposiciones que rijan el funcionamiento de estos mercados.

La Superintendencia de Valores y Seguros ha elaborado las cláusulas que rigen el contrato de seguro; son éstas las condiciones básicas y generales, que obligan a las partes. La libertad del asegurado para variar tales condiciones es muy limitada, pudiendo modificarlas en la práctica dentro de un ámbito predeterminado de otras alternativas que le ofrece el asegurador. Si bien es cierto para un asegurado en particular, el contrato de seguro es prácticamente un contrato de adhesión, en el sentido de que no puede cambiar la redacción de las cláusulas, las que se han ido elaborando a través del tiempo, en el enfrentamiento producido entre los intereses de los aseguradores y de los asegurados, conflicto que en muchas oportunidades ha debido ser resuelto por los tribunales.

Capítulo II.

2.1 Del Contrato de Seguro Marítimo y sus elementos esenciales.

El Contrato de Seguro Marítimo es pues, aquel en virtud del cual un asegurador toma sobre sí el todo o parte de los riesgos de carácter marítimo que puedan afectar a la nave o a la carga, o a los intereses económicos que de allí se derivan, mediante el pago de una retribución convenida de cargo del asegurado, que se llama prima.

2.1.1 La cosa asegurada.

Existen normas generales que determinan las cosas que son susceptibles de ser aseguradas y aquellas que no pueden asegurarse. El artículo N° 522 del Código de Comercio contiene dichos principios según los cuales: pueden ser aseguradas todas las cosas corporales o incorpóras, con tal que existan al tiempo del contrato o en la época en que principien a correr los riesgos por cuenta del asegurador, un valor estimable en dinero, puedan ser objeto de una especulación lícita, y se hallen expuestas a perderse por el riesgo que tome sobre sí el asegurador. Un ejemplo de cosas corporales vendría siendo la nave; una cosa incorpóral, la responsabilidad frente a terceros.

Por consiguiente no pueden ser materia de seguro:

1. Las ganancias o beneficios esperados.
2. Los objetos de comercio ilícito.
3. Las cosas íntegramente aseguradas, a no ser que el último seguro se refiera a un tiempo diverso, o a riesgos de distinta naturaleza que los que comprendan el anterior.
4. Las cosas que han corrido ya el riesgo, háyanse salvado o perecido en él.

Respecto del seguro sobre la nave, la cosa asegurada comprende el casco y máquina, aparejos, armamentos, vituallas y accesorios de la nave, o sea la universalidad que representa la nave.

En el seguro sobre la carga se incluye normalmente no sólo el valor de factura de la mercadería, si no que también el de la prima de seguro pagada, los gastos incurridos hasta ponerla abordo, y el flete marítimo hasta su puerto o lugar de destino.

2.1.2 El interés asegurable.

Artículo N° 1164 del Código de Comercio dice que un seguro marítimo lo puede tomar toda persona que tenga un interés en la conservación de la cosa asegurada mientras corra los riesgos de una aventura marítima, sea que ese interés afecte

directamente a su patrimonio o a determinadas obligaciones suyas, con relación a la cosa asegurada. Se entiende que una persona tiene interés en una aventura marítima cuando ella está en cualquier relación legal o de tenencia con respecto a los bienes expuestos a la aventura marítima y que, como consecuencia de esa relación, esa persona pueda ser afectada con la conservación o la buena y oportuna llegada de la cosa al término de la aventura, o pueda ser perjudicada por su daño o pérdida, o por su detención, o por incurrir en una responsabilidad con respecto a la cosa, por su daño, pérdida o extravío durante el tiempo 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.

Por otro lado, mediante la inscripción de la cláusula F.I.A., 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.

2.1.2.1 Coaseguro.

Se produce cuando el total de la suma asegurada se fracciona entre dos o más aseguradores, que asumen de esta manera una responsabilidad conjunta para con el asegurador, en ningún caso solidaria, ya que cada asegurador responde exclusivamente por la parte que ha cubierto del monto asegurado total.

2.1.2.2 Sobreseguro.

Consiste en el exceso de cobertura sobre un mismo objeto más allá de los límites permitidos. En tal caso el seguro es nulo en el exceso.

En el seguro marítimo, lo mas común es que el valor de la cosa asegurada se determine en la póliza, o sea *pólizas valuadas*⁽⁸⁾, por lo que cualesquiera que sean las variaciones en su valor que sufran los objetos asegurados durante la vigencia de la póliza, no alterará el valor determinado en la póliza.

En las pólizas de carga se permite normalmente un sobreseguro de hasta un 25% sobre el *valor CIF₍₁₁₎*, destinado a cubrir todos los gastos previos al embarque, comisiones bancarias, etc.

Si se ha determinado el valor del objeto asegurado por medio de peritos sólo podrá ser impugnado por el asegurador en el caso de fraude, el cual deberá ser probado por éste, en cuyo caso de acuerdo con el artículo 534 del Código de Comercio, el asegurado no tendrá derecho a indemnización alguna, pero sí estará obligado al pago íntegro de la prima, sin perjuicio de las acciones criminales que produzcan casos de Infraseguro.

2.1.2.3 Infraseguro.

Se produce cuando el objeto asegurado se asegura por una cantidad inferior al avalúo consignado en la póliza, o en el caso de las mercaderías, al *valor CIF₍₁₁₎* de las mismas.

Al existir Infraseguro, el asegurado pasa a ser su propio asegurador por la cantidad en descubierto, de tal manera que en el caso de siniestro que afecte a los objetos asegurados, el asegurador estará obligado a indemnizar el siniestro, a prorrata entre la cantidad asegurada y la que no lo esté.

2.1.3 Garantías.

Consiste en la obligación que contrae el asegurado dentro del contrato de seguros, de que una determinada condición será cumplida, o que determinados hechos existan realmente o no. El cumplimiento de una Garantía es literal, o sea debe ser exactamente cumplida a diferencia de las representaciones del asegurado respecto de la cosa y de la extensión de los riesgos que producen la nulidad absoluta del contrato, el incumplimiento por parte del asegurado de alguna Garantía pactada en el contrato, no produce la nulidad absoluta, si no que autoriza al asegurador para eximirse de responsabilidad sólo desde el momento del incumplimiento, sin perjuicio de que se mantengan vigentes sus obligaciones por siniestros ocurridos con anterioridad. A su vez el asegurador puede renunciar a hacer valer sus derechos frente al incumplimiento de una Garantía. Aún cuando el incumplimiento de la Garantía se repare posteriormente, y quede cumplida antes de que se produzca un siniestro, de nada servirá ya que el asegurador podrá siempre prevalerse de tal incumplimiento, para no pagar la indemnización.

Las garantías se clasifican en:

- Garantías Expresas, o sea las que están expresamente consignadas en la póliza, tales como por ejemplo, condicionar una cobertura: a que se transporte la mercancía en sacos o barriles nuevos, no existiendo por lo tanto, cobertura cuando se utilizaren envases de segunda mano; se puede asegurar una mercancía sumamente pesada condicionando a que la operación de carga y descarga sea dirigida por expertos; las garantías establecidas, que determinan zonas de navegación que están prohibidas a menos que se pague la prima adicional que se convenga con el asegurador.
- Garantía Implícita, que sin necesidad de expresarse constituyen condiciones que están sobreentendidas por el sólo hecho de celebrarse el contrato. La más importante de las garantías implícitas es la garantía de legalidad, “todo contrato de seguro de transporte que ampara mercancía ilícita o cuyo comercio o transporte sea ilegal, es nulo y sin valor”. Otra de las garantías implícitas es la de navegabilidad “todo seguro de transporte que se efectúa a bordo de un barco que no reúne las condiciones de navegabilidad al zarpar, es nulo”. En las pólizas de carga, ante la imposibilidad práctica del dueño de la carga, de controlar el estado de navegabilidad del barco, la póliza provee que entre asegurador y asegurado se da por aceptado el estado de navegabilidad de la nave, en otras palabras, el asegurador no podrá dejar de cumplir su obligación de pagar la indemnización basado en la navegabilidad, lo que no significa a su vez, que una vez pagada la indemnización, el asegurador se subroga en sus derechos y demande al armador para recuperar el perjuicio sufrido.

2.1.4 El riesgo.

El riesgo debe ser de posible ocurrencia, pero al mismo tiempo, incierto, fortuito, y ser producto de un hecho externo producto del azar. Además debe ser la consecuencia de un hecho marítimo y producirse durante la vigencia de la póliza.

2.1.4.1 Información al Asegurador acerca del Riesgo.

Una de las obligaciones fundamentales del asegurado, que está comprendida dentro del carácter del “uberrimae fidae” (actuar de buena fe), es la de declarar todas las circunstancias necesarias para apreciar la extensión de los riesgos.

Es esencial que el asegurado informe adecuada y exactamente al asegurador de todo detalle que el debiera saber, ya que el asegurador podrá pedir la nulidad del seguro si lograra probar que las declaraciones del asegurado eran falsas o erróneas,

respecto de aquellas circunstancias, que de haber sido conocidas oportunamente, lo hubieran retraído de la celebración del contrato, o bien lo hubieren conducido a modificar sustancialmente sus condiciones de cobertura. No es necesario que exista mala fe por parte del asegurado, ya que cuando aun proceda de buena fe, si la información que proporciona es errónea o es falsa, el asegurador podrá pedir la nulidad del contrato.

Un ejemplo sobre seguro de casco sería afirmar que tiene su clasificación vigente, sin embargo ésta habría sido cancelada a la fecha de la contratación del seguro. Otro ejemplo con respecto al seguro de carga, donde se describe que la mercadería viene en sacos de arpillera, cuando en realidad viene en bolsas de papel.

2.1.4.2 *Obligación del Asegurado de no agravar el Riesgo.*

Dado que el asegurador determina la tasa de la prima de acuerdo con la individualización del riesgo hecha por el asegurado, cualquier variación que sufra aquel durante la vigencia de la póliza, puede tener una incidencia directa en la tasa de la prima, por consiguiente, si la variación agrava los riesgos, el asegurador podrá, ya sea aumentar la prima, o simplemente pedir la nulidad del seguro.

Ejemplos de agravación de los riesgos son los de cambio de viaje, desviación, remolque, salvamento. Las ITC contienen cláusulas con respecto a que en tales casos se mantiene la cobertura siempre que se notifique inmediatamente a los aseguradores y se pague la prima adicional que se exija por éstos.

2.1.4.3 *Relación entre Prima y Riesgo.*

A mayor frecuencia o posibilidad de ocurrencia del riesgo, mayor será la prima a pagar. Existe pues una directa relación entre la posibilidad de ocurrencia, frecuencia y variedad de riesgos, que asume el asegurador, y la prima que fija para dar una determinada cobertura.

Para el asegurador, el carácter de fortuito del riesgo desaparece en el sentido económico, ya que dentro de la explotación en masa del seguro, se puede determinar la probabilidad estadística de ocurrencia de los hechos fortuitos, o sea, la regularidad con que se repiten, en relación con el objeto asegurado y dentro de determinado periodo. De esta manera los aseguradores están en condiciones de determinar las tasas de las primas con la suficiente aproximación para lograr utilidades en el negocio.

2.1.5 La Prima

Es el precio que cobra el asegurador al asegurado por el hecho de asumir la responsabilidad sobre uno o más riesgos que puedan afectar al objeto asegurado.

Desde el momento en que el riesgo comienza a correr por cuenta del asegurador o aseguradora, éste gana irrevocablemente la Prima, la cual se debe pagar al contado en principio, pero los aseguradores marítimos de casco, dado los altos montos, otorgan usualmente cuatro cuotas.

En el evento de no pago de la prima en la época convenida, el asegurador puede, ya sea, demandar la entrega de la Prima o bien pedir la resolución del contrato, más daños y perjuicios. Según el artículo N° 545 del Código de Comercio, el asegurador podrá hacer uso de la primera alternativa sólo dentro de los tres días siguiente al vencimiento del plazo.

En las ITC casco, por tiempo se estipula un sistema de devolución de Prima que funciona en dos casos:

- a. Por cancelación del seguro, en virtud de acuerdo, en la misma póliza se precisa el porcentaje de devolución neto por cada mes no comenzada; y
- b. Por “para” de la nave, por cada periodo de 30 días consecutivos, siempre que esté en un lugar aprobado por los aseguradores.

Normalmente una vez acordado el valor de la nave, éste se renueva por la misma cantidad todos los años, y en el evento de que el asegurado desee bajar su valor, la rebaja en la prima será mínima, siendo muy probable que le suban la tasa. El asegurador, además, a menos que pruebe fraude, tampoco podrá rebajar el valor de la nave, ya que se supone que éste sabe tanto como el armador respecto de los valores de las naves, por lo que si convino en asegurar en una determinada suma, es porque ha estudiado bien el respectivo caso, y ha calculado su prima, tomando en consideración la responsabilidad máxima que pudiera afectarlo en caso de *pérdida total*⁽⁷⁾.

2.1.5.1 Factores a considerar en el cálculo de la Prima.

Técnicamente es el coste de la probabilidad media teórica de que haya un siniestro. Los elementos que componen el valor de la prima son:

1. Precio teórico medio de la probabilidad de que ocurra un siniestro.

2. Recargo por gastos de administración, producción, compensación y redistribución de riesgos, más el beneficio comercial.
3. Otros gastos accesorios o fiscales repercutibles en el asegurado.

La suma de estos tres puntos anteriormente nombrados, entregan el valor total de la prima a pagar.

2.1.5.2 Ejemplo: Cálculo del valor de la Prima para Seguro de “Casco y Máquina”.

En el siguiente ejemplo, se realizará un cálculo estimativo sobre el valor de la Prima que deba pagar una empresa naviera cualquiera, a la Compañía Aseguradora, por efecto de asegurar el “Casco y Máquina” de una de sus naves que conforman la flota.

Para ello se considerará una embarcación de bandera chilena, la cual realice una ruta alrededor del cono sudamericano transportando cereal. La nave hace aproximadamente 6 años sufrió una varada en el río Paraná cuando se dirigía a cargar maíz a la ciudad de Rosario, Argentina. A continuación, las características de la nave.

Nombre del buque: Amanecer.

Puerto de Registro: Valparaíso.

Tipo de buque: Bulkcarrier.

Gross Register Tonnage: 16.255

Net Register Tonnage: 10.892

Eslora: 167 mts.

Manga: 23 mts.

Puntal: 14.5 mts.

Light ship weight: 6,560 MT

Construcción: Japan, 1978, por “Yokosuka Naval Arsenal”



Figura N° 4, Buque “Amanecer”.

Fuente: www.mundomaritimo.cl

Calado de verano: 10.4 mts.

Deadweight: 26,933 MT

Desplazamiento: 33,493 MT

Calado de invierno: 10.2 mts.

Deadweight: 26,173 MT

Desplazamiento: 32,733 MT

Tipo de motor: Sumitomo-Sulzer 7RND68

BHP: 11.550

RPM: 150

Propulsor: 4 palas

Numero IMO: 7812345

Clase: ABS +A1 E "Bulk Carrier", +AMS, +ACC

P & I Club: West of England

Capacidad de las Bodegas	F ³	M ³
Bodega N° 1	227111	6431
Bodega N° 2	285734	8091
Bodega N° 3	167040	4730
Bodega N° 4	294351	8335
Bodega N° 5	235198	6660

Para la realización del cálculo de la prima de “Casco y Máquina”, se consideran dos factores como los esenciales, el primero equivale al avalúo de la nave y el segundo corresponde al porcentaje de la tasa, el producto de estos dos factores nos entregará el valor de la prima.

Para conocer el valor correspondiente a los factores nombrados anteriormente, se debe tener presente una serie de otros datos que ayudarán a dilucidarlo. Un ejemplo de éstos son: el año de construcción del buque, el Deadweight, la ruta que realice, el valor declarado del buque, también influyen aspectos como el desempeño del armador frente a su flota, su reputación en cuanto a accidentes anteriores en su flota, el historial de accidentes del buque en cuestión, el tipo de comercio que éste realice, lo que quiere decir, el tipo de buques que posea y la cantidad de éstos, la casa clasificadora a la que pertenezca, la bandera que enarbole, y el GT que posea la nave.

Podemos observar que existe una amplia gama de factores que nos ayudan a valorizar la póliza, algunos factores de los cuales son tangibles y otros no, en este ejemplo se considerarán de manera global ya que es difícil determinar el porcentaje de participación de cada uno.

Cálculo del valor GT (Arqueo Bruto). El valor GT se calcula en base al volumen total de todos los espacios cerrados de un buque, de la quilla a la chimenea. Éste valor se considera como parámetro para indicar el tamaño del buque en cuestión.

$$GT = K \cdot V$$

Donde K es una constante que varía según las dimensiones del buque.

V, es el Volumen total de los espacios cerrados del buque.

$$V = 52,976 \text{ mt}^3$$

$$K = 0.2 + 0.02 \cdot \log_{10} V$$

$$K = 0.2 + 0.02 \cdot \log_{10} 52,976$$

$$K = 0.2945$$

$$GT = K \cdot V$$

$$GT = 0.2945 \cdot 52,976$$

$$GT = 15600.$$

Una vez conocidos los factores anteriormente nombrados, nos encontramos en condiciones de realizar el cálculo de la prima de “Casco y Máquina”.

El avalúo de la nave asciende a un valor de USD 7,250,000

Para lo cual se calculó una tasa con el siguiente valor:

Tasa: 2.5 %

Prima de Casco y Maquina: USD 7,250,000 X 2.5 %

Prima de Casco y Maquina: USD 181,250

La tasa que resultó para este caso, y por ende la prima, es de un valor elevado en comparación a las tasas que se conocen en el mercado, las que fluctúan desde un 0.7 % hacia arriba. El hecho de que la nave haya sufrido una varada la hace una nave menos segura, más aun si continúa realizando la misma ruta en la cual sufrió el accidente.

2.2 Riesgos marítimos a los que se encuentran expuestos, tanto la nave como la mercancía transportada.

Las características básicas del riesgo derivan en cosas que pueden suceder y que deben ser producto de un hecho externo, fortuito, y por demás, consecuencia del azar. Además, debe ser la consecuencia de un hecho marítimo, ser de extraordinaria ocurrencia, y producirse durante la vigencia de la póliza. Si se sabe de algo que ocurrirá forzosamente, este algo se convierte en una certeza y deja de ser un riesgo, y por tanto, no está cubierto. La ausencia de riesgo implica una no transferencia de riesgo y por ende una no reclamación.

Además de que la causa que produzca el daño sea fortuita, también debe cumplirse que sea externa, ya que las fuerzas presentes dentro de la propiedad asegurada que repentinamente se activan y causan daño son, aunque exista la participación de un elemento fortuito, “no riesgos”.

A mayor frecuencia o posibilidad de ocurrencia de un riesgo, mayor será la prima a pagar. Existe pues una directa relación entre la posibilidad de ocurrencia, frecuencia y variedad de riesgos que asume el asegurado, y la prima que fija para dar una determinada cobertura.

Para el asegurador, el carácter de fortuito del riesgo desaparece en el sentido económico, ya que dentro de la explotación en masa del seguro, se puede determinar la probabilidad estadística de ocurrencia de los hechos de esta naturaleza, o sea la regularidad con que se repiten, en relación con el objeto asegurado, y dentro de determinado periodo. De esta manera, los aseguradores están en condiciones de

determinar las tasas de las primas con la suficiente aproximación para lograr utilidades en el negocio.

2.2.1 Riesgos provocados por los peligros del mar.

- Encallamiento: Un barco queda inmovilizado sobre un lecho marino durante cierto tiempo parcialmente sumergido, ya sea en un banco de arenas, roca o arrecifes de coral.



Figura N° 5, Buque mercante encallado.

Fuente: www.oficialesdelamarinamercante.com

- Hundimiento: la pérdida total de la embarcación en el fondo del mar.



Figura N° 6, Hundimiento de una Embarcación.

Fuente: www.ecologistasenaccion.org

- Colisión: puede tratarse de una colisión con otra embarcación, o con un objeto flotante, por ejemplo un iceberg. También puede incluir colisiones con objetos fijos, por ejemplo restos de barcos sumergidos, arrecifes, faros, boyas, muelles embarcaderos, puentes o hasta plataformas petroleras.



Figura N° 7, Colisión entre dos embarcaciones.

Fuente: marcolos.file.wordpress.com



Figura N° 8, Colisión de buque con Iceberg.

Fuente: www.ellitoral.com

- **Clima extraordinariamente adverso:** ya sea tormentas, tempestad, lluvia acompañada de viento y gran oleaje.



Figura N° 9, Buque navegando entre tempestad.

Fuente: navegatedelmardepapel.blogspot.com

2.2.2 Riesgos en el mar.

- **Incendio:** El riesgo mas temido por los marinos. Aunque uno se encuentre rodeado de elementos no inflamables esenciales para mitigar el fuego, los incendios a bordo de las embarcaciones siguen siendo muy frecuentes y por lo regular tremendamente destructivos, tanto para la carga como para el barco. Como casi todos los incendios en los barcos se apagan usando agua de mar, a veces hundiendo los compartimentos incendiados, es claro que habrá daños adicionales a la carga y a la máquina, provocados por el agua empleada.



Figura N° 10, Incendio en alta mar.

Fuente: www.nuestromar.org

- Ladrones: Estos pueden ser bandidos armados u otros pasajeros no deseados del tipo violento. Los hurtos pequeños o ratería no entran en la clasificación de “peligro en el mar”.
- Echazón: Deshacerse de la carga, tirarla por la borda ya sea por que representa una amenaza para la embarcación (fuego, derrame, desestabilización), o para aligerar el barco después de que ha quedado varado y así poder escapar de una tormenta. En ambos casos el acto de tirar cosas por la borda, siendo un sacrificio de unos para salvar a otros, puede producir algún peligro.
- Baratería: Acto de negligencia por quienes tripulan o mandan la embarcación, en contra de los intereses del propietario del buque.

2.2.3 Riesgos extraños.

Aquí se incluyen todos los demás riesgos que puedan amenazar a las embarcaciones, excepto los peligros de guerra y riesgos políticos. Existen muy pocos riesgos relacionados con el casco en sí, por ejemplo la cuarteadura de la pintura del barco, la explosión de calderas y el rompimiento de ejes. La mayor parte de estos riesgos se relacionan con la transportación de carga.

En resumen los riesgos se presentan en todas las formas y tamaños, pueden ser remotos o muy comunes, pero en todo caso deben ser fortuitos para que los abarque esta categoría.

2.2.4 Riesgos adicionales a la póliza de carga.

En el caso de la póliza de carga, además de los riesgos propiamente marítimos, existen diversos riesgos que se agregan a la cobertura mediante el pago de una prima

adicional, siempre que no se trate de una póliza todo riesgo, que otorga la máxima cobertura, y que ya los tiene incluidos.

Los riesgos más comunes de este tipo son el robo, hurto o falta de entrega, la filtración, derrame, oxidación, manchas, enmohecimiento, abolladuras, rajaduras, rompimientos, decoloración, sudor de bodegas, acción directa o indirecta de otras mercaderías, influencia de temperaturas, lluvia, nieve, granizo o agua dulce.

La falta de entrega de la mercadería no necesariamente se produce por robo o hurto, puede ocasionarse por efecto de extravío al descargarse la mercadería en otro puerto, o haberse quedado rezagada en las bodegas para embarque del armador, etc.

2.3 Distintos tipos de Pólizas según los riesgos por los cuales se desee asegurar.

Luego de tomar conocimiento de los distintos tipos de riesgos a los cuales se ven expuestos tanto la nave, como la mercancía transportada, se presentan a continuación las Pólizas de Seguros que han sido creadas según los riesgos que se desee asegurar.

Como ya sabemos, las pólizas marítimas indemnizan las pérdidas y daños que se produzcan en los objetos asegurados a consecuencia de accidentes del mar, debidamente cubiertos. De ahí que lo esencial sea la determinación de los riesgos o accidentes de mar que están incluidos en la cobertura de la póliza, pues si no corresponde a ninguno de los mencionados en el contrato de seguro, el asegurado no indemnizará el siniestro, cualquiera que sea la extensión de los daños.

En las pólizas de carga, es también usual contratar bajo condiciones de seguro valuado, sistema que es preferido por los aseguradores ingleses, pues elimina conflictos al momento del siniestro, aun cuando los aseguradores chilenos no lo usan muy corrientemente. Así por ejemplo, en diversos volantes del seguro chileno se determina que la responsabilidad máxima del asegurador será sobre la base del "valor comercial" que lo define, como: el costo de las mercaderías para el asegurado, o para la persona por cuya cuenta rige el seguro, aumentados con los gastos causados hasta ponerlas a bordo, la prima del seguro, y flete.

2.3.1 Póliza Libre de Avería Particular o Simple Absolutamente.

A esta póliza se le denomina Libre de Avería Particular Absolutamente, por que excluye en absoluto las Averías Particulares, que son las Averías fortuitas que sufre el buque.

Los principales riesgos cubiertos por esta modalidad, que es la de más corriente empleo entre los armadores, son los siguientes:

1. *Pérdida Total*₍₇₎.
2. *Pérdida Total Constructiva*₍₁₀₎. (Abandono).
3. Avería Gruesa (excluyendo la avería gruesa al casco).
4. Salvamento y/o gastos de salvamento.
5. Tres Cuartas partes de las Averías causadas en choques con otros buques o embarcaciones (o cuatro cuartas partes si así se hace constar expresamente en la póliza).

Esta cláusula en lo que respecta al seguro de mercancías, se conoce en la actualidad como las Cláusula de carga del Instituto de Aseguradores de Londres "B".

2.3.2 Póliza de flete.

Bajo los términos de una póliza de flete, que cubre por lo regular una suma que no excede del 15 % del valor del casco y maquinaria, los armadores están también protegidos de acuerdo a las cláusulas del Institute Time (Flete), por pérdida del flete directamente causada por lo siguiente:

- Accidentes al cargar, descargar o manipular carga, o al tomar combustible.
- Explosiones a bordo o en otra parte.
- Averías o accidentes en instalaciones o reactores nucleares a bordo o en otra parte.
- Explosión de calderas, roturas de ejes o cualquier defecto oculto en la maquinaria o casco.
- Negligencia del capitán, oficiales, tripulación o prácticos.
- Negligencia de reparadores, siempre que dichos reparadores no estén aquí asegurados.
- Contacto con aeronaves.
- Contacto con cualquier medio de transporte terrestre, dique, equipo o instalación portuaria.
- Terremoto, erupción volcánica o rayo.

Siempre que tal pérdida no se haya producido por falta de la debida diligencia por parte de los asegurados, sean armadores o gerentes.

En caso de *pérdida total*₍₇₎ del buque, la cantidad asegurada será pagada totalmente, bien que el buque esté cargado total o parcialmente, o en lastre, fletado o sin fletar.

Al determinarse si el buque constituye una *pérdida total constructiva*⁽¹⁰⁾, el valor asegurado en las pólizas del casco y maquinaria, deberá ser tomado como el valor reparado, y nada del valor del buque averiado o desguazado o naufrago será tomado en consideración.

Si se trata de un caso de *pérdida total constructiva*⁽¹⁰⁾, pero la reclamación en las pólizas de casco y maquinaria fuera hecha como reclamación por pérdida, no se deberá pago alguno bajo esta cláusula.

2.3.3 Póliza por Riesgo de Guerra.

A reserva siempre de las exclusiones a las que se hace referencia, esta póliza de seguro cubre solamente:

- a. Los riesgos incluidos del Impreso *Standard of the English Marine Policy*⁽¹²⁾ por la cláusula:
“Garantizado libre de captura, embargo, arresto, restricción o retención y de sus consecuencias o intento de ello, también de las consecuencias de las hostilidades y operaciones de tipo bélico, bien que haya o no declaración de guerra; pero esta garantía no excluirá el abordaje, choque con cualquier objeto fijo o flotante, varada, mal tiempo o incendio a no ser que sean causados directamente (e independientemente de la naturaleza del viaje o servicio que el buque afectado o, en el caso de abordaje, cualquier otro buque envuelto en el mismo, está realizando), por un acto hostil de o contra una potencia que está en guerra, y para el objeto de esta garantía la palabra “potencia” incluye cualquier autoridad que mantenga fuerzas navales, militares o aéreas asociadas con un poder. Además, garantizado libre de las consecuencias de guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o conmoción civil que provenga de ello, o piratería”.
- b. Pérdida de o daño a la propiedad aquí asegurada causada por:
 1. Hostilidades, operaciones de tipo bélico, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o conmoción civil derivada de ello.
 2. Minas, torpedos, bombas u otros artefactos de guerra.

Capítulo III.

3.1 Avería.

Avería, es la palabra que involucra la expresión de todo daño que le pueda suceder a una embarcación y/o su cargamento durante un viaje, así como también los gastos extraordinarios en que se pueden incurrir en una aventura marítima.

En el artículo N° 1087 del Código de Comercio, se define avería de la siguiente manera:

1. Todo daño que sufra la nave, estando o no cargada, en puerto o durante la navegación, y los que afecten a la carga desde que es embarcada en el lugar de expedición, hasta su desembarque en el lugar de consignación.
2. Todos los gastos extraordinarios e imprevistos incurridos durante la expedición para la conservación de la nave, de la carga o de ambas a la vez.

El Código de Comercio, enfatiza en aclarar que los gastos ordinarios ocasionados por practicaje y pilotaje; lanchas y remolques; derecho portuario, carga y descarga de mercancías, no pertenecen a Averías.

Las Averías se clasifican en:

1. Averías Simples o Particulares.
2. Averías Gruesas o Comunes.

3.1.1 Avería Simple.

Por regla general, serán Averías Simples o Particulares todos los gastos y perjuicios causados en el buque o en su cargamento, que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y su carga.

En el campo de Avería Simple no hay cuestión de interés común, esta es la gran diferencia con la Avería Gruesa. Cada interés tendrá que soportar su propia pérdida, y no hay razón para que el daño o gastos sean repartidos proporcionalmente entre los intereses afectados.

En caso de que un buque embarrancase, pero fuese rebotado en la plea mar por sus propios medios, el daño, si lo hay, será considerado Avería Simple. Sin embargo, si el buque ha sido puesto a flote con ayuda de remolcadores, los gastos extraordinarios en que se ha incurrido han sido en interés común, carga y flete, de modo que está plenamente justificado un reparto proporcional en Avería Gruesa.

El Código de Comercio en su artículo N° 1093 enuncia que las Avería Simple o particular, son:

1. Los daños o pérdidas que afecten a la nave o a la carga, por fuerza mayor o caso fortuito, por vicio propio o por actos o hechos del cargador, del naviero, sus dependientes o terceros.
2. Los gastos extraordinarios e imprevistos incurridos en beneficio exclusivo de la nave, de la carga o de una parte de ésta.
3. En general, todos los daños y gastos extraordinarios e imprevistos que no merezcan la calificación de Avería Gruesa o Común.

3.1.2 Avería Gruesa o Común.

Constituyen Avería Gruesa o Común los sacrificios o gastos extraordinarios e imprevistos, efectuados o contraídos intencional y razonablemente, con el objeto de preservar de un peligro común a los intereses comprometidos en la expedición marítima. Artículo N° 1095 del Código de Comercio.

Los orígenes de la Avería Gruesa se desconocen, sin embargo lo más antiguo que se sabe de ella, es un capítulo de la *Lex Rhodia*⁽¹³⁾, ésta se supone que existió entre los años 900, 700 A. de C. La *Lex Rhodia*⁽¹³⁾ era una ley que establecía que si había que echar la carga por la borda (echazón) para aligerar el buque, ésta debía ser repuesta con la contribución de todos los demás intereses de la aventura.

El desarrollo de las normas reguladoras de la Avería Gruesa, que desde la *Lex Rhodia*⁽¹³⁾ recogida por el Digesto de Justiniano, pasaron al Derecho Bizantino, para proyectarse a través del Derecho consuetudinario de la Europa de la Edad Media, culminando con las ordenanzas de Colbert de 1681, donde se precisaron los conceptos básicos de la Avería Gruesa y su diferenciación de la Avería Particular. Las Ordenanzas francesas sirvieron a su vez de base a la mayoría de los Códigos de Comercio que entraron en vigencia durante el siglo XIX, entre otros.

“*Lex Rhodia de iactu*”, aún aplicable en nuestros tiempos aunque evolucionada y conocida hoy con el nombre de Avería Gruesa, fue creada con el fin de evitar injusticias frente a las reparticiones efectuadas luego de que una embarcación durante alguna aventura marítima desafortunada, tuviera que optar por alijar el buque, tirando por la borda, carga perteneciente a uno u otro dueño cualquiera, con el fin de salvar tanto la embarcación como el resto de carga. Lo que provocaría que algunos dueños de carga sean los afortunados de no haber perdido su cargamento y otros los desafortunados de

si haberlo perdido. Por la situación anterior es que se crea la Avería Gruesa, la cual especifica que la propiedad salvada deberá contribuir al pago de la pérdida sufrida por aquellas partes cuya propiedad ha sido sacrificada en beneficio de todos los participantes en la aventura. Para garantizar una distribución equitativa de la pérdida, se estipula que la contribución deberá ser proporcional al interés en juego.

El principio de Avería Gruesa, se encuentra establecido en las Reglas de York y Amberes de 1950, Regla A, la cual dice: “Se considera que existe Avería Común o Gruesa cuando y solamente cuando se realiza un sacrificio extraordinario o gasto intencional y razonablemente para la seguridad común, con el fin de preservar de un peligro a la propiedad envuelta en una aventura marítima común”.

Es condición esencial para que exista una Avería Gruesa, se efectúe un sacrificio o desembolso extraordinario con la conciencia clara de qué debe hacerse, teniendo como objetivo la preservación de la aventura común. Los sacrificios son los daños físicos que intencional, deliberada y razonablemente se producen para salvar la nave y la carga de un peligro común, no habiendo ninguna duda acerca de la buena fe.

Un ejemplo clásico de un sacrificio es la echazón, la cual consiste en el acto deliberado de echar carga al mar con el objeto de aliviar el buque para la seguridad común. En el caso de una nave, que se encuentre varada, ésta deberá ser alijada para poderla reflotar. Como ejemplo: supongamos que un buque con cargamento de madera, que debido al temporal se le corre la carga, quedando peligrosamente escorado, entonces el capitán, solicitando el consejo de sus oficiales, decide arrojar parte de la carga para adrizar el buque con el objeto de evitar que pueda naufragar. Este caso reúne todas las propiedades necesarias para constituir una Avería Gruesa, pues no será justo que los dueños de la carga sacrificada o sus aseguradores solamente soportasen todo el sacrificio que ha redundado en beneficio, no solamente de ello, sino que también del buque y su flete.

Si se producen averías a la nave o a la carga, o a ambas, a raíz de un sacrificio hecho para la seguridad común, y/o porque le entre agua a las bodegas abiertas para efectuar la echazón, estos daños serán considerados sacrificios en Avería Gruesa.

Otro caso de sacrificio en Avería Gruesa es el daño ocasionado a la nave y a la carga o a cualquiera de ellas por el agua empleada en extinguir fuego a bordo. Si en lugar de agua se utilizan otros medios para apagar el fuego, igualmente serán considerados como sacrificios en Avería Gruesa. Estos pueden llegar a consistir incluso, en varar el barco que se está incendiando. Sin embargo, los daños productos del humo y del calor no serán abonables en Avería Gruesa cualquiera que haya sido su origen. En virtud de esta norma, aún cuando la parte afectada por los daños causados

en la extinción del incendio hubiere sufrido, además, daños por efecto del fuego, será de todas maneras abonables en Avería Gruesa dicho sacrificio. Regla III de York y Amberes.

Los daños o pérdidas consecuenciales de una varadura voluntaria constituyen también un sacrificio en Avería Gruesa cuando es hecha intencionalmente para la seguridad común, sea que la nave se hubiere podido o no abatir contra la costa. Regla V de York y Amberes.

Cuando una nave se encuentra varada y en situación de peligro, es usual que se use con mayor intensidad la maquinaria al realizar esfuerzos para reflotarlas, aún a riesgo de dañar dicha maquinaria y además las calderas. Los daños que se causen por tal motivo a la máquina y a las calderas son considerados sacrificios en Avería Gruesa. Regla VII de York y Amberes.

Si con motivo de un acto de Avería Gruesa es necesario manipular, descargar, almacenar, reembarcar y estibar la carga, el combustible o las provisiones, los daños o pérdidas que se produzcan durante estas operaciones, serán admitidas en Avería Gruesa. Regla XII de York y Amberes.

La decisión de adoptar medidas que constituyan Avería Gruesa, corresponderá exclusivamente al capitán de la nave. Artículo N° 1097 del Código de Comercio.

En cuanto a los deberes del Capitán ante la adopción de la decisión de realizar Avería Gruesa, en el artículo N° 1098 del Código de Comercio, se estipulan estos deberes de la siguiente manera:

“El capitán deberá dejar constancia de ella en el libro bitácora, la que contendrá la fecha, hora y lugar del acontecimiento, las medidas ordenadas por el capitán y sus fundamentos. En el primer lugar de arribada, y tan pronto le sea posible, el capitán deberá ratificar los hechos relativos a la avería común o gruesa, consignados en el libro bitácora, ante un ministro de fe, sin perjuicio de la información a la autoridad marítima respectiva, si el puerto fuere chileno. Cuando la arribada ocurriere en el extranjero y la avería tuviere consecuencias en Chile, la ratificación deberá efectuarse ante el cónsul chileno, y en su defecto, ante un ministro de fe o ante el tribunal local competente”.

3.1.2.1 Desembolsos en Avería Gruesa.

Los desembolsos en Avería Gruesa son todos aquellos gastos extraordinarios en que se incurren intencionada y razonablemente, para salvar los bienes, la nave y carga en una aventura marítima, de un peligro común.

En la Regla VI de York y Amberes, se establece que los desembolsos en que incurran las partes en la aventura, con motivo de una asistencia o salvamento realizado, con el fin de preservar la nave y la carga de un peligro común, ya sea a través de un contrato o de otra forma, serán abonables en Avería Gruesa.

Se señalan también, como desembolsos en Avería Gruesa los correspondientes a los costos extras de descarga forzada a faluchos, el flete de los faluchos y los de reexpedición, si los hubiere, de la carga, combustibles y provisiones de una nave varada. Regla VIII de York y Amberes.

Los más comunes y complejos en su aplicación práctica, son los desembolsos incurridos en un puerto o lugar de refugio, que se encuentran regulados en las Reglas X y XI de York y Amberes.

Los desembolsos de la regla X se refieren fundamentalmente a aquellos gastos incurridos con motivo de la recalada forzosa, tales como los gastos de entrada y salida del puerto, o lugar de recalada, cuando dicha recalada haya sido motivada por un accidente, sacrificio u otra circunstancia extraordinaria, necesarios para la seguridad común.

Igual se consideran como desembolsos en Avería Gruesa los gastos incurridos con motivo del traslado de la nave a otro puerto o lugar, cuando las reparaciones no pueden efectuarse en el primer puerto, y ello es necesario para la seguridad común. Dentro de estos desembolsos quedan incluidos los gastos propios de la navegación al otro puerto o lugar, incluyendo las reparaciones provisorias que hubiere que realizar, así como los gastos de remolque.

Los gastos de manipuleo a bordo, o de descarga de la mercadería, combustible o provisiones que se efectúen, ya sea en un puerto de carga, recalada o recalada forzosa, serán admitidos en Avería Gruesa cuando estas operaciones sean necesarias para la seguridad común o para permitir la reparación del daño causado a la nave por su sacrificio o por un accidente, siempre que estas reparaciones sean necesarias para la continuación del viaje en condiciones de seguridad.

Cuando por motivo de estas operaciones se incurra en gastos de almacenamiento, reembarque y estiba, también se consideran tales desembolsos admisibles en Avería Gruesa. Si la nave en definitiva no continúa el viaje y pone término a la aventura marítima, los gastos de almacenamiento serán admisibles en Avería Gruesa, sólo hasta la fecha de la condenación del viaje, o del abandono del viaje, o hasta la fecha en que se complete la descarga si la condenación o el abandono se producen antes de esa fecha.

La Regla IX de York y Amberes se refiere a los desembolsos por concepto de sueldos y salarios, así como la manutención del capitán, oficiales y tripulación en que se haya razonablemente incurrido, y el combustible y pertrechos consumidos durante la prolongación del viaje en un puerto de recalada forzosa. Estos serán admitidos en Avería Gruesa cuando a su vez los gastos de entrada en dicho puerto o lugar sean abonables en Avería Gruesa de acuerdo con la Regla X (a) de York y Amberes. De la misma manera, los desembolsos antes referidos serán abonables en Avería Gruesa cuando la nave haya entrado o sido detenida en cualquier puerto o lugar a consecuencia de accidente, sacrificio u otra circunstancia que lo haga necesario para la seguridad común, o para que el daño causado a la nave por un sacrificio o accidente sea reparado, siempre que tales reparaciones sean necesarias para la continuación del viaje en adecuadas condiciones de seguridad. En este caso, el periodo extra de detención se contará hasta que la nave esté o haya debido estar lista para reanudar su viaje.

Los gastos de puerto durante el periodo extra de detención serán también admitidos en Avería Gruesa, excepto aquellos incurridos exclusivamente con motivo de reparaciones no aceptables en Avería Gruesa.

Finalmente, el sobretiempos pagado al capitán, oficiales y tripulación por mantenimiento de la nave o por reparaciones cuyo costo no es admisible en Avería Gruesa, será abonado en Avería Gruesa hasta el momento del ahorro que se hubiere logrado gracias al sobretiempos.

3.1.2.2 *Determinación de los Valores Contribuyentes.*

Una vez establecidos los sacrificios y desembolsos en Avería Gruesa, y los montos respectivos, corresponde determinar los valores contribuyentes, o sea aquellos valores sobre los cuales recaerá la obligación de distribuirse los valores económicos de los sacrificios y desembolsos; en otras palabras, la obligación de contribuir.

En buque cargado, los valores que deben contribuir al pago de la Avería Gruesa son: el buque, el cargamento y el flete.

Quienes contribuyen a pagar los sacrificios y desembolsos en Avería Gruesa son:

- a. El buque contribuye por el valor real que tenga en el mercado al terminar la expedición, en caso de no llegar a un acuerdo de este valor, lo más común es obtener un certificado de algún experto, declarando el valor del buque en su estado sano. De acuerdo con el valor del buque se deducirá el importe de todas las averías que tenga, y además se le añadirá las cantidades que por daños de Avería Gruesa se le hayan adicionado en la liquidación, los que pueden considerarse como salvados, y deben por tanto también contribuir. De esta forma se llega al valor real del buque que deberá contribuir a la Avería Gruesa.
- b. Los bienes salvados a raíz de los actos de Avería Gruesa, que se encontraban a bordo, en el momento de los actos de Avería Gruesa. Es evidente que, si nada se salva no podrá haber lugar a Avería Gruesa, pues no existirán, entonces, valores contribuyentes.
- c. Además de los bienes salvados, contribuyen también aquellos que fueron sacrificados en Avería Gruesa, ya que de no contribuir, obtendrán un reembolso total por sus pérdidas, lo que sería una injusticia frente a los demás.
- d. El valor contribuyente de la carga se determina en base a los valores netos al término de la aventura, por lo cual se tomará en cuenta la factura comercial entregada al *consignatario*⁽¹⁴⁾, debiendo incluirse el costo del seguro y el del flete. En otras palabras, será el *valor CIF*⁽¹¹⁾ el que se considerará, a menos que, el flete esté a riesgo de intereses distintos a la carga, como sería el caso de que estuviera a riesgo del armador, en cuyo caso no deberá considerarse dentro del valor contribuyente de ésta, si no que contribuirá como flete aparte, por cuenta del armador.
- e. El valor del flete con que ha de contribuir el armador a la Avería Gruesa, será el flete neto a cobrar al destino, y que depende del feliz arribo de la nave. Para calcular este valor neto contribuyente, del flete bruto que vaya a cargo del armador, se deducirán todos los gastos. Este valor se añadirá en la liquidación, lo mismo que en el caso del buque y el cargamento.

3.1.2.3 Determinación de la Cuota de Contribución.

Establecido el monto total de los sacrificios y los desembolsos en Avería Gruesa, y el valor de los intereses contribuyentes, se puede determinar fácilmente la proporción

con que deberá contribuir cada uno de los elementos contribuyentes; por ejemplo, si el total de los sacrificios y desembolsos en Avería Gruesa representan US\$ 500.000, y los valores contribuyentes ascienden a US\$ 10.000.000, la cuota de contribución será el 5%, porcentaje que corresponderá aplicar a cada uno de los intereses que conforman la aventura marítima, o sea: nave, carga y flete.

Producido un acto de Avería Gruesa y declarada por el armador, éste hará firmar a los dueños de la carga un “Compromiso de Avería Gruesa”, en el que se comprometan a pagar su parte proporcional en las pérdidas de la Avería Gruesa, y en la que se describen los hechos que produjeron el acto de avería, se individualiza el *consignatario*⁽¹⁴⁾ respectivo y la mercadería de acuerdo con el correspondiente conocimiento de embarque. Además, se establece el compromiso del *consignatario*⁽¹⁴⁾ de pagar la cuota definitiva de contribución que resulte de conformidad con la liquidación de Avería Gruesa que practicarán los liquidadores designados por el armador, y mencionados en dicho documento, y a efectuar los pagos a cuenta que puedan ser solicitados.

Estos documentos, generalmente son suscritos además por los aseguradores del respectivo *consignatario*⁽¹⁴⁾, quienes son los que en definitiva pagarán la cuota de contribución.

Además es corriente que se exija por parte del armador un depósito en efectivo como garantía del pago final de la cuota de contribución. Estos depósitos en efectivo se determinan mediante un cálculo provisorio de lo que se estima será en definitiva la cuota de contribución.

De acuerdo con la regla XXII de York y Amberes, estos fondos se depositarán en una cuenta especial a nombre de un representante de los armadores, y otra de los depositantes. Estos depósitos, más los intereses que devenguen, servirán de garantía hasta que se determine lo que corresponda pagar. Con cargo a estos fondos se podrán efectuar pagos a cuenta con la certificación escrita del liquidador.

Estos depósitos se exigen contra entrega de la carga. Sin embargo, cuando la carga se encuentra asegurada en compañías de seguros conocidas por el armador, éste acepta simplemente la suscripción del bono de garantía, sin exigir depósito en efectivo, siendo suficiente la seguridad de pago que representa la suscripción hecha por la compañía de seguros.

3.1.2.4 Liquidación de Avería Gruesa.

Es el procedimiento utilizado para establecer los sacrificios y desembolsos en Avería Gruesa, determinar los valores contribuyentes, y finalmente la cuota de contribución que corresponda pagar a cada uno de los intereses en la aventura marítima.

En el artículo N° 1104 del Código de Comercio se estipula que la Avería Gruesa se liquida, tanto en lo concerniente a las pérdidas como a las contribuciones, sobre la base de los valores de los intereses comprometidos, en la fecha y en el lugar donde termina la expedición marítima.

La liquidación es efectuada por profesionales especializados que se denominan liquidadores o ajustadores de Avería Gruesa, que son designados por los armadores, pero cuya idoneidad y seriedad profesional, los hace aceptables por todos los intereses involucrados, en especial por los aseguradores.

Es posible en algunas oportunidades que se designen co-liquidadores por parte de los cargadores, no por que exista desconfianza hacia el liquidador designado por el armador, sino porque el valor contribuyente de la carga puede ser muy superior al de la nave, y por consiguiente, los resultados de la liquidación pueden afectar en mayor medida la carga. Esto puede suceder cuando se trata de un cargamento completo con un *consignatario*⁽¹⁴⁾.

La función del liquidador de averías consiste en recopilar todos los antecedentes justificativos de los actos de Avería Gruesa, tales como informes de los inspectores, protestas, bitácoras, facturas, etcétera, debiendo calificarlos para determinar si son admisibles o no en Avería Gruesa. Cuando la nave ha sufrido una avería particular, además de la gruesa, se ajustan ambas en la misma liquidación. Esta sirve para que el armador presente su reclamo al seguro y para cobrar las correspondientes cuotas de contribución a cada partida.

El artículo N° 1111 del Código de Comercio, dice que una vez terminada una liquidación de Avería Gruesa, el liquidador deberá comunicar sus resultados a todos los interesados, enviándoles por carta certificada, una copia de la liquidación o un extracto de ella que contenga, a lo menos, el monto total de los valores admitidos en Avería Gruesa, las cantidades globales de cada rubro contribuyente y la cuota de contribución respectiva. Esta carta certificada la enviará el liquidador por medio de un notario u otro ministro de fe. El interesado que no objetare la liquidación dentro del plazo de 45 días, contado desde la expedición de la carta, quedará obligado al pago de su cuota de contribución.

La liquidación puede ser objetada por cualquiera de las partes, lo que podrá dar origen a rectificaciones, siempre que se demuestre que hubo errores o antecedentes no consignados. Si las discrepancias fueren de fondo en cuanto a aplicar diferentes criterios para interpretar una de las Reglas de York y Amberes, por ejemplo, y no se llegare a acuerdo, se recurre generalmente a un arbitraje.

3.1.2.5 Declaración de Averías.

Muestra en detalle la contribución de cada interés en la Avería Gruesa en proporción a su valor. La declaración de Averías es redactada por los Liquidadores de Averías, y distribuida entre las partes interesadas tan pronto como sea completada y pueda hacerse la liquidación final.

3.1.2.6 Relación entre la Avería Gruesa y el Seguro.

En las pólizas de casco se establece que las Averías Gruesas se ajustarán de acuerdo con la ley y práctica del lugar donde termina la aventura, como si el contrato de fletamento no tuviere norma especial sobre la materia. Pero si dicho contrato se sometiere a las Reglas de York y Amberes, la liquidación se ajustará a éstas.

Sólo las pólizas de casco con cobertura Hull, o sea, todo Riesgo, cubren la Avería Gruesa, en su totalidad, o sea, tanto los sacrificios como los desembolsos en Avería Gruesa que hubiere sufrido la nave, así como también la contribución de Avería Gruesa que se vea obligada a pagar la nave.

En la póliza, la cláusula *FPA Absolutely*⁽¹⁵⁾, no cubre los daños en Avería Gruesa que sufre la nave, salvo la proporción que le corresponda a la nave en Avería Gruesa que resulte en daños o pérdidas a equipos, cañerías, maquinarias, calderas, calderas auxiliares, winches, grúas, instalaciones eléctricas, maquinaria frigorífica, aislamiento, anclas, botes, y las conexiones de todo lo anterior, así como la nave o su equipo causado al extinguir un incendio, o por contacto con otras naves.

En otras palabras, cuando los daños en Avería Gruesa afectan al casco, no se pagará por el seguro la proporción de esos daños que le corresponda a la nave en la liquidación de Avería Gruesa, o sea el armador deberá pagar directamente su cuota de contribución, en tales casos sin poder ser indemnizados por el seguro.

En la Póliza *FOD Absolutely*⁽¹⁶⁾, libre de daño absolutamente, no se paga ninguna pérdida parcial o daño, ya sea al casco o al equipo, maquinarias e instalaciones de la nave que sea calificado como Avería Gruesa o de otra manera. Pero al igual que otras

pólizas, se paga la contribución que le corresponda a la nave por los desembolsos en Avería Gruesa o por los sacrificios y desembolsos que afecten a la carga.

En la Póliza Total Loss Only, sólo pérdida total, es evidente que no está cubierta la Avería Gruesa, ya que ésta opera sólo en el caso de *pérdida total*⁽⁷⁾, o *pérdida total constructiva*⁽¹⁰⁾ de la nave.

En lo concerniente a las pólizas de carga, se establece en ellas que la Avería Gruesa y los gastos de salvamento se pagarán de acuerdo con lo que disponga el contrato de fletamento, ya sea que se sujete a las reglas de York y Amberes, o a otra regulación sobre la materia.

En las pólizas de casco puede producirse, en el caso de Avería Gruesa, una diferencia entre el valor asegurado y la valuación hecha de la nave para los efectos de la liquidación de Avería Gruesa. En tal caso, si el valor asegurado fuere inferior al avalúo de la nave, la póliza de seguro responderá sólo por la proporción que le corresponda. Para cubrir esta posible diferencia el armador puede contratar el seguro de exceso de responsabilidades, que le cubre dicha diferencia hasta el monto que haya asegurado en esta póliza.

Cabe señalar que las pólizas de casco consideran aplicables las Reglas de York y Amberes aún cuando la nave esté en lastre, siempre que no esté bajo charter. Para los efectos de esta cláusula, se entenderá que el viaje continúa desde el puerto o lugar de partida, hasta la llegada de la nave al primer puerto o lugar posterior, distinto del puerto o lugar de refugio, o puerto o lugar de recalada para hacer combustible solamente.

De acuerdo con los principios de la Avería Gruesa, no se la concibe sin que existan la nave y la carga, puesto que al no existir esta última, no cabría lugar a distribuir el valor de sus sacrificios y desembolsos, debiendo ser estos íntegramente absorbidos por la nave; sin embargo, a pesar de ello, las pólizas de casco para los efectos de indemnizar al armador, aplican los mismos principios de la regla de York y Amberes, aún cuando no exista carga a bordo, ya que los sacrificios y desembolsos en que incurra el armador, que al mediar la existencia de carga a bordo serían calificables en Avería Gruesa, resultan beneficiando también al asegurador al evitarse mediante ellos la pérdida total del objeto asegurado.

3.1.3 Comisario y Liquidador de Averías.

Los Comisarios de Averías son los representantes de los aseguradores para los efectos de constatar los daños sufridos por las mercaderías aseguradas, y en lo posible

su causa y origen. Ellos emiten los certificados de averías, que son los documentos donde se deja constancia de las averías.

El comisario de averías no determina otra cosa que la causa y extensión de los daños; en ningún momento se pronuncia acerca de la responsabilidad de la póliza, ya que esta tarea es precisamente la que le corresponde al liquidador.

El Liquidador es el profesional que a la vista de los antecedentes que ya hemos enumerado anteriormente, deberá determinar si está o no cubierta la avería o averías, y cuál es la indemnización que corresponderá pagar de acuerdo con las condiciones de la póliza. La liquidación es la aplicación de las circunstancias del siniestro evidenciada en toda la documentación que debe entregar el asegurado.

En Chile existen además de los comisarios de averías designados por las compañías extranjeras, los designados por la asociación de aseguradores de Chile, los que actúan a lo largo de todos los principales puertos del país.

En lo concerniente a los liquidadores, estos son designados en Chile por la Superintendencia de Compañías de Seguros, quien tiene facultades para caducarles su designación. La superintendencia tiene hecha una clasificación para designar liquidadores, entre liquidadores de póliza de garantía y liquidadores de siniestros varios, estando estos últimos habilitados para liquidar accidentes marítimos.

La práctica internacional en materia de liquidadores marítimos de casco, es que éstos son designados por el armador, pero deben ser personas que cuenten con la confianza de los aseguradores.

3.2 Reglas de York y Amberes de 1974.

3.2.1 *Concepto y Características de las Reglas de York y Amberes.*

Las Reglas de York y Amberes son una manera de determinar la avería gruesa, las reglas ayudan a definir los sacrificios y gastos que serán considerados como Avería Gruesa y determinan cual será la manera de realizar el reparto de manera que sea proporcional.

El carácter internacional de la navegación marítima suscitó innumerables conflictos de leyes en materia de determinación de los casos de averías gruesas y de su regulación. Como una manera de evitarlos, las partes pactaron una regulación convencional, mediante cláusulas en los conocimientos de embarque, sustituyendo así la reglamentación legal. De esta manera surgió la necesidad de redactar una

reglamentación uniforme a la que se pudieran remitir las partes mediante su simple mención en alguna cláusula del conocimiento de embarque. Así nacieron las llamadas Reglas de York y Amberes, que por la vía contractual, o sea, sin que se hayan dictado leyes nacionales dándole fuerza legal, tienen plena vigencia entre los fletantes y fletadores.

En 1860 la “*National Association for the Promotion of Social Science*⁽¹⁷⁾” de Gran Bretaña, convocó a la primera reunión para lograr una normativa con vigencia internacional sobre los criterios en materia de liquidación de avería gruesa. En ésta reunión se resolvió preparar un proyecto de ley, cuya aprobación se aconsejaría en todos los países. El proyecto que consistió en 11 disposiciones generales, fue luego transformado en un largo texto que nunca fue aceptado y ni si quiera considerado ampliamente.

Posterior a esto se realiza una nueva conferencia ya en el año 1864, donde se aprobaron las primera 11 reglas que se denominan Reglas de York, para con posterioridad llamarse Reglas de York y Amberes, después de una conferencia celebrada en Amberes, en 1890.

En 1924 se celebró la conferencia de la Asociación de Derecho Internacional de Estocolmo, y se definió por primera vez el concepto de Avería Gruesa, agregándose diversas cláusulas que se individualizan por letras y que se anteponen a las cláusulas numeradas. De esta manera el carácter exclusivamente particular de las Reglas de 1890, se complementan con normas generales que resuelven los distintos casos en base a la aplicación de declaraciones de principios.

En una Conferencia celebrada en Ámsterdam en 1949, se acordaron nuevas modificaciones a las Reglas de York y Amberes, las que entraron en vigencia el 1° de enero de 1950, hasta el 1° de Julio de 1974, año en que comenzaron a aplicarse las modificaciones aprobadas en la conferencia de Hamburgo, del Comité Marítimo Internacional, celebrado en abril del mismo año. El objetivo de estas reformas ha sido el de simplificar la aplicación de las Reglas y hacer más expedita la liquidación de las averías gruesas. La última revisión de estas reglas se realizó en el año 2004, dando origen a las que se conocen en la actualidad.

Las reglas de York y Amberes no son normas jurídicas, sino reglas prácticas de carácter voluntario y de uso internacional.

3.2.2 Composición de las Reglas de York y Amberes.

Las Reglas de York y Amberes se encuentran compuestas de la siguiente manera: Primeramente existe un apéndice en el cual cada regla es especificada con una letra mayúscula que va desde la letra **A**, hasta la letra **G** (Regla A – Regla G).

En esta parte de las reglas se habla de cómo establecer la existencia de una avería gruesa, la manera en que los sacrificios serán soportados por los distintos partícipes de la aventura marítima, las pérdidas que serán reconocidas dentro del contrato de avería gruesa, las obligaciones de contribución y el tiempo y lugar en que serán liquidados los importes de la avería gruesa.

Posterior a este apéndice se encuentra otra sección en la cual las reglas son precedidas por números romanos que van desde el número **I**, hasta el número **XXII** (Regla I – Regla XXII).

En esta otra sección, se habla sobre las condiciones en las que serán reconocidas en una avería gruesa, las pérdidas causadas por echazón, las pérdidas por daños causados por la extinción de incendio a bordo, los gastos por encallamiento voluntario con el fin de salvaguardar la integridad común, la remuneración por asistencia y salvamento con el fin de preservar los bienes comprometidos en la expedición, los daños causados a las máquinas y calderas, los gastos de alijo en un buque encallado, los objetos del buque y provisiones quemadas como combustible, los gastos en puerto de arribo, así como las maniobras de carga y descarga y salida del mismo puerto, los salarios y la manutención de la tripulación durante el periodo de reparación del buque en el puerto de arribo, así como otros gastos que se requieran para que el buque continúe su travesía, los daños causados al cargamento en la descarga, el costo de las reparaciones, el valor de la carga perdida o averiada por sacrificio, las averías al buque, los intereses sobre las pérdidas abonadas en avería y la inversión de los depósitos en dinero en efectivo para el abono de la contribución de la avería gruesa.

Ver anexo N° 3: Reglas de York y Amberes de 1974.

3.3 Cláusulas en el Seguro Marítimo.

Las Cláusulas se definen como las condiciones generales que establecen la aseguradora y el asegurado y que se reflejan en el contrato de seguros, denominado también póliza. Existen también las condiciones especiales o particulares, que modifican o aclaran las condiciones generales.

3.3.1 Cláusula Inchmaree.

Esta Cláusula se originó a consecuencia de una decisión judicial en el caso de Thames and Mersey v/s Hamilton Fraser en 1887. El juez declaró en dicha oportunidad que no había responsabilidad para el asegurador con motivo de los daños ocasionados por una explosión producida a raíz de haberse dejado cerrada una válvula en forma equivocada. La razón que fundamentó esta sentencia estaba basada en el hecho de que este accidente no tenía el carácter de riesgo propiamente marítimo, ya que podía haberse producido igualmente en tierra.

El resultado práctico de esta sentencia judicial, fue la elaboración de una cláusula, conocida con el nombre de Inchmaree, por ser éste el nombre de la nave donde se produjo el accidente. Esta cláusula cubre inicialmente los daños o pérdidas causadas por la negligencia del capitán, oficiales y tripulación de la nave. Posteriormente se amplió para cubrir daños o pérdidas al casco o maquinaria provocados por accidentes durante el embarque y desembarque, o en las faenas de aprovisionamiento de combustible, o por explosiones, estallido de calderas, rotura de ejes o cualquier defecto latente en el casco o la maquinaria.

Esta Cláusula provee el seguro para cubrir las pérdidas o daños directamente causados a casco y maquinaria por:

- Accidentes en el embarque, descarga o manipulación de la carga o toma de combustible.
 - Explosiones abordo, o en cualquier parte.
 - Averías o accidentes en instalaciones.
 - Estallido de las calderas, rotura de ejes o cualquier defecto latente en la maquinaria o el casco.
 - Negligencia del Capitán, Oficiales, Tripulación o Prácticos.
 - Negligencia de los reparadores, siempre que éstos no sean aseguradores en la póliza.

- Contactos con aeronaves.
 - Contactos con cualquier medio de transporte terrestre, muelle o equipo o instalación de puerto.
 - Terremoto, erupción volcánica o rayo.

Siempre que dicha pérdida o daño no se haya producido por la falta de la debida diligencia del asegurado, propietarios u operadores de la nave.

Es necesario tener presente que en virtud de esta cláusula, en los casos de estallidos de caldera, roturas de ejes o defectos latentes, sólo se pagan los daños consecuenciales, por consiguiente, no está cubierta por el seguro la pieza que originó el siniestro.

Respecto del defecto latente, hay que precisar que éste es aquel defecto oculto que existe desde el momento de la construcción de la nave, y que es de tal naturaleza que no puede ser descubierto por el asegurado diligente, que utilice cualquiera de los métodos ordinarios de inspección. El ejemplo típico de defecto latente es la burbuja de aire que queda en el metal de una pieza de acero o en una plancha, o la soldadura que queda mal hecha y no puede ser descubierta, aún aplicando sumo cuidado. Este tipo de defecto se viene a descubrir normalmente cuando se ha producido el siniestro.

En lo concerniente a los daños y pérdidas causadas por la negligencia del capitán, oficiales y/o tripulación, en muchas oportunidades entre el o los actos de negligencia, y la ocurrencia del siniestro, media un tiempo que puede caer dentro del periodo de vigencia de otra póliza y de otros aseguradores. Es esencial en tal caso determinar cual es la póliza afectada, la cual pertenece a aquella donde se produjo el siniestro.

La práctica ha determinado que se toma en consideración la fecha en que se produjo realmente la pérdida o daño, y no la fecha del o los actos de negligencia, para afectar una determinada póliza.

En el caso de negligencia de los reparadores, ésta puede producirse, ya sea, durante reparaciones por cuenta del seguro, o durante reparaciones por cuenta del armador. Lo que aquí configura la responsabilidad del asegurador es que se origine un accidente totalmente nuevo del que se estaba reparando. De todas maneras el asegurador siempre será responsable de la íntegra y total reparación de los daños ocasionados por un riesgo cubierto, de tal manera que si una reparación con cargo al asegurador queda mal hecha, el asegurador deberá responder de los nuevos gastos que signifique este hecho para el armador.

La Cláusula hace la salvedad de que no cubre la negligencia del reparador cuando éste sea a su vez el propio asegurado. Esta norma está en concordancia con el principio general contenido en la cláusula en referencia, en el sentido que la responsabilidad del asegurador está condicionada a su vez a que la pérdida o daño no sea la consecuencia de la falta de debida diligencia del propio asegurado, propietario u operador de la nave. Para estos efectos no serán considerados propietarios el capitán, oficiales o tripulación que posean cuotas en la propiedad de la nave.

La Póliza americana ha adicionado algunos riesgos a la cláusula Inchmaree, siendo el más importante el que se refiere a la rotura de los motores generadores u otras maquinarias eléctricas y sus conexiones. Esto significa que se indemnizará las consecuencias de un accidente durante la operación de los equipos mencionados. Pero es indispensable que se produzca un accidente que paralice el funcionamiento, ya que el mero hecho de descubrir una falla que pueda producir la paralización y su consiguiente reparación, no está cubierto de acuerdo con esta cláusula.

En relación con la cláusula Inchmaree, es conveniente mencionar la llamada Liner Negligence Clause Liner, Cláusula de negligencia de buques de *línea regular*⁽¹⁸⁾, que da una cobertura más amplia que la anteriormente nombrada.

3.3.2 Cláusula de Negligencia de Buque de Línea Regular.

Con el fin de atender a las demandas de los armadores, los aseguradores frecuentemente conceden esta cláusula, que también se conoce con el nombre de “Cláusula de Negligencia de Buque de Línea Regular y Peligros Adicionales”. Como lo dice su nombre, esta cláusula se conoce por lo general solamente en pólizas de buques que operan en servicio de *línea regular*⁽¹⁸⁾. La Cláusula de Negligencia de Buque de Línea Regular, al contrario de la Cláusula de Inchmaree que sólo cubre ciertos acaecimientos específicos, ésta cubre en general los daños causados por cualquier acaecimiento fortuito, incluyendo la negligencia o error de juicio o incompetencia de cualquier persona. Establece también que los aseguradores responderán del coste de renovar una caldera que explotó, un eje roto, etcétera, en la inteligencia de que si no ha habido fallo o accidente real, sino simplemente la condena de una pieza defectuosa solamente, como consecuencia de un defecto oculto o falta o error en el diseño o la construcción, siendo así esta cláusula, los aseguradores no responderán del coste del reemplazo.

En el párrafo a) de ésta cláusula, a diferencia de la Inchmaree, se cubre la rotura de motores generadores, maquinaria eléctrica, estallido de calderas, rotura de ejes y cualquier defecto latente, no solo en cuanto a las pérdidas o daños causados por aquellos, sino que también en cuanto al costo de reemplazo o reparación de dichos elementos, o sea, se omite la expresión “directamente causado por” que contiene la Cláusula Inchmaree.

En el párrafo b) se cubre la pérdida o daño causado directamente por accidentes ocurridos a bordo o en otra parte, y por la negligencia, error de juicio o incompetencia de cualquiera persona. De esta manera si el accidente se produjo por desgaste, quedan cubiertas las consecuencias de dicho accidente.

Además, debe tenerse presente que esta cláusula amplía la cobertura en el caso de la negligencia, a la de cualquiera persona y no solamente a la del capitán, oficiales y tripulantes o reparadores. De tal manera que si el accidente lo causa la negligencia del astillero, los daños consecuenciales quedan cubiertos en virtud de ésta cláusula, lo que no sucedería con la Inchmaree.

La “Liner Negligence Clause” o Cláusula de Negligencia para Buques de Línea regular puede ir redactada como sigue:

“Con sujeción a los términos y condiciones de esta póliza, este seguro también cubrirá:

La explosión de calderas y/o roturas de ejes, daños a y/o pérdida de la materia objeto de este seguro, causado por un accidente cualquiera, vicio oculto, acto malicioso, negligencia, error de juicio o incompetencia de cualquier persona, pero excluye el costo de la reparación, colocación o renovación de cualquier parte defectuosa condenada solamente a consecuencia de un vicio oculto o falta o error en el proyecto o construcción.

Siempre que tal daño o pérdida no haya sido resultado de la falta de la debida diligencia de los armadores del buque o de cualquiera de ellos o de los gerentes.

Los capitanes, oficiales, tripulación o prácticos no son considerados como armadores parciales dentro del significado de esta cláusula si tuvieran acciones en el buque.

Se conviene en que cuando se quiera que la tripulación del buque u otros empleados del asegurado realicen las reparaciones, las estipulaciones de la Cláusula de Negligencia se extenderán para cubrir sus actos aunque sean empleados como reparadores y no como tripulantes del buque.”

3.3.3 Cláusula de Abordaje.

Bajo las cláusulas del Institute Time (casco), se conviene en que si el buque asegurado es culpable del abordaje con otro buque, los aseguradores se comprometen a pagar por la avería sufrida por el otro buque hasta un máximo de los $\frac{3}{4}$ del valor del buque asegurado, mencionado en la póliza. El cargamento que puede haber en el buque asegurado, que es el culpable del abordaje, puede no ser tomado en consideración en vista del hecho de que los armadores no son responsables, bajo los términos del conocimiento de embarque, de las consecuencias de una navegación negligente.

Esta cláusula tiene su origen en el año 1836, cuando quedó estipulado por los Tribunales Ingleses, que la cantidad que un armador se viese obligado a indemnizar a

terceros, por daños causados en choque, no era recobrable bajo las pólizas ordinarias del Lloyd's que le cubrían las pérdidas de averías sólo al buque asegurado. De esta sentencia nació la necesidad de crear esta cláusula, conocida con el nombre de Running Down Clause (RDC), para cubrir la responsabilidad que pueda contraer el buque asegurado por consecuencia de abordajes con otros buques o embarcaciones.

Bajo el nombre de esta cláusula los aseguradores indemnizan al naviero las $\frac{3}{4}$ partes de los daños que se vean obligados a pagar a tercero. Por lo regular el cuarto restante es cubierto por la Asociación de Protección e Indemnización a la que pertenezca el buque.

En la actualidad, nos encontramos con una nueva cláusula que cubre la total responsabilidad de indemnización ante averías a terceros causadas en choque con otros buques, esta cláusula se conoce como "4/4ths. R.D.C.", "Libre de Avería Particular Absolutamente con $\frac{4}{4}$ del choque"

La "R.D.C." o Cláusula de Abordaje, del *Institute Voyage Clauses*⁽¹⁹⁾, dice lo siguiente:

"Se conviene además, que si el buque aquí asegurado tuviese un abordaje con algún otro buque y como consecuencia de ello, el asegurado fuera responsable de pagar, y pagara por vía de daños y perjuicios a cualquier otra persona, o personas, cualquier suma o sumas, con respecto de tal abordaje por:

1. Pérdida de, o daños a algún otro buque o bienes que vayan en algún otro buque.
2. Demora o pérdida de empleo de algún otro buque, o de los bienes en él embarcados.
3. Avería gruesa, o salvamento de, o salvamento bajo de contrato de cualquier otro buque o bienes en aquel buque embarcados".

Los aseguradores pagarán al asegurado tal proporción de las tres cuartas partes de tal suma o sumas así pagadas, como correspondan a sus respectivas suscripciones en relación con el valor del buque aquí asegurado, sin que su responsabilidad con respecto a uno de tales abordajes pueda exceder de su parte proporcional sobre las tres cuartas partes del valor del buque asegurado, y en los casos en que la responsabilidad del buque haya sido disputada o se haya entablado proceso para limitar la responsabilidad con el consentimiento escrito de los aseguradores, pagarán también igual proporción de las tres cuartas partes de los costes en que el asegurado haya incurrido por ello, o venga obligado a pagar, pero cuando ambos buques sean culpables, entonces, a no ser que la responsabilidad de los armadores de uno de tales

buques o de ambos fuese limitada por la ley, las reclamaciones bajo la presente cláusula serán liquidadas según el principio de responsabilidades recíprocas, como si los armadores de cada buque hubiesen sido obligados a pagar a los armadores del otro de tales buques la mitad o cualquier otra proporción de los daños de este último que haya podido ser propiamente admitida al determinar el saldo o suma indemnizable por o al asegurado a consecuencia de dicho abordaje.

Queda convenido que esta cláusula en ningún caso se ampliará o se juzgará que está ampliada a cualquier suma que el asegurado venga obligado a pagar o pague con respecto de:

- a. Remoción o retirada en virtud de disposiciones de las Autoridades o de otra forma, de obstrucciones, de restos de naufragio, cargamentos o cualquier otra cosa.
- b. Cualquier propiedad o cosa real o personal excepto otros buques o los bienes que se hallen en otros buques.
- c. El cargamento o cualquier otro bien sobre el buque o los compromisos del buque asegurado.
- d. Muerte, lesiones personales o enfermedades.

3.3.4 Cláusula de Gestión y Trabajo.

Cuando ocurre un accidente, el asegurado, en particular el capitán, está obligado a tomar tales medidas que sean razonables con el objeto de evitar o disminuir la pérdida o avería del buque o cargamento. Los gastos que resulten de tal acción se recuperan de los aseguradores bajo la "Cláusula de Gestión y Trabajo". El objeto de esta cláusula es que el capitán, actuando por iniciativa propia y haciendo el mejor uso de sus conocimientos, tome inmediatamente todas las medidas para proteger los intereses de los aseguradores. La consideración de que los aseguradores son de todos modos responsables por la pérdida o daño no debe de tomarse en cuenta. El Capitán debería actuar como si el buque no estuviera asegurado.

Las pérdidas, cuotas y gastos de salvamento de la avería gruesa no son recuperables bajo la Cláusula de Gestión y Trabajo. Solamente los gastos hechos con el propósito de disipar o disminuir cualquier pérdida que resulte de algún accidente ocasionado por un peligro cubierto por la póliza, son recuperables bajo esta cláusula. Sin embargo si un buque está asegurado solamente contra pérdida total, o sea libre de

avería simple, y se incurre en gastos de gestión y trabajo, en el caso de varada, tales gastos no son recuperables por los aseguradores, aunque el buque haya sido salvado, de modo que los armadores no puedan reclamar bajo los términos de la póliza. Obviamente la varada pudo haberse convertido en pérdida total si no se hubieran tomado medidas inmediatas para la recuperación del buque.

La cláusula de gestión y trabajo dice lo siguiente:

“En caso de cualquier pérdida o desgracia será lícito para los asegurados, sus agentes, sirvientes y delegados gestionar, trabajar y viajar para y acerca de la defensa, salvaguarda y recuperación de los dichos bienes y mercancías y buques, etcétera, o de cualquier parte de los mismos sin perjuicio de este seguro; a los cargos por ellos, nosotros, los aseguradores, contribuiremos cada uno de acuerdo con la tarifa y cantidad de la suma que haya aquí asegurado”.

3.3.5 Cláusula de Cancelación por Guerra.

La póliza de casco para seguro de riesgo de guerra está sujeta a la siguiente cláusula.

Aviso de cancelación y terminación automática de la cláusula de cobertura:

- a. Este seguro puede ser cancelado bien por el asegurador o por el asegurado pasando aviso con un plazo de catorce días (dicha cancelación se hará efectiva a la expiración de los catorce días desde la medianoche del día en que se determina el aviso de cancelación, sea por o a los aseguradores). Sin embargo los aseguradores convienen restablecer este seguro a reserva del acuerdo entre los aseguradores y asegurados antes de la expiración de tal aviso de cancelación en cuanto a nuevo tipo de prima y/o garantías.

Se haya dado o no tal aviso de cancelación, este seguro terminará automáticamente:

1. Cuando se produzca cualquier detonación hostil de cualquier arma nuclear de guerra, donde quiera o cuando quiera que se pueda producir aquella detonación, y esté o no implicado el buque asegurado.
 2. Al comienzo de la guerra (haya o no declaración de guerra).
 3. En caso de que el buque sea requisado bien para retención legal o para empleo de éste.
- b. En el caso bien de cancelación por aviso o de terminación automática de este seguro por razón de la entrada en funcionamiento de la sección a) de esta

Cláusula, o de la venta del buque, será pagadero al asegurado el retorno neto de la prima.

3.3.6 Cláusula de Depósito a Depósito.

La Cláusula de “Depósito a Depósito” (warehouse to warehouse clause), está incluida en la cláusula de tránsito de mercancías, que dice como sigue:

“Este seguro comienza en el momento en que las mercancías dejan el depósito y/o almacén en el lugar citado en la póliza para el comienzo del transporte marítimo, y continúa durante el curso ordinario del tránsito terminando con la entrega de la mercancía en el depósito o almacén acordado.

- a. Al almacén de los *consignatarios*⁽¹⁴⁾ u otro almacén final en el lugar de destino citado en la póliza.
- b. A cualquier otro depósito o almacén, ya sea antes de, o en lugar de, destino citado en la póliza, que el asegurado decida usar.

- 1) Para una clase de almacenaje distinta del curso ordinario del tránsito.
- 2) Para reparto o distribución.

- c. A la expiración de sesenta días después de terminar la descarga de las mercancías aquí aseguradas del buque de ultramar en el puerto final de descarga, la alternativa que primero se produzca.

Si, después de la descarga del buque de ultramar en el punto final de descarga, pero antes de la terminación de este seguro, las mercancías han de ser expedidas a un destino distinto de aquel para el que aquí están aseguradas, este seguro, aún permaneciendo sujeto a la terminación, no se extenderá más allá del comienzo del tránsito al dicho otro destino.

Este seguro permanecerá vigente (sujeto a terminación como se estipula anteriormente de la Cláusula 2), durante el retraso que escape al control del asegurado, cualquier desviación, descarga forzada, reembarque o transbordo y durante cualquier variación de la aventura que se derive del ejercicio de una libertad concedida a los Armadores o Fletadores, bajo el Contrato de Fletamento, pero en ningún caso se entenderá se amplía para cubrir pérdida, daños o gastos causados próximamente por retraso o vicio inherente o naturaleza de la materia objeto asegurada”.

3.3.7 Cláusula de Navegabilidad Admitida.

La garantía implícita en un contrato de seguro marítimo de que el buque estará en condiciones de navegabilidad al comienzo del viaje, o si el viaje se realiza en etapas, al comienzo de cada etapa se aplica solamente a las pólizas por viaje. No hay una garantía implícita de navegabilidad, como tal, en las pólizas por tiempo. En otras palabras, el buque necesita estar en condiciones de navegabilidad sólo para el viaje asegurado en cuestión.

Evidentemente, resulta impracticable para los propietarios de la carga en una póliza por viaje garantizar la navegabilidad del buque. Los aseguradores por tanto, incluyen la denominada "Cláusula de Navegabilidad" en las pólizas de carga, por la que, entre los asegurados y aseguradores, es admitida la navegabilidad del buque. Esta Cláusula no afecta a la obligación del armador respecto de navegabilidad bajo su contrato de fletamento.

Capítulo IV.

4.1 Reseña de la creación de los P & I Club.

Los clubes de P & I Club, son asociaciones de armadores y fletadores, constituidos con el propósito de asegurarse, sobre una base mutua, contra aquellos riesgos de los cuales no están cubiertos bajo el tipo usual de la póliza con las cláusulas incluidas del Institute Clause. Estas asociaciones o Clubs se encuentran principalmente divididas en dos clases, una de Protección y otra de Indemnización.

Estas sociedades fueron creadas con el fin de cubrir toda responsabilidad civil de la nave, armador, oficiales y tripulantes, ante algún evento desafortunado. Básicamente cubre daños a la carga, enfermedades y muertes de la tripulación, repatriación de enfermos, cadáveres, y el relevo de ellos. En el caso de la carga cubre el daño reclamado menos deducible, lo mismo para contaminación o choque con otras naves y/o muelles.

El seguro de P & I es definido como un seguro de carácter indemnizatorio para navieros, incluyendo dueños, armadores, fletadores, operadores de naves mercantes, por la responsabilidad civil legal que respecto de ellos se configure, por su calidad de naviero, o por su actividad como tal. Su capital se encuentra conformada por el aporte de las cuotas que cancelan los socios por cada nave que inscriben.

Estos organismos creados a comienzos del siglo XVIII se estructuran sobre la base del contrato de sociedad y el contrato de seguro. Su origen se remonta a dictación de la Merchant Shipping Act (MSA) de 1854, leyes de Inglaterra, por las cuales se aumentaron sustancialmente las responsabilidades de los armadores, además se sumaron los siniestros de las naves "Westenhope" 1870, y "Emily" 1876, que trajo una enorme preocupación de los armadores, que vieron que enfrentando juntos sus problemas comunes sería más fácil mantenerse en el negocio.

Al inicio sólo eran clubes de protección, esto es, se resguardaban mutuamente tomando precauciones comunes, luego, debido fundamentalmente a las nuevas reglas de responsabilidad naviera, pasaron a convertirse en clubes de indemnización.

El 70 % de los P&I Clubs tienen su centro en Inglaterra, 17% en los países escandinavos, 9% en Japón y 2% e U.S.A.

4.2 Composición de los Clubes de Protección e Indemnización.

Orgánicamente los clubes se conforman por todos los asociados, los cuales toman el nombre de miembros o members, sobre ellos está el directorio, el cual es dirigido por un manager o gerente del club.

Territorialmente, los clubes tienen una casa matriz, y mantienen oficinas regionales en los puertos claves de cada región, y en los países no sedes de clubes, encontramos a los corresponsales, que son personas naturales o jurídicas, independientes y conocedoras del medio naviero local que son llamados a ser, “los ojos y oídos de los Clubes”.

Los clubes más importantes del mundo en la actualidad se encuentran asociados a un club de clubes denominado “International Group”, a su respecto se dice que sus miembros aseguran la responsabilidad de aproximadamente el 90% del tonelaje mercante mundial. Actualmente se encuentra integrado por los siguientes clubs: American Club, Britannia, Gard, Japan Club, The London, North of England, Shipowners’ Club, Skuld, Standard Club, Steamship Mutual, Swedish Club, UK Club y el West of England Club.

4.3 Principio de funcionamiento y operación de los Clubes.

La forma de liquidar las reclamaciones a estas Asociaciones viene dada en forma de contribución de los miembros. Las cuotas exigidas están basadas en el precio por cada tonelada de registro bruto, la que varía conforme a varios factores entre otros, según se contrate una cobertura parcial o total, el tipo de nave y su tamaño, las leyes nacionales relacionadas con responsabilidad respecto de la tripulación y a la estadística de reclamos de indemnización de cada armador. A veces suelen realizarse contribuciones anticipadas a intervalos regulares y una vez que las responsabilidades de un año determinado han sido fijadas, se hace una nueva contribución o una devolución, según corresponda el caso.

En cuanto a la manera de operación en los clubes de P & I, no existen pólizas de seguro como en el Seguro Marítimo común, sino que, a quien quiera ser cubierto, se hace miembro o asociado del club, y el asegurado por tanto pasa a ser asegurador a la vez, ya que estos clubes se estructuran sobre una base mutua o mutual.

Como no existen pólizas, los clubes emiten certificados (Certificate of Entry) por los que se paga una cuota similar a la prima llamada “call”. Además se contemplan cuotas suplementarias cuando los fondos acumulados no alcanzan para pagar los siniestros, son las denominadas “supplementary calls”.

En cuanto a la forma en que operan estos seguros una vez ocurrido un siniestro, ésta se traduce en obligaciones recíprocas:

- a. Informar acerca de los reclamos o acciones de que sea objeto.
- b. No reconocer responsabilidad anticipadamente.
- c. Asesorarse jurídicamente e informar las acciones de defensa que adopte; y
- d. Ponerse inmediatamente en contacto con el club o su corresponsal.

Otro aspecto interesante de los clubes asociados al Intenational Group, es que tienen un sistema especial de aseguramiento mutuo, llamado "Pool" (Group Pooling Agreement), y un sistema de reaseguro que los clubes contratan como bloque en el sistema internacional de seguros y reaseguros. El sistema funciona del siguiente modo: hasta 5 millones de dólares asume cada club; luego entre los 5 y 30 millones de dólares, los asume el Pool, hasta 2.000 millones son cubiertos por el sistema de reaseguro; y para los siniestros que excedan ese monto, y hasta 4.200 millones de dólares, vuelve a responder el club.

Curiosamente, cuando se trata de contaminación, el sistema de reaseguramiento es distinto, hasta 5 millones de dólares responde el club individualmente, el exceso y hasta 30 millones de dólares el Pool, y en el exceso hasta 1.000 millones de dólares el sistema de reaseguros.

Cabe recalcar que los seguros de P & I no son a prima, si no que se estructuran sobre base mutual o "Mutuality", lo cual implica que:

- a. Los Clubes son aseguradores sin fines de lucro.
- b. Sus dueños son los mismos asegurados.
- c. Son dirigidos por un Directorio representativo de la membrecía.
- d. Son entes que "viven" la industria a la que sirven.
- e. El trato es diferente, más estrecha que una simple relación comercial.
- f. Si faltan fondos se utilizan las reservas o bien se recurre a las "Supplementary Calls".
- g. Si sobran fondos, pueden existir, devoluciones de Prima, capitalizaciones vía reservas, o reducciones de calls (Prima), las cuales son determinadas los 20 de febrero de cada año.
- h. Pero tal vez, la implicancia más importante, es que es un "Seguro al Costo".

4.4 Asesoramientos que entrega el Club a sus Miembros.

En materia de reclamaciones por siniestros, es el Comité Directivo del Club el llamado a efectuar la liquidación de reclamaciones que se presente y resolver cualquier otro asunto relativo a las actividades de éste.

Para tal efecto, las reglas establecen que el Comité se reunirá con la frecuencia necesaria atendido el número de reclamos. No obstante, las mismas reglas permiten que el Comité Directivo autorice, ocasionalmente, a los administradores para que por sí

solos efectúen el pago de ciertas reclamaciones hasta un determinado monto previamente determinado.

Un gran apoyo para el club en materia de liquidaciones de siniestros, lo constituyen los corresponsales, quienes se encargan de recopilar toda la información necesaria para que el club, tome su decisión.

4.5 Principales coberturas que abarcan los P and I Club.

Los seguros de P & I son seguros de daño patrimonial que apuntan fundamentalmente al seguro de responsabilidad civil cuando el asegurado se ve obligado a indemnizar derivado de su responsabilidad por los hechos que afecten a terceros.

4.5.1 Protección.

- ✓ Un cuarto ($\frac{1}{4}$), de cualquier reclamación que un armador tenga que pagar por daño hecho a un buque o embarcación por colisión, y el 100% de responsabilidades excluidas por las pólizas de casco.
- ✓ Todas las reclamaciones por avería hecha a un dock, muelle, cargadero, atracadero, boya u otros objetos fijos.
- ✓ Los daños por pérdida de vida o accidente personal, sufridos a bordo de cualquier buque socio, inclusive la compensación de los trabajadores, responsabilidad del empleador, riesgos legales ordinarios y reclamaciones de los estibadores.
- ✓ Los daños por pérdida de vida o accidente personal a cualquier persona a bordo de cualquier otro buque causados por navegación negligente del buque asociado.
- ✓ La cuota del cargamento en Avería Gruesa cuando no es recuperable de los dueños del cargamento a consecuencia de navegación negligente.
- ✓ Cualquier reclamación por daño hecho a cualquier otro buque o embarcación que provenga de causa distinta de abordaje.
- ✓ Los gastos de los que un socio tenga que responder por levantar o quitar restos de naufragio de cualquier buque inscrito por él.
- ✓ Gastos de hospital, médico, repatriación, funeral y otros en relación con la pérdida de vida, accidente personal o enfermedad del capitán, oficiales, marinero o agregado empleado a bordo de cualquier buque.

- ✓ Indemnización de cesantía de las tripulaciones en los dos meses que siguen a la pérdida de la nave.
- ✓ Accidentes de pasajeros y personal relacionado con la operación de la nave (estibadores, personal de maestranza, proveedores, agencias, visitas, etcétera).
- ✓ Contaminación: gastos de limpieza y multas por hidrocarburos, materiales reactivos, basura.
- ✓ Gastos incurridos por los salvadores de una nave, en prevenir o intentar prevenir contaminación desde un buque tanque.
- ✓ Gastos y multas incurridas a consecuencia de polizontes y refugiados.
- ✓ Multas impuestas por las Autoridades Marítimas, con respecto a: sobrecarga de la nave, exceso de pasajeros, mala manutención de equipos de navegación, faltas de certificados reglamentarios, falta de condiciones de trabajo seguro o condiciones sanitarias.
- ✓ Los gastos de cuarentena.
- ✓ Confiscación de la nave por infracción a las reglas de aduana.
- ✓ Gastos legales incurridos en defenderse de responsabilidades imputadas.

4.5.2 Indemnización.

- ✓ Las reclamaciones por falta de, y avería al cargamento llevado a bordo de cualquier buque socio.
- ✓ La cuota del cargamento a la Avería Gruesa no recuperable por los dueños del cargamento a causa de la innavegabilidad del buque.
- ✓ Multas por infracciones a Reglamento de Aduanas o Inmigración.
- ✓ Reclamaciones, pérdidas y averías incidentales al negocio naviero las que a juicio exclusivo del comité, entren en la esfera de la asociación.
- ✓ Responsabilidades incurridas respecto de la carga dañada por mala estiba, carga faltante, robo, entrega equivocada, negligencia en carga y descarga.

4.6 Ejemplo: Cálculo de Cuota que cancela el Armador al P & I Club.

Para la presentación del siguiente ejemplo, se considerará un buque que se encuentra bajo los estatutos del Club P & I “Britannia”.

Tipo de buque: Buque tanque.
 Nombre: Maersk Kalea.
 Año de construcción: 2004.
 Eslora: 174 metros.
 Manga: 29 metros.
 GT: 25,507
 Deadweight: 38877 t.
 Bandera: Singapur.
 Señal de llamada: 9VHF3.
 P&I: Britannia.



Figura N° 11, Buque Tanque “Maersk Kalea”

Fuente: www.marinetraffic.com

El contrato de seguro entre la asociación de protección e indemnización y los miembros, deben ser regidos por los artículos, reglas, condiciones y términos, especificadas a continuación:

1. El buque mencionado ha entrado en la asociación de acuerdo con las características y con relación a los intereses que se muestran.
2. Los nombres de los miembros sobre cuyo patrocinio el buque ha entrado en la asociación, deben ser registrados en el “registro de miembros de la asociación” en orden de llegada siendo éste el orden que le da el respectivo derecho de antigüedad.

Miembro del Club: A P Moller Singapore Pte Limited, (Armador).

Año Póliza: 2009.

Periodo de cobertura: 20 de febrero 2009, al 20 febrero 2010.

Nº SEGURO	BUQUE	GT	TONELAJE ENTRADA CLASE 3	PROPORCION DE BUQUE CLASE 6
318651	MAERSK KALEA	25,507	25,507	100%

Este "Certificate of Entry" es válido sólo como contrato de seguro de indemnización entre el arriba mencionado miembro y la Asociación y no será interpretado como prueba a ninguna otra empresa o negocio, bajo ningún punto de vista, ni de cualquier otra organización.

En el caso que un miembro muestre este certificado como prueba de que posee un seguro de cobertura, esto bajo cualquier ley financiera que aplique u ofrezca este seguro para algún otro negocio, la administración de la asociación no dará su consentimiento bajo ningún punto de vista.

El tipo de moneda con la cual se cancelará la prima será el Dólar Norteamericano (USD).

Termino generales y condiciones.

Las disposiciones de la Regla 18 (del libro de estatutos de este club P&I) están incluidas en este contrato.

Cobertura.

Clase 3, Protección e Indemnización.

Riesgos de Guerra.

Es conocido y entendido que los términos de la cláusula "Riesgos de Guerra" de este P&I, están indicados en la circular "Class 3 - Protection and Indemnity - Endorsements to the 2009 Policy Year Certificates of Entry" con fecha enero de 2009.

Responsabilidad de Contaminación por Hidrocarburos.

Todo los buques asegurados bajo esta clase (clase 3), están definidos bajo la "Responsabilidad civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos", de 1969. No obstante lo anterior, cualquier buque asegurado bajo este punto que no transporte combustible de manera permanente durante el periodo de un cuarto de año, estará facultado para recibir de vuelta una parte ya cancelada correspondiente a dicho periodo. Los periodos aplicables (cuartos) son: 20 de febrero a 20 de mayo; 20 de mayo a 20 de agosto; 20 de agosto a 20 de noviembre; 20 de noviembre a 20 febrero.

Contaminación por Hidrocarburos en EEUU.

Es conocido y entendido que los términos de la cláusula "Contaminación por Hidrocarburos en EEUU" de éste P&I, están indicados en la circular "Class 3 - Protection and Indemnity - Endorsements to the 2009 Policy Year Certificates of Entry" con fecha enero de 2009.

Exclusiones.

Excluye reclamaciones bajo la regla 19(9)(A), (un cuarto de Running Down Clauses).

Excluye reclamaciones bajo la regla 19(10)(A), (Fixed or Floating Objects).

Cobertura a la tripulación.

Las reclamaciones con respecto a la tripulación según regla 19(1), "Responsabilidades respecto de la Tripulación" serán cubiertas para dichos contratos de empleos ya firmados, y constituidos legalmente en acuerdo con las leyes de la bandera que enarbola este buque.

Deducibles.

USD 40,000 en caso de producirse daños a la carga transportada según la regla 19(17), y por actos de contrabando y multas aduaneras, bajo la regla 19(19), por cada un viaje.

USD 40,000 por pérdida de vidas humanas o lesiones a los miembros de la tripulación, bajo la regla 19(1), por cada accidente o suceso.

USD 40,000 por gastos de enfermedad de la tripulación y/o exámenes médicos bajo la regla 19(1), en cualquier puerto durante la estadía.

USD 40,000 por gastos de pérdida de vidas humanas o lesiones a personal de estiba y/o a terceras personas, bajo la regla 19(4), por cada accidente o suceso.

USD 40,000 para cada uno de los demás accidentes, exceptuando aquellas reclamaciones y gastos con respecto a la contaminación por hidrocarburos, bajo la regla 19(12) y 19(19), será libre de deducible.

Prima.

El Advance call rate, se definirá entre el Armador y los miembros del Club.

Freight, Demurrage & Defence.

El miembro del club deberá soportar hasta una tercera parte de los excesos sobre USD 5,000, de toda reclamación bajo la regla 17, sobre riesgos cubiertos.

El "Advance call rate", es acordado entre el Armador y los Miembros del Club.

Las disposiciones de la regla 16 (de acuerdo al estatuto), son incluidas en este documento.

Cálculo de la prima:

Advance call rate: 9.00

GT: 25,507

Prima: $9.0 \times 25,507 = \text{USD } 229,563$

Valor total de la Prima anual a pagar = USD 229,563.

Capítulo V.

5.1 Obligaciones y Derechos de las partes involucradas en un contrato de Seguro Marítimo frente a un Siniestro.

5.1.1 Principio de Uberrimae Fidae.

Este principio es el que rige las relaciones de las partes involucradas en el contrato de seguro, y significa que ellos se deben conducir con el máximo de buena fe, o sea, no basta solamente que no exista mala fe, sino, que además, debe existir una obligación de carácter más activo en el caso del asegurado, en cuanto a dar a conocer todos los hechos que tengan una real incidencia en la descripción del riesgo que se desea cubrir.

Sobre el asegurado recae el mayor peso de esta obligación, ya que es evidente que el asegurador no puede estar verificando cada una de las circunstancias que describe al asegurado, y no tiene otra alternativa práctica que basarse en la buena fe del asegurado.

De ahí, que aún cuando la omisión o el error en describir una determinada circunstancia sea inocente, si ella es relevante ante el asegurador, éste podría, ya sea, modificar las condiciones de aseguramiento, o bien, pedir la nulidad del contrato.

5.1.2 Obligaciones del Asegurado a la celebración y durante la vigencia del contrato y luego de ocurrido el siniestro.

La primera y principal obligación del asegurado al momento de celebrar un contrato, se encuentra estipulada en el artículo N° 1176 del Código de Comercio, en donde se establecen dichas obligaciones que debe tener el asegurado antes de la celebración de un contrato, el cual deberá informar cabalmente al asegurador de toda circunstancia relativa a los riesgos que se propone asegurar y que sea conocida por dicho asegurado. Se presume conocida del asegurado toda circunstancia que él no puede ignorar en el curso ordinario de sus negocios. Asimismo, toda declaración pertinente a los riesgos hecha por el asegurado al corredor o al asegurador, durante las negociaciones previas al contrato, deberá ser verdadera. Una vez aceptado el riesgo y firmada la prima, el asegurado tiene el deber de pagar dicha prima.

En el Código de Comercio el artículo N° 556, está referido a las obligaciones del asegurado enumerándolas de la siguiente manera:

1. A declarar sinceramente todas las circunstancias necesarias para identificar la cosa asegurada y apreciar la extensión de los riesgos.

2. A pagar la prima en la forma y época convenidas.
3. A emplear todo el cuidado y celo de un diligente padre de familia para prevenir el siniestro.
4. A tomar todas las providencias necesarias para salvar o recobrar la cosa asegurada, o para conservar sus restos.
5. A notificar al asegurador, dentro de los tres días siguientes a la recepción de la noticia, el advenimiento de cualquier accidente que afecte su responsabilidad, haciendo en la notificación una enunciación clara de las causas y circunstancias del accidente ocurrido.
6. A declarar al tiempo de exigir el pago de un siniestro los seguros que haya hecho o mandado hacer sobre el objeto asegurado.
7. A probar la coexistencia de todas las circunstancias necesarias para establecer la responsabilidad del asegurador. Este es responsable de todos los gastos que haga el asegurado para cumplir las obligaciones expresadas en los números 3 y 4.

En el caso del seguro de casco, el asegurado deberá preocuparse de mantener con sus certificados de navegabilidad al día la nave asegurada. Si éste ha sufrido un accidente, deberá preocuparse de efectuar las reparaciones pertinentes. Si la nave se encuentra clasificada, deberá cumplir con los surveys en los plazos exigidos por la Sociedad Clasificadora y cumplir con los requerimientos del inspector.

En el caso del seguro de mercaderías, el control del Asegurado sobre los objetos asegurados, es casi nulo, ya que todo el proceso de transporte y despacho de la carga se hace a través de agentes, los que han sido contratados por el vendedor en las ventas *CIF*₍₁₁₎ y en las ventas *FOB*₍₂₀₎, tales procesos se encargan por el comprador a agentes especializados que contratan los medios y formas de transporte. De ahí, que no se pueda exigir al asegurado de una póliza marítima de mercaderías, lo mismo que al de una póliza de casco desde el punto de vista de la diligencia personal.

Una vez producido el siniestro, la primera obligación del asegurado es dar inmediata noticia del mismo directamente al asegurador, o a través de su *broker*₍₄₎ si está asegurado en Londres, o al agente más cercano del Lloyd's. Debe al mismo tiempo, adoptar todas las medidas apropiadas y razonables tendientes a evitar que aumente el daño y también a preservar los derechos del asegurador en contra de los responsables del daño, si los hubiere.

De las obligaciones que deberá asumir el Asegurado, luego de ocurrido el siniestro, da cuenta el artículo 1178 del Código de Comercio, donde se señala que el asegurado tiene la opción de elegir entre la “acción de avería” y la “acción de dejación”.

La “acción de avería”, es la que tiene por objeto obtener del asegurador la indemnización por la pérdida o daño del objeto asegurado. La “acción de dejación” tiene por objeto exigir el pago de la suma total asegurada en los casos en que la ley o el contrato lo autoricen. Inmediatamente cabe señalar que dejación es definida como el abandono que el asegurado hace de el o los objetos asegurados al asegurador, en los casos en que la ley o el contrato lo permiten y que lo habilita para reclamar el pago de la indemnización por pérdida total. Cabe señalar que esta acción es procedente en los diferentes tipos de seguros, casco, carga etc.

La “acción de dejación”, la encontraremos generalmente cuando existe *pérdida total constructiva*⁽¹⁰⁾, ya que ante la ocurrencia del siniestro, el asegurado hará razonable abandono del objeto asegurado, para ello deberá comunicar al asegurador, a través de un aviso, su intención de hacer dejación, ya que de lo contrario caducará su derecho y solo podrá hacer valer la “acción de avería”.

El aviso tiene ciertos requisitos, y se refiere a que debe constar por escrito, y debe otorgarse dentro del plazo de tres meses desde que tuvo conocimiento efectivo de la pérdida asimilada. La ley 18.680, introdujo al Código de Comercio la posibilidad de dar aviso a través de medios de comunicación tecnológicas, que para la actualidad se refieren a los telegramas, fax, e incluso correo electrónico (e-mail). Por otra parte, cabe hacer presente, que el aviso en cuestión puede ser suplido por la notificación de una demanda.

Sin perjuicio de lo anterior, la ley se encarga de precisar que no es necesario el citado aviso cuando la magnitud del siniestro sea de tal entidad que al asegurado no tenga razonable posibilidad de rescatar o reparar el objeto asegurado, o disminuir los efectos del siniestro, por ejemplo, hundimiento de una nave en alta mar y a gran profundidad.

Verificado el aviso de dejación, el asegurador deberá aceptarla o rechazarla, si la acepta, el asegurador deberá pagar la indemnización a su asegurado. Si la rechaza, el asegurado tiene la opción de iniciar acciones judiciales, las cuales se deberán tramitar conforme al procedimiento arbitral, pero en todo caso, si en el juicio se declara la procedencia de la dejación, el asegurador debe pagar la indemnización.

En los seguros de casco, el armador debe llamar al inspector de la clasificación y al del *London Salvage Association*⁽⁹⁾ inglés o americano, según esté asegurado en el mercado de Londres o en el de New York. Si es una póliza chilena, el seguro chileno actuará por intermedio del liquidador de seguros, quien designará al inspector técnico

que representará al seguro. El *London Salvage Association*⁽⁹⁾ asesorará al asegurado en las faenas de salvamento o de remolque, u otras que sean necesarias para evitar que los daños aumenten o para recuperar la cosa asegurada.

En los seguros de carga deben constatarse los daños por representantes de los aseguradores, o comisarios de averías.

Para obtener la indemnización de un siniestro, el asegurado deberá justificar:

1. El o los acontecimientos que lo constituyan. Respecto del origen del daño o gasto, el asegurado sólo deberá indicar los hechos que presumiblemente lo produjeron.
2. El embarque de los objetos asegurados, en su caso.
3. El contrato de seguro, y
4. La pérdida o deterioro de la cosa asegurada. Artículo N° 1177 del Código de Comercio.

5.1.3 Obligaciones del Asegurador a la celebración y durante la vigencia del contrato y luego de ocurrido el siniestro.

Los aseguradores están obligados a emitir la póliza en las condiciones planteadas por los asegurados y aceptadas por ellos, para ello es que se emite la propuesta o el *slip*⁽⁵⁾ donde se consignan, junto con la descripción del riesgo, los requerimientos del asegurado. El *broker*⁽⁴⁾ deberá responder al asegurado si la póliza no responde a la cobertura solicitada; pero si el seguro ha sido tomado directamente al asegurador, éste deberá responderle al asegurado siempre que esté en condiciones de demostrar que solicitó otra cobertura.

Luego de producido el siniestro y demostradas por el asegurado la existencia de todas las circunstancias necesarias para establecer la responsabilidad del asegurador, éste deberá pagar la indemnización que proceda de acuerdo con las condiciones de la póliza.

Al asegurado sólo le corresponderá demostrar:

- Que hubo un siniestro.
- Que dicho siniestro corresponde a alguno de los riesgos cubiertos por la póliza.
- Mediante documentos y otras pruebas, el monto y extensión de los daños.

El asegurador será responsabilizado por las pérdidas o daños originados por riesgos marítimos u otros eventos cubiertos por la póliza. Asimismo, si no estuviere expresamente excluido, el asegurador indemnizará además:

1. Por la contribución de los objetos asegurados en avería común, salvo si ésta proviene de un riesgo excluido por el seguro, y
2. Por los gastos incurridos con el fin de evitar que el objeto asegurado sufra un daño o para disminuir sus efectos, siempre que el daño evitado o disminuido esté cubierto por la póliza.

En todo caso, los gastos señalados no pueden exceder al valor de los daños evitados. Esto se encuentra expresado en el artículo N ° 1180 Código de Comercio.

Si el Asegurador decide rechazar el reclamo y negar lugar a la indemnización, o bien pagar menos de lo pedido, le corresponderá demostrarlo. En este sentido el artículo N° 539 del Código de Comercio determina que el siniestro se presume ocurrido por caso fortuito, pero el asegurador puede acreditar que ha sido causado por un accidente, que no lo constituye responsable de sus consecuencias, según la convención o la ley.

En el artículo N °1183 del Código de Comercio, se estipula que salvo pacto en contrario, el asegurador no es responsable por los fenómenos ordinarios de filtración, rotura o desgaste, por vicio propio o de la naturaleza de la cosa asegurada y otras consecuencias normales del transporte.

5.1.4 *Proceso de Liquidación.*

En el seguro marítimo, especialmente en el seguro de carga, aparte de la figura de los liquidadores, aparecen los denominados “Comisarios de Averías”, que son peritos que tienen como misión informar por cuenta de la compañía sobre los daños que hayan sufrido las mercaderías transportadas por la nave en cuestión, su labor concluye con un Certificado de Averías, el cual dará luces a la compañía respecto de la valoración de los perjuicios sufridos por la carga asegurada.

Ante la ocurrencia de un siniestro, en la mayoría de los casos intervienen un Liquidador Oficial de Seguros, quien hace un análisis acerca de la ocurrencia del siniestro y sus circunstancias, y el cumplimiento de las obligaciones de las partes; si los hechos se encuentran cubiertos por la póliza y el monto de la indemnización.

5.1.4.1 Ejemplo de un proceso de Liquidación de Seguro Marítimo.

1. Ocurrencia del siniestro.

Al momento de la ocurrencia del siniestro, el asegurado deberá tomar las medidas necesarias para aminorar las pérdidas o daños en los objetos asegurados, ya que el asegurado deberá, en aplicación del principio de buena fe, operar como si no tuviera seguro.

2. Reclamo del Asegurado.

Verificado el siniestro, el asegurado deberá dar aviso inmediato al asegurador. Las pólizas chilenas establecen que si el siniestro ocurre en el extranjero, el asegurado deberá informar al agente de Lloyd's más próximo.

Cabe hacer presente que aquí es momento para manifestar la intención de ejercitar la acción de dejación y de hacer en consecuencia abandono de la nave u objeto asegurado. Si la compañía rechaza la dejación, esto quedará estampado en el informe de liquidación.

3. Protesta ante la Autoridad Marítima.

Paralelamente a las acciones deducidas ante la compañía, la ley exige que los siniestros ocurridos a la nave o carga, deban ser denunciados ante la Autoridad Marítima a través de un documento escrito llamado "Protesta". Esta protesta debe ser presentada en el más breve plazo y en el primer puerto de atraque. De no hacerlo el asegurado incumple una de las obligaciones del contrato y lo podría dejar sin cobertura.

4. Elección del Liquidador.

Dentro de tres días hábiles contados desde la notificación del siniestro, la compañía de seguros deberá designar al liquidador, salvo que, en la póliza se haya hecho previamente la designación, o bien, puede decidir efectuar directamente la liquidación, pero en el caso atendido que la liquidación del siniestro por parte de un liquidador oficial es un derecho del asegurado, este último puede negarse a la liquidación directa y exigir un liquidador oficial, lo cual debe informar por escrito dentro de 5 días hábiles contados desde la notificación.

Una vez electo el liquidador, este deberá aceptar o rechazar la designación, si la rechaza deberá comunicarlo a la compañía y ésta tendrá un plazo de 2 días hábiles para designar un nuevo liquidador.

5. *Investigación del liquidador.*

Una vez aceptado el cargo por parte del liquidador, y dentro de un plazo de tres días hábiles, deberá informar por escrito al Asegurado las gestiones que ha de realizar, y los antecedentes que de él requiere, por ejemplo:

- ✓ El certificado de matrícula de la nave.
- ✓ El certificado general de seguridad vigente, emitido por la DGTM.
- ✓ Si procede se deberá acompañar el certificado de clasificación vigente, emitido por la respectiva casa clasificadora del buque.
- ✓ Bitácora del capitán.
- ✓ En determinados casos, por ejemplo averías particulares y la Autoridad Marítima se apersona, el asegurado deberá exhibir al liquidador la Boleta de Inspección de la Autoridad Marítima.
- ✓ La Protesta.
- ✓ Los planos de la nave.
- ✓ La relación de costos y gastos que el siniestro ha causado para el patrimonio del Asegurado, entre otros.

Con estos antecedentes y otros que se recaben, especialmente el asesoramiento con personal experto, se deberá determinar las causas del siniestro, y si el siniestro se encuentra cubierto por el seguro, y en caso de determinar que sí tiene cobertura, calcular cuál es el monto de las indemnizaciones a que el beneficiario tiene derecho.

Según el artículo 22 del Decreto Supremo 863 de 1989, el proceso de liquidación por regla general no se podrá extender por más de 90 días corridos contados desde la denuncia del siniestro, sin embargo tratándose de siniestros marítimos de casco o avería gruesa, este plazo se amplía a 180 días corridos. Excepcionalmente, el liquidador previa comunicación al asegurado y a la Superintendencia, podrá ampliar los plazos del proceso, sin embargo la Superintendencia, puede dejar sin efecto el aumento y fijarle un plazo determinado para que evacue el informe (Circular N° 1.094 de 30 de octubre de 1992).

6. *Informe del Liquidador.*

Vencido el plazo de investigación referido en el apartado anterior, el liquidador deberá emitir un informe de liquidación, el cual se compone de una parte expositiva de antecedentes, una segunda sección acerca de las gestiones realizadas, y los informes tenidos a la vista para la liquidación.

El informe se referirá a la determinación de los daños sufridos por el objeto asegurado, con una opinión técnica y fundada acerca de la cobertura de las pólizas en relación al siniestro investigado, y goce de cobertura, determinar el monto de las

pérdidas o averías, y la valuación de los gastos anexos. Además determinará exactamente el monto de la indemnización y la forma de su pago.

7. Impugnación al informe.

Puesto en conocimiento de las partes el informe de liquidación, éstas tienen un plazo de 10 días hábiles para impugnar el informe.

8. Traslado al liquidador.

Impugnado sea el informe, el liquidador tendrá un plazo de 5 días para responder las impugnaciones.

9. Decisión de las partes.

Vencido el plazo de contestación a la impugnación, sea que se haya evacuado o no el trámite, las partes expresarán su opinión final respecto a lo resuelto por el liquidador.

9.1. Si existe acuerdo entre las partes, el asegurador deberá hacer pago inmediato de la indemnización al beneficiario. Este pago se materializa junto con el otorgamiento de un certificado de Pago Finiquito y Subrogación de derechos, esto último.

9.2. Si no existe acuerdo, las partes deberán proceder judicialmente, por regla general, ante un juez árbitro.

Finalmente, sólo algunas consideraciones adicionales, en primer lugar, los plazos señalados en este apartado son de días hábiles, salvo plazo indicado para el liquidador. En segundo lugar, las comunicaciones y notificaciones a las partes deberán efectuarse por carta certificada u por otros medios idóneos de comunicación escrita, léase fax, télex, e incluso por correo electrónico. (Art.28 Decreto Supremo 863-H-1989).

5.2 Documentación requerida para el cobro de una Indemnización.

Para la realización del cobro de la indemnización a pagar por la aseguradora se encargará este próximo capítulo, en el cual se indicará la documentación que deberá ser presentada por el asegurado para la petición de su debida indemnización, tanto para un seguro de carga, como para un seguro de casco y máquina.

5.2.1 Documentación requerida para cobrar la indemnización de la carga.

Una vez que el asegurado haya tenido conocimiento de que la mercancía asegurada llegó dañada, o con pérdidas cubiertas por la respectiva póliza, debe dar aviso al asegurador tan pronto como le sea posible, ya sea directamente o a través del productor o agente de seguros. Deberá al mismo tiempo pedir la inspección de los

daños, la que se hará por el comisario designado por los aseguradores, cuyo nombre generalmente está indicado en la propia póliza o certificado de seguro.

En este certificado de averías, se debe describir la mercancía, tanto en cuanto a su tipo de embalaje, como a las condiciones en que llegó dejando constancia en lo posible del lugar y época en que ocurrieron los daños y su descripción y causa. Debe, además dejarse constancia del nombre de la nave, su fecha de llegada a puerto, la fecha de descarga, si se descarga a falucho o directamente a muelle, fecha de salida del recinto aduanero o portuario, si hubo conocimiento de embarque sin anotaciones, fecha y lugar donde se hizo la inspección, etc.

Los agentes del Lloyd's encargados de efectuar inspecciones respecto de mercaderías aseguradas en pólizas inglesas, usan el llamado "Schedule C", que se conoce además como "Standard Form of Survey Report" (goods), en el cual se consignan todos los datos de interés como los ya enumerados y otros más, que permitan determinar la extensión de los daños.

Estos mismos datos, con muy ligeras variaciones son los mismos que se exigen en los formularios de los comisarios de averías que trabajan para las compañías chilenas, o de otros países.

Este documento sólo demuestra cuales son los daños o pérdidas de la mercadería, sin prejuzgar acerca de la póliza. Servirá al asegurado como prueba básica para reclamar la indemnización que corresponda de acuerdo con los términos de la póliza.

Además de dicho certificado de averías y de la póliza de seguros, deberán presentar los siguientes certificados:

- a. Conocimiento de embarque correspondiente a la mercadería asegurada. Este documento acredita el título sobre las mercaderías y, además, el estado en que éstas fueron recibidas a bordo, ya que si está limpio, existe la presunción de que fueron embarcados sin daño de ninguna especie.
- b. Factura comercial que exprese el valor de la mercadería según los términos de la venta, ya sea *FOB*₍₂₀₎ o *CIF*₍₁₁₎, así como los gastos de embarque o desembarque o ambos, si el transporte ha sido contratado *FI*₍₂₁₎.
- c. En el evento de que exista responsabilidad de la nave por los daños sufridos por la mercadería, será necesario, además, acompañar la correspondencia relativa al reclamo formulado por el asegurado y la respuesta del armador. Esto tiene por

objeto demostrar que se ha cumplido con las obligaciones de preservar los derechos del asegurador en contra de terceros responsables.

- d. Protesta del capitán de la nave o del asegurado si las hubiere.

5.2.2 Documentación requerida para cobrar indemnización del Casco y Maquinaria.

En el caso de un siniestro que afecte a una póliza de casco y máquina, el armador deberá solicitar una inspección de las averías al inspector del *London Salvage Association*⁽⁹⁾ ya sea de Londres o al americano, o bien, si está asegurado íntegramente con póliza chilena, al inspector que designe la compañía de seguros.

El informe de avería, junto con el de la clasificación, servirá de base para el reclamo al seguro. Deberá, además, el asegurado presentar los siguientes documentos:

- a. Certificado de clasificación vigente o de navegabilidad al día.
- b. Protesta del capitán relativo a las averías, en la que se consigne cómo y cuándo ocurrieron.
- c. Copia de las bitácoras de navegación y máquinas correspondiente a los hechos constitutivos de la avería.
- d. Certificado de avalúo de la nave hecho por un perito, si se trata de una liquidación de avería gruesa.
- e. Todas las facturas y comprobantes de pagos hechos por el armador, correspondientes a la reparación de las averías, o respecto de desembolsos relacionados con aquellos, tales como remolcadores, gastos de puertos, practicaje, honorarios de inspectores, compra de repuestos, etc.
- f. Si se pidieran propuestas para efectuar las reparaciones, se deben acompañar además, las correspondientes cotizaciones.
- g. Finalmente, se deberá presentar la liquidación hecha por el liquidador designado por el armador que cuenta además con la confianza de los aseguradores.

Anexo N° 1: Carta de Protesta.

Ejemplo de una Carta de Protesta redactada por el Piloto de guardia al momento posterior de haber ocurrido el siniestro, cuya carta es de vital importancia para ser presentada al asegurador que corresponda, de las partes que se vean afectadas.

En Lirquén.

12 de Noviembre de 2009

CARTA PROTESTA.

Siendo las 06:30 horas del día 12 de Noviembre del año en curso, estando el buque "Hornopirén" en el puerto de Lirquén, Sitio 2, en faena de carga de units de celulosa en bodegas 2 – 3 y 4, se produce un incidente debido a una mala operación, lo que provoca daño a la carga y a la propiedad del buque, aconteciendo los hechos como a continuación se describen.

Al proceder a ingresar un unit de celulosa desde el camión patente DL 4354 (que se encontraba en el muelle), hacia el interior de bodega N° 4, el operador de la grúa no levanta la lanza en forma apropiada, y al proceder a ronzar la grúa para trasladar su carga hacia el interior del buque, la carga suspendida pasa a golpear de manera violenta contra la brazola exterior de la bodega, produciendo:

- La caída del unit de celulosa a la cubierta principal desde una altura aproximada de 3 metros, con pérdida total de éste.
- La pérdida total de 2 defensas de brazola, confeccionadas en acero de 6 metros de largo por 50 cms. de ancho y espesor 5 mm.
- La deformación permanente del cuadernal de la grúa N° 4, con consecuencia de pérdida total.

A partir de la hora señalada al inicio de la carta, la grúa N° 4 queda out-service y así también suspendido el embarque de bodega N° 4 por falla de la grúa. Por esta misma razón el Buque "Hornopirén" propiedad de "Empresas Chile Sur S.A." hace responsable de los daños mencionados en esta carta y de los costos asociados a la reparación y/o compra, así como a los costos asociados a la pérdida de tiempo del buque debido al retraso en el embarque a la empresa "Puerto de Lirquén" S.A. RUT.:1234432-3.

Los medios de acuerdo de reparación de daños y pagos correspondientes serán acordados en reunión posterior fijada dentro de plazo de 24 horas corridas a partir de fecha y hora de firma de esta carta.

Queda en copia para siguientes entidades:

- "Buque "Hornopirén"
- "Puerto Lirquén"
- "Clase ABS"

Asumo Responsabilidad

Por Puerto de Lirquén
Nombre, firma y cargo.

Anexo N° 2: INSTITUTE TIME CLAUSES (HULLS).**1. NAVEGACION.**

- 1.1. El buque queda cubierto, sujeto a las estipulaciones de este seguro, en todo momento, y se le permite salir o navegar con o sin práctico, realizar viajes de pruebas y asistir y remolcar a buques o embarcaciones en peligro, pero queda convenido que el buque no será remolcado, excepto cuando sea usual, o hasta el primer puerto o lugar seguro cuando necesite asistencia, ni efectuará servicios de remolque o salvamento bajo contrato previamente suscrito por el Asegurado y/o los Armadores y/o Gerentes y/o Fletadores. Esta Cláusula 1.1 no excluye los remolques usuales en relación con la carga y descarga.
- 1.2. En el caso de que el buque fuera utilizado en algún tráfico que incluyera operaciones de carga o descarga en el mar desde o/a otro buque (con excepción de artefactos de puerto o de tierra) no será recobable bajo este seguro ninguna reclamación por pérdida de o daños al buque asegurado o responsabilidad frente a cualquier otro buque que se hayan derivado de las referidas operaciones de carga o descarga, incluso durante la aproximación, estancia al costado y alejamiento, a menos que se haya dado aviso previo a los Aseguradores de que el buque va a ser utilizado en tales operaciones y se haya aceptado cualquier modificación de la cobertura y prima adicional requeridas.
- 1.3. En el caso de que el buque saliera (con o sin carga) al efecto de ser (a) desguazado, o (b) vendido para desguace, cualquier reclamación por pérdida de o daños al buque ocurridos con posterioridad a tal salida, tendrá como límite el valor del mercado del buque como chatarra en el momento de la ocurrencia de tal pérdida o daños, a menos que se haya dado aviso previo a los Aseguradores y se haya acordado cualquier modificación de los términos de cobertura, valor asegurado y de prima adicional requerida. Nada de lo previsto en esta Cláusula 1.3 afectará a reclamaciones bajo las Cláusulas 8 y/u 11.

2. PRORROGA.

Si el buque a la terminación de este seguro, se encontrase en la mar, o en peligro, o en puerto de refugio o de escala, continuará cubierto previo aviso a los Aseguradores, hasta su puerto de destino mediante la correspondiente prima a prorrata mensual.

3. INFRACCIONES.

Quedará mantenida la cobertura en caso de cualquier infracción de garantía con relación al cargamento, tráfico, lugar, remolque, servicio de salvamento o fecha de salida, siempre que se dé inmediato aviso al Asegurador tan pronto como se haya conocido por el Asegurado la infracción y hayan sido acordadas las modificaciones de la cobertura y la prima adicional requerida.

4. TERMINACION.

Esta Cláusula 4 prevalecerá no obstante cualquier estipulación manuscrita, mecanografiada o impresa en este seguro que pueda resultar contraria a la misma. A no ser que los Aseguradores acuerden lo contrario por escrito, este seguro terminará automáticamente en el momento en que ocurra.

4.1. Cambio de la Sociedad Clasificadora del buque o cambio, suspensión, cancelación, retirada o expiración de su clase en la misma, teniendo en cuenta que si el buque se hallara navegando, tal terminación automática quedará diferida hasta su llegada al próximo puerto. No obstante, si tal cambio, suspensión cancelación o retirada de su clase resultara de una pérdida o daño de los cubiertos en la Cláusula 6 de este seguro o estuviera cubierto por un seguro del buque sujeto a las Cláusulas en vigor del Instituto –A término para Guerra y Huelgas tal terminación automática sólo operará cuando el buque continúe viaje a su siguiente puerto sin la previa aprobación de la Sociedad Clasificadora.

4.2. Cualquier cambio, voluntario o no, de propietario o bandera, transferencia a una nueva gerencia, o un fletamento sobre la base de “casco desnudo”, o requisita de título o uso del buque, teniendo en cuenta que si el buque tiene carga a bordo y ha zarpado ya del puerto de carga o se halle en la mar en lastre, tal terminación automática podrá ser retrasada si fuera solicitada, mientras el buque prosiga el viaje programado, hasta su llegada al puerto final de descarga si estuviera cargado o al puerto de destino si navegara en lastre. No obstante, en el caso de requisita de título o uso, tal terminación automática ocurrirá a los quince días después de dicha requisita, tanto si el buque se halla en alta mar como si se halla en puerto, a no ser que se hubiera llegado a un previo acuerdo por escrito con el Asegurado. Se efectuará extorno de la prima neta a prorrata diaria.

5. CESION.

Queda convenido que ninguna cesión de este seguro o de intereses en el o de cualquier suma que sea o deba ser pagada por el mismo, obligará o será reconocida por los Aseguradores, a menos que un aviso fechado de tal cesión o interés, firmado por el Asegurado y por el cedente en el caso de cesión subsiguiente, sea recogido en esta póliza y que ésta, con tal endoso, se presente antes del pago de cualquier reclamación o extorno de prima.

6. RIESGOS.

6.1. Este seguro cubre la pérdida de o daño al objeto asegurado causados por:

- 6.1.1. peligros de los mares, ríos, lagos u otras aguas navegables
- 6.1.2. incendio, explosión
- 6.1.3. robo con violencia por personas ajenas al buque
- 6.1.4. echazón
- 6.1.5. piratería
- 6.1.6. avería o accidente en instalaciones nucleares o reactores
- 6.1.7. contacto con aviones u objetos similares u objetos caídos de los mismos, medios de transporte terrestre, equipos o instalaciones de muelle o puerto
- 6.1.8. terremotos, erupciones volcánicas o rayos.

6.2. Este seguro cubre la pérdida de o daño al objeto asegurado causados por:

- 6.2.1. accidente durante las operaciones de carga-descarga o corrimiento de la estiba del cargamento o combustible,
- 6.2.2. estallido de calderas, roturas de ejes o cualquier defecto latente en la maquinaria o casco,
- 6.2.3. negligencia del Capitán, Oficiales, Tripulantes o Prácticos,
- 6.2.4. negligencia de reparadores o fletadores siempre que tales reparadores o fletadores no figuren como Asegurados bajo el presente contrato,
- 6.2.5. baratería del Capitán, Oficiales o Tripulación siempre que tal pérdida o daño no resulte de falta de la debida diligencia del Asegurado, Armadores o Gerentes.

6.3. El Capitán, Oficiales, Tripulación o Prácticos no serán considerados como propietarios, a efectos de esta Cláusula 6, aunque fueran partícipes en la propiedad del buque.

7. RIESGOS DE CONTAMINACION.

Este seguro cubre la pérdida de o daño al buque asegurado causada por cualquier autoridad gubernativa que actúe en virtud de los poderes otorgados a la misma para prevenir o mitigar un riesgo de contaminación, o una amenaza del mismo, que provenga directamente de un daño al buque del que los Aseguradores sean responsables bajo este seguro; quedando bien entendido que esa actuación de la autoridad gubernativa no resulte de falta de la debida diligencia del Asegurado, Armadores o Gerentes del buque, o de cualquiera de ellos, para prevenir o mitigar los referidos riesgos o sus amenazas. El Capitán, Oficiales, Tripulantes o Prácticos no serán considerados propietarios, en el sentido de la presente Cláusula 7, aunque fueran partícipes en la propiedad del buque.

8. $\frac{3}{4}$ DE RESPONSABILIDAD POR COLISION.

8.1. Los Aseguradores se comprometen a indemnizar al Asegurado las tres cuartas partes de cualquier importe o importes pagados por el Asegurado a cualquier otra persona o personas a causa de que el Asegurado haya resultado legalmente responsable de daños ocasionados por:

8.1.1. pérdida de o daño a cualquier otro buque, o propiedad a bordo de cualquier otro buque,

8.1.2. demora o pérdida de uso de cualquier otro buque o propiedad a bordo del mismo,

8.1.3. avería gruesa de, salvamento de, o salvamento bajo contrato de, cualquier otro buque o propiedad a bordo del mismo cuando tales pagos por parte del asegurado sean como consecuencia de colisión del buque aquí asegurado con cualquier otro buque.

8.2. La indemnización prevista en esta Cláusula 8, será adicional a la indemnización prevista por los demás términos y condiciones de este seguro y estará sujeta a las siguientes estipulaciones:

8.2.1. Cuando el buque asegurado entre en colisión con otro buque y ambos sean culpables, entonces, a menos que la responsabilidad de uno de los buques o la de ambos esté limitada por la ley, la indemnización bajo esta Cláusula 8 será calculada según el principio de responsabilidad cruzada, como si los Armadores respectivos hubieran sido obligados a pagarse mutuamente la proporción de los daños sufridos por cada uno de ellos, según pueda haber sido acordado al establecerse el saldo o importe pagadero por o al Asegurado a consecuencia de la colisión.

8.2.2. En ningún caso la responsabilidad total de los Aseguradores bajo las Cláusulas 8.1 y 8.2 podrá exceder su parte proporcional de las tres cuartas partes del valor asegurado del buque aquí asegurado, con respecto a cada colisión.

8.2.3. Los Aseguradores pagarán igualmente las tres cuartas partes de los costes legales incurridos por el Asegurado o que el Asegurado pueda verse obligado a satisfacer con respecto a procesos para dirimir la responsabilidad o la limitación de la misma, con el previo consentimiento por escrito de los Aseguradores.

EXCLUSIONES.

8.3. Quedará siempre entendido que por esta Cláusula 8 en ningún caso se indemnizará cantidad alguna que el Asegurado deba pagar con respecto de:

8.3.1. remoción o eliminación de obstáculos, restos, cargamentos, o cualquier otra cosa,

8.3.2. todo bien mueble o inmueble, o cualquier otra cosa, excepto otros buques o bienes a bordo de los mismos,

8.3.3. el cargamento u otras propiedades cargadas en el buque asegurado o los compromisos del mismo,

8.3.4. la pérdida de vidas, lesiones corporales o enfermedades,

8.3.5. polución o contaminación de todo bien mueble o inmueble, o cualquier otra cosa (excepto otros buques con los que el buque asegurado haya entrado en colisión o bienes a bordo de tales buques).

9. BUQUES HERMANOS.

Si el buque asegurado por la presente entrara en colisión con otro buque perteneciente en todo o en parte a los mismos Armadores o dependiente de la misma Gerencia, o recibiese de él servicios de salvamento, el Asegurado tendrá los mismos derechos por este seguro como si el buque fuese completamente propiedad de Armadores no interesados en el buque aquí asegurado; pero en tales casos la responsabilidad por la colisión o la suma a pagar por los servicios prestados, será sometida a un solo arbitro designado de común acuerdo entre Aseguradores y Asegurado.

10. AVISO DE RECLAMACION Y PRESUPUESTOS.

- 10.1. En caso de accidente por el cual pueda resultar una reclamación de pérdida o daño bajo este seguro, deberá darse aviso a los Aseguradores antes de la inspección y también, si el buque estuviera en el extranjero, al Agente del Lloyd más próximo, a fin de que los Aseguradores puedan designar un inspector que les represente si así lo desean.
- 10.2. Los aseguradores tendrán derecho a decidir el puerto al cual el buque deba dirigirse para entrar en dique o reparar (los gastos adicionales del viaje, efectuado para cumplir los requerimientos de los Aseguradores serán reembolsados al Asegurado) y los Aseguradores tendrán derecho de veto por lo que se refiere al lugar de la reparación o firma encargada de la misma.
- 10.3. Los aseguradores pueden también solicitar o exigir que se soliciten varios presupuestos de reparación del buque. Cuando un presupuesto así solicitado sea aceptado con la aprobación de los Aseguradores, se concederá una bonificación al tipo del 30 por 100 anual, sobre el valor asegurado, por el tiempo perdido entre la comunicación de solicitud del presupuesto y la aceptación del mismo, con la limitación de que tal tiempo sea exclusivamente perdido como consecuencia de la petición de presupuesto y con tal que sea aceptado sin demora después de recibida la aprobación de los aseguradores. Se abonarán con cargo a la bonificación citada cualesquiera sumas recobradas respecto al combustible y provisiones, nómina y manutención del Capitán Oficiales y Tripulación o de cualquier miembro de ella, incluyendo las cantidades admitidas en Avería Gruesa y por cualesquiera cantidades recobradas de terceros respecto de daños por detención y/o pérdida de beneficio y/o gastos, por el período que comprende la bonificación del presupuesto o cualquier parte de él. Cuando una parte del coste de las reparaciones de averías, no tratándose de un deducible, no sea recobable de los Aseguradores, la bonificación será reducida en una proporción análoga.
- 10.4. En el caso de incumplimiento de las condiciones de esta Cláusula 10, se deducirá un 15% del importe a que ascienda la reclamación.

11. AVERIA GRUESA Y SALVAMENTO.

- 11.1. Este seguro cubre la proporción del buque por salvamento, gastos de salvamento y/o avería gruesa, reducidos en razón de cualquier infraseguro, pero en el caso de sacrificio del buque por avería gruesa el Asegurado podrá

recuperar el total de la pérdida, sin antes hacer previo uso de su derecho de hacer contribuir a los otros interesados.

- 11.2. La liquidación será efectuada de conformidad con la ley y la práctica usual en el lugar donde termine la aventura común, si el contrato de fletamento no estipulara ninguna condición especial al respecto: pero cuando el contrato de fletamento así lo prevea, la liquidación se efectuará de acuerdo con las Reglas de York-Amberes.
- 11.3. Cuando el buque navegara en lastre y sin contrato de fletamento, se aplicarán las Reglas de York y Amberes de 1974 (excluidas las XX y XXI) y a tal efecto el viaje se entenderá continuado desde el puerto o lugar de salida hasta la llegada del buque al primer puerto o lugar que no sea de arribada forzosa o a un puerto o lugar al que se dirija exclusivamente para cargar combustible. Si ocurriera el abandono de la aventura originalmente contemplada en cualquier puerto o lugar intermedios, el viaje se considerará terminado allí mismo.
- 11.4. En ningún caso bajo esta Cláusula 11 se reconocerá reclamación alguna cuando la pérdida no haya sobrevenido con el fin de evitar o con relación al intento de evitar un riesgo asegurado.

12. FRANQUICIA DEDUCIBLE.

- 12.1. No se abonará ninguna reclamación derivada de un riesgo cubierto, a menos que el conjunto de todas las reclamaciones resultantes de cada accidente o evento separado (incluyendo las reclamaciones bajo las cláusulas 8, 11 y 13) excedan deen cuyo caso dicha cantidad será deducida. No obstante, los gastos de inspeccionar los fondos después de una embarrancada serán abonados si se ha incurrido especial y razonablemente en ellos, aunque no se encontrasen averías. Esta cláusula 12.1 no será de aplicación a una reclamación por pérdida total o pérdida total constructiva del buque, o en el caso de dicha reclamación, a ninguna asociada bajo la Cláusula 13, surgida del mismo accidente u ocurrencia.
- 12.2. Las reclamaciones por daños a consecuencia de malos tiempos durante una travesía marítima sencilla entre dos puertos consecutivos, serán tratadas como si fueran debidas a un solo accidente. En el caso de que estos malos tiempos se extendieran durante un período que no estuviese totalmente garantizado por este seguro, la franquicia deducible a aplicar, sobre la reclamación recobable bajo este contrato, se calculará en la proporción que el número de días de malos tiempos comprendidos en el período cubierto por este seguro, represente sobre el número total de días de temporal habido durante la

travesía marítima sencilla. La expresión “malos tiempos” contenida en esta Cláusula 12.2 se considerará que incluye contactos con hielo flotante.

12.3. Los recobros, excluidos intereses, de cualquier reclamación sujeta a la franquicia mencionada más arriba, serán abonados por entero a los aseguradores hasta el importe por el que la reclamación, sin deducir el recobro, exceda de dicha franquicia.

12.4. Los intereses comprendidos en los recobros, se distribuirán entre Asegurado y Aseguradores, teniendo en cuenta las cantidades pagadas por estos últimos y las fechas en que fueron hechos efectivos los pagos, aún cuando con la adición de estos intereses, los aseguradores pudieran recibir una suma mayor que la que ellos hubieran pagado.

13. OBLIGACIONES DEL ASEGURADO (SUE AND LABOUR).

13.1. En cualquier caso de pérdida o avería es obligación del Asegurado y de sus empleados o agentes, adoptar las medidas que puedan ser razonables al objeto de evitar o reducir una pérdida que sea recuperable bajo este seguro.

13.2. Sujeto a las estipulaciones que siguen y a la cláusula 12, los Aseguradores contribuirán a sufragar los gastos debida y razonablemente incurridos por el asegurado, sus empleados o agentes por tales medidas. No son recuperables bajo esta cláusula 13, la Avería Gruesa, ni Gastos de Salvamento (excepto los previstos en la cláusula 13.5), ni los gastos de defensa o reclamación por colisión.

13.3. Las medidas adoptadas por el Asegurado o los Aseguradores con el propósito de salvaguardar, proteger o recuperar el objeto asegurado, no serán considerados como una renuncia o aceptación de abandono ni prejuzgan en forma alguna los derechos de cada parte.

13.4. Cuando se incurra en gastos como resultado de la aplicación de la Cláusula 13, la responsabilidad de este seguro sobre tales gastos, guardará la misma proporción que la que represente el valor asegurado sobre el valor del buque aquí convenido o sobre el valor del buque en estado sano en el momento del acaecimiento que diera lugar a tales gastos, si el valor en estado sano excediera de dicho valor. Cuando los Aseguradores hayan admitido una reclamación por pérdida total y la propiedad asegurada se salve, lo estipulado anteriormente no será de aplicación, a menos que los gastos incurridos en el cumplimiento de las obligaciones del Asegurado excedan del valor de dicha propiedad salvada, en cuyo caso se aplicará únicamente a la cantidad de los gastos que excedan de dicho valor.

13.5. Cuando se admita una reclamación por pérdida total del buque dentro de este seguro y se haya incurrido razonablemente en gastos para salvar o intentar salvar el buque y otros bienes y no existan recobros o los gastos excedan a los recobros, entonces este seguro indemnizará la prorrata que le corresponda en tal proporción de los gastos o de los gastos que excedan de los recobros, según sea el caso, y que puedan considerarse como razonablemente incurridos en relación con el buque; pero si el buque fuese asegurado por menos de su valor en estado sano en el momento del siniestro que da origen a los gastos, el importe recuperable bajo esta cláusula, se reducirá en proporción al infraseguro.

13.6. La cifra recuperable bajo esta Cláusula 13 será adicional a las pérdidas de otra forma recuperables bajo este seguro, teniendo como límite la cantidad asegurada con respecto al buque.

14. NUEVO A VIEJO.

Las reclamaciones serán pagaderas sin deducción de nuevo a viejo.

Esta cláusula es perfecta para los propietarios del barco, ya que por ejemplo, un timón decrépito, oxidado al 90% que ya es necesario cambiar, se pierde durante encallamiento, será sustituido a expensas de la aseguradora por un nuevo timón.

15. TRATAMIENTO DE FONDOS DEL BUQUE.

En ningún caso se aceptará reclamación alguna con respecto al rascado, chorreado con arena y/u otra preparación de superficies, o pintura de los fondos del buque, a menos que:

15.1. el chorreo de arena y/u otras preparaciones de superficies de planchas de fondos nuevas se aplique y suministre en taller en tierra.

15.2. el chorreo de arena y/u otras preparaciones de superficies se aplique a: los extremos o superficies de las planchas contiguas a planchas renovadas o reparadas, que fueran dañadas en el transcurso de operaciones de soldadura y/o de reparación, superficies de planchas dañadas en el transcurso de operaciones de carenado, bien sea en su sitio o en tierra.

15.3. el suministro y aplicación de la primera capa de imprimación/anticorrosivo a aquellas superficies mencionadas específicamente en 15.1 y 15.2 que figuran anteriormente, sean aceptadas como parte de los costos razonables de las reparaciones, con respecto a las planchas de los fondos que resultaran dañadas a causa de un riesgo asegurado.

16. SALARIOS Y MANUTENCION.

En ningún caso se admitirá reclamación alguna, excepto en Avería Gruesa, por los salarios y manutención del Capitán, Oficiales, Tripulación, o de alguno de sus miembros, salvo en el caso de que se incurra en ellos únicamente por el traslado necesario del buque de un puerto a otro, a causa de reparaciones de daños cubiertos por los Aseguradores, o por viajes de pruebas con motivo de tales reparaciones, pero solamente por los salarios y manutención devengados mientras el buque esté en ruta.

17. COMISION DE AGENCIA.

En ningún caso se abonará cantidad alguna bajo este seguro en concepto de remuneración del asegurado por el tiempo y esfuerzos dedicados a la obtención y aporte de documentos o información, o con respecto a la comisión o gastos de cualquier gerente, agente, compañía de gerencia o agencia o similares, que hayan sido designados por o en nombre del Asegurado para realizar tales servicios.

18. DAÑOS NO REPARADOS.

18.1. El cálculo de la indemnización con respecto a reclamaciones por daños no reparados, se basará en la depreciación razonable del valor de mercado del buque en el momento de la terminación de este seguro que resultare de tales daños no reparados, pero sin que exceda los costes razonables de reparación.

18.2. En ningún caso serán responsables los Aseguradores por daños no reparados si posteriormente ocurriera una pérdida total (independientemente de si se halla o no cubierta por este seguro) durante el período cubierto por este seguro o cualquier ampliación del mismo.

18.3. Los Aseguradores tampoco serán responsables con respecto de daños no reparados que excedan el valor asegurado a la terminación de este seguro.

19. PERDIDA TOTAL CONSTRUCTIVA.

19.1. Para determinar si el buque constituye pérdida total constructiva, el valor asegurado será tomado como valor del buque reparado y no serán tenidos en cuenta el valor del buque averiado o desguazado ni de sus restos

19.2. Ninguna reclamación por pérdida total constructiva, basada en el costo de recuperar y/o reparar el buque, será indemnizable, a menos que tal costo

excediera del valor asegurado. Para tomar esta determinación, sólo deberá ser tenido en cuenta el costo relativo a un solo accidente o secuencia de daños derivados de un mismo accidente.

20. RENUNCIA AL FLETE.

En caso de pérdida total o pérdida total constructiva, los Aseguradores no harán reclamación alguna por flete, háyase cursado noticia de abandono o no.

21. GARANTIA DE DESEMBOLSOS.

21.1. Se autorizan los seguros adicionales siguientes:

21.1.1. Desembolsos, Comisiones de Administradores, Beneficios o Exceso o Incremento del valor del Casco y Máquina. Un importe que no exceda del 25% del valor aquí declarado.

21.1.2. Flete, Flete Contratado o Flete Anticipado, asegurado a término. Un importe que no exceda del 25% del valor aquí declarado, menos cualquier suma asegurada, como quiera que se describa, bajo la 21.1.1.

21.1.3. Flete o Alquiler bajo contratos por viaje. Un importe que no exceda del flete bruto o alquiler correspondiente al cargamento del viaje presente y el del cargamento del viaje sucesivo (incluyendo, si es necesaria, una travesía preliminar y una intermedia en lastre) más los gastos de seguro. En el caso de un fletamento por viaje, cuando el pago se efectúe sobre una base temporal, el importe autorizado del seguro se calculará de acuerdo con la duración estimada del viaje, supeditado a la limitación de dos travesías con carga, como queda establecido en la presente. Cualquier importe asegurado por 21.1.2 será tenido en cuenta y únicamente podrá ser asegurado el exceso de él, cuyo exceso deberá ser reducido en el flete o alquiler que se anticipe o gane por la cantidad bruta así anticipada u obtenida.

21.1.4. Flete anticipado si el buque sale en lastre y no bajo fletamento. Un importe que no exceda del flete bruto anticipado sobre el cargamento de la próxima travesía, debiendo ser dicho importe razonablemente estimado sobre la base del tipo corriente de flete en el momento del seguro, más los gastos de seguro. Cualquier importe asegurado bajo 21.1.2 deberá ser tenido en cuenta solamente el exceso podrá garantizarse.

21.1.5. Contrato de Fletamento o Alquiler a Tiempo (Time Charter) o Contrato de Fletamento o alquiler por Series de Viajes. Un importe que no

exceda del 50% del alquiler bruto que ha de ganarse según el contrato en un período no mayor de dieciocho meses. Cualquier importe asegurado bajo 21.1.2 deberá tenerse en cuenta y únicamente podrá asegurarse el exceso, que deberá ser reducido cuando el alquiler se haya anticipado o ganado bajo el contrato, en el 50% del importe bruto así anticipado o ganado, pero la suma asegurada no necesita ser reducida en tanto el total de las sumas aseguradas bajo 21.1.2 y 21.1.5 no exceda del 50% del alquiler bruto que ha de ser aún ganado según contrato. Un seguro bajo esta Sección puede empezar en el momento de la firma del contrato de fletamento.

21.1.6. Primas. Un importe que no exceda de las primas reales de todos los intereses asegurados por un período no superior a doce meses (excluyendo las primas aseguradas por las precedentes secciones pero incluyendo, si fuera necesario las primas o cuotas estimadas de cualquier seguro de Club o Guerra, etc.) con reducción a prorrata mensual.

21.1.7. Extornas de prima. Un importe que no exceda de los extornos reales que correspondan bajo cualquier seguro, pero que no sean recuperables en virtud del mismo, en caso de pérdida total del buque, ya sea por un riesgo asegurado o por cualquier otra causa.

21.1.8. Seguros, independientemente del importe que se estipule, sobre: Cualquier riesgo excluido por las cláusulas 23, 24, 25 y 26 que siguen.

21.2. Queda entendido que ningún seguro sobre cualquiera de los intereses enumerados en las precedentes 21.1.1 a 21.1.7 en exceso de las sumas en ellas autorizadas y ningún otro seguro que incluya la pérdida total del buque, P.P.I. (Policy Proof of Interest), F.I.A. (Full Interes Admitted) o subordinado a cualquier otra fórmula análoga, es ni será concertado para tomar efecto dentro de la vigencia de este seguro por o por cuenta del Asegurado, Armadores, Gerentes o Acreedores hipotecarios. No obstante queda convenido, en todo caso, que cualquier infracción de esta garantía no proporcionará a los Aseguradores defensa alguna en una reclamación del Acreedor hipotecario que haya aceptado este seguro sin conocimiento de tal infracción.

22. EXTORNOS POR AMARRE Y CANCELACION.

22.1. Serán extornados como sigue:

22.1.1. Prorrata mensual neta por cada mes no comenzado si este seguro se cancela de mutuo acuerdo.

22.1.2. Por cada período de 30 días consecutivos que el buque permanezca en un puerto o zona de fondeadero, con tal que dicho puerto o

zona de fondeadero hayan sido aprobados por los Aseguradores (con las licencias especiales que más abajo se indican):

(a)..... Por ciento neto, no estando bajo reparación.

(b)..... Por ciento neto, estando bajo reparación.

Si el buque se encuentra bajo reparación solamente durante una parte de un período por el cual procede reclamar un extorno, el extorno abonable será calculado proporcionalmente al número de días ocupados de acuerdo con a) y b) respectivamente.

22.2. SIEMPRE A CONDICION DE QUE:

22.2.1. No hubiera acaecido una pérdida total del buque, causada por un riesgo asegurado o de otro modo, durante un periodo cubierto por este seguro o cualquier ampliación del mismo.

22.2.2. No se abonará un extorno en ningún caso, cuando el buque esté fondeado en aguas expuestas, o no protegidas, o en un puerto o zona de fondeadero no aprobados por los Aseguradores, pero, siempre que los Aseguradores acepten que esta zona de fondeadero no aprobada se considera enclavada en las proximidades de un puerto o zona de fondeadero aprobados, los días durante los cuales el buque permanezca paralizado en la repetida zona no aprobada podrán ser añadidos a los días en que se encuentre en el puerto o zona de fondeadero aprobados para calcular el período de 30 días consecutivos, y el extorno se abonará por la parte proporcional de dicho período en que el buque se encuentre realmente inactivo en puerto o zona de fondeadero aprobados.

22.2.3. Las operaciones de carga o descarga, o la presencia de cargamentos a bordo, no serán óbice para la concesión de extornos, sin embargo, no serán concedidos extornos por cualquier período durante el cual el buque sea aprovechado como almacén de mercancías, o con el propósito de alijar otros buques.

22.2.4. En caso de cualquier modificación de la prima anual, los citados porcentajes de extorno serán ajustados convenientemente.

22.2.5. Caso de que un extorno abonable por la presente Cláusula 22 se base en 30 días consecutivos que afecten a pólizas sucesivas, contratadas por el mismo Asegurado, este seguro responderá solamente por un importe calculado proporcionalmente a los tipos de período mencionados en 22.1.2 (1) y/o (b) por el número de días comprendidos en el período de este seguro, al cual sea efectivamente aplicable un extorno. Ese período

sobrepuesto empezará a contar, a opción del Asegurado, bien desde el primer día en que el buque esté fondeado, o a partir del primer día de un período de 30 días consecutivos, como queda estipulado en los apartados 22.1.2 (a) o (b) ó 22.2.2 anteriores.

Las siguientes cláusulas tendrán carácter imperativo, prevaleciendo sobre cualquier otra condición establecida en este seguro y contraria a las mismas.

23. EXCLUSION DE GUERRA.

Este seguro no cubrirá, en ningún caso, pérdida, daño, responsabilidad o gasto causados por:

23.1. guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o movimiento civil originado por las mismas, o cualquier acto hostil de parte o contra un poder beligerante,

23.2. captura, embargo, arresto, restricción o detención (baratería y piratería exceptuadas) y las consecuencias de dichos actos o cualquier intento de los mismos.

23.3. Minas, torpedos, bombas u otros artefactos de guerra abandonados.

24. EXCLUSION DE HUELGA.

Este seguro no cubrirá, en ningún caso, pérdida, daño, responsabilidad o gasto causados por:

24.1. huelguistas, obreros en situación de cierre patronal o personas que participen en disturbios laborales, tumultos o conmociones civiles,

24.2. terroristas o cualquier persona que actúe por motivos políticos.

25. EXCLUSION DE ACTOS MALICIOSOS.

Este seguro no cubrirá, en ningún caso, pérdida, daño, responsabilidad o gasto derivados de:

25.1. la detonación de un explosivo,

25.2. cualquier artefacto bélico y causado por cualquier persona que actúe maliciosamente o en razón de un motivo político.

26. EXCLUSION NUCLEAR.

Este seguro no cubrirá, en ningún caso, pérdida, daño, responsabilidad o gasto derivados de cualquier artefacto de guerra en el que se emplee la fisión y/o fusión atómica o nuclear u otra parecida reacción o fuerza o materia radiactiva.

Anexo N° 3: REGLAS DE YORK Y AMBERES DE 1974.

Aprobadas por la XXXa Asamblea del Comité Marítimo Internacional el 5 de abril de 1974, Hamburgo.

Regla de interpretación.

En la liquidación de avería gruesa las siguientes Reglas señaladas con letras y números se aplicarán con exclusión de cualquier Ley y práctica incompatibles con ellas. Excepto en lo estipulado en las Reglas numeradas, la avería gruesa será liquidada de acuerdo con las Reglas señaladas con letras.

Regla A.

Existe un acto de Avería Gruesa cuando, y solamente cuando, se ha efectuado o contraído, intencional y razonablemente, algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro a los bienes comprometidos en una expedición marítima.

Regla B.

Los sacrificios y, gastos de Avería Gruesa serán soportados por los diferentes intereses contribuyentes, en las condiciones establecidas a continuación.

Regla C.

Solamente serán admitidos en Avería Gruesa aquellos daños, pérdidas o gastos que sean consecuencia directa del acto de avería gruesa.

Las pérdidas o daños sufridos por el buque o el cargamento, a consecuencia de retraso, ya sea en el viaje o posteriormente, y las pérdidas indirectas, tales como la demora y pérdida de mercado, no serán admitidos en Avería Gruesa.

Regla D.

Los derechos a obtener la contribución en avería gruesa no serán afectados aunque el acontecimiento que dio lugar al sacrificio o gasto pueda haberse debido a la falta de una de las partes en la aventura; pero esto no perjudicará a las acciones o defensas que puedan ejercitarse contra dicha parte en razón de tal falta.

Regla E.

Corresponde a la parte reclamante en Avería Gruesa el aporte de pruebas para demostrar que las pérdidas o los gastos reclamados son correctamente admisibles en Avería Gruesa.

Regla F.

Cualquier gasto extraordinario incurrido en sustitución de otro que hubiera sido bonificado en Avería Gruesa, será considerado como Avería Gruesa y así admitido, sin tener en cuenta lo ahorrado, si lo hubiera, a otros intereses, pero solamente hasta el importe del gasto de Avería Gruesa así evitado.

Regla G.

La Avería Gruesa será liquidada, tanto en lo que concierne a las pérdidas como a las contribuciones, sobre la base de los valores en la fecha y lugar cuando y donde termine la aventura.

Esta regla no afecta la determinación del lugar en el cual se practicará la liquidación de la Avería Gruesa.

Regla I. - Echazón de cargamento.

Ninguna echazón de carga será bonificada como Avería Gruesa a menos que tal cargamento se transporte de acuerdo con los usos reconocidos del comercio.

Regla II. - Daño causado por echazón y sacrificio para la seguridad común.

El daño causado a un buque y a su cargamento, o a cualquiera de ellos, por o a consecuencia de un sacrificio hecho para la seguridad común, así como por el agua que penetre por las escotillas abiertas, o por cualquier otra abertura practicada con el objeto de efectuar una echazón para la seguridad común, serán admitidos como avería Gruesa.

Regla III. - Extinción de fuego abordo.

El daño causado a un buque y su cargamento, o a cualquiera de ellos, por agua o de otro modo, incluso el que se produzca al varar o hundir un buque para extinguir el fuego abordo, será admitido en Avería Gruesa; sin embargo no se hará bonificación alguna del daño ocasionado por humo y calor, cualquiera fuera la causa.

Regla IV. - Corte de restos (despojos).

Las pérdidas o daños ocasionados por cortar los despojos o partes del buque, que previamente hayan sido arrancados o que se hayan perdido por accidente, no serán admitidos como Avería Gruesa.

Regla V. - Varada voluntaria.

Cuando un buque es encallado intencionalmente para la seguridad común, las pérdidas o daños consecuentes serán admitidos como Avería Gruesa, sin tomar en consideración si el encallamiento era inevitable.

Regla VI. - Remuneración por asistencia o salvamento.

Los gastos en que hayan incurrido las partes comprometidas en la aventura a causa de una asistencia o salvamento mediante contrato u otra forma, serán admitidos en Avería Gruesa en la medida en que dichas operaciones tengan por objeto preservar de un peligro a los bienes comprometidos en una expedición marítima.

Regla VII. - Daños causados a las máquinas y calderas.

El daño que se causa a cualquier máquina o caldera de un buque que se encuentre embarrancado y en situación de peligro, con el fin de reflotarlo, se admitirá en Avería Gruesa, siempre que se demuestre que aquél proviene de un acto realmente intencional de reflotar el buque, para la seguridad común, a riesgo de sufrir tal daño, pero cuando un buque esté a flote ninguna pérdida o daño por el funcionamiento de los elementos de propulsión y calderas será, bajo concepto alguno, admitido como Avería Gruesa.

Regla VIII. - Gastos de alijo en un buque encallado y daños consiguientes.

Cuando un buque está encallado y se procede a la descarga de su cargamento, provisiones o combustible o cualquiera de ellos, en circunstancias tales que esa medida constituye un acto de Avería Gruesa, los gastos extras de alijo, alquiler de lanchas y reembarque (si se realiza), así como las pérdidas y daños que resulten de tal motivo, serán admitidas como Avería Gruesa.

Regla IX. – Efectos y provisiones del buque quemados como combustible.

Los materiales y provisiones del buque o cualquiera de ellos, que en caso de peligro haya sido preciso quemar como combustible, para la seguridad común, serán admitidos

como Avería Gruesa, cuando y solamente cuando el buque se hubiera aprovisionado suficientemente de combustible; la cantidad estimada del mismo que hubiera sido consumida, calculada al precio corriente del último puerto de salida del buque y en la fecha de partida, se acreditará a la Avería Gruesa.

Regla X. - Gastos en puerto de arribada.

a) Cuando un buque haya entrado a un puerto o lugar de arribada o haya vuelto a su puerto o lugar de carga a causa de un accidente, sacrificio o alguna u otras circunstancias extraordinarias que exijan una determinación para la seguridad común, los gastos de entrada en tal puerto o lugar serán admitidos como Avería Gruesa y cuando el buque vuelva a salir nuevamente, con todo o parte de su cargamento primitivo, los gastos correspondientes a la salida de tal puerto o lugar, que sean consecuencia de la entrada o retorno, serán asimismo admitidos en Avería Gruesa.

Cuando un buque se encuentre en un puerto o lugar de arribada y haya de ser trasladado necesariamente a otro puerto o lugar porque las reparaciones no pueden efectuarse en el primer puerto o lugar, las disposiciones de esta Regla serán de aplicación al segundo puerto o lugar como si se tratara de un puerto o lugar de arribada y los gastos de tal traslado, incluyendo las reparaciones provisorias y el remolque, se admitirán en Avería Gruesa. Las estipulaciones de la Regla XI se aplicarán a la prolongación del viaje producida por aquel traslado.

b) Los gastos de manipuleo abordo o descarga del cargamento, combustibles o provisiones, ya sea en un puerto o lugar de carga, de escala o arribada, se admitirán en Avería Gruesa, cuando el manipuleo o descarga fuesen necesarios para la seguridad común o para permitir reparar las averías causadas al buque por sacrificio o accidente, si tales reparaciones fueran necesarias para proseguir el viaje con seguridad, excepto en aquellos casos en que la avería del buque se descubra en un puerto o lugar de carga o de escala, sin que haya ocurrido ningún accidente o circunstancia extraordinaria durante el viaje relacionados con tal avería.

c) Los gastos de manipuleo abordo o la descarga del cargamento, combustible o provisiones no se admitirán en Avería Gruesa cuando se haya incurrido en ellos únicamente con el fin de reestibarlos a consecuencia de cualquier alteración en la estiba sobrevenida durante el viaje, a menos que tal medida sea necesaria para la seguridad común.

d) Siempre que los gastos de manipuleo o descarga del cargamento, combustible o provisiones sean admisibles en Avería Gruesa, los gastos de almacenaje, incluyendo los del seguro contratado razonablemente, reembarque y estiba de dicha carga, combustible o provisiones serán igualmente admitidos en Avería Gruesa.

Pero si el buque es condenado o no prosigue su viaje original, los gastos de almacenaje serán admitidos en Avería Gruesa solamente hasta la fecha de la condena del buque o la del abandono del viaje, o hasta la fecha de la terminación de la descarga si la condena o abandono del viaje se produce antes de dicha fecha.

Regla XI. - Salarios y manutención de la tripulación y otros gastos ocasionados para ganar un puerto de arribada, etc.

a) Los salarios y manutención devengados razonablemente por el capitán, oficiales y tripulantes y el combustible y aprovisionamientos consumidos durante la prolongación del viaje ocasionada por la entrada de un buque en un puerto o lugar de arribada o por su retorno al puerto o lugar de carga, serán admitidos en Avería Gruesa, cuando los gastos de entrada en dicho puerto o lugar se admitan en la misma forma, de conformidad con la Regla X a).

b) Cuando un buque haya entrado o sido detenido en un puerto o lugar a consecuencia de accidente, sacrificio u otras circunstancias extraordinarias que hagan esto necesario para la seguridad común o para permitir que se repare el daño causado al buque por sacrificio o accidente, si las reparaciones fuesen necesarias para proseguir el viaje con seguridad, los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulantes, abonados razonablemente durante el periodo extraordinario de detención en tal puerto o lugar hasta que el buque esté o hubiera debido estar listo para continuar su viaje, serán admitidos en Avería Gruesa.

Sin embargo, cuando las averías del buque se descubran en un puerto o lugar de carga o de escala sin que ningún accidente u otra circunstancia extraordinaria en relación con estas averías se haya producido durante el viaje, entonces los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulación, así como el combustible y provisiones consumidos durante el periodo extra de detención con motivo de las reparaciones de las averías así descubiertas, no serán admitidos en Avería Gruesa, aun en el caso de que las reparaciones sean necesarias para continuar con seguridad el viaje.

Cuando el buque sea condenado o no continúe con su viaje original, los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulantes y el combustible y provisiones consumidos se admitirán en Avería Gruesa solamente hasta la fecha en que el buque fue condenado o la del abandono del viaje o hasta la fecha de terminación de la descarga del cargamento en el de condena del buque o abandono del viaje antes de esa fecha.

c) El combustible y aprovisionamientos consumidos durante el período extraordinario de detención, se admitirán como avería gruesa, a excepción del combustible y

provisiones que se hayan consumido en la ejecución de las reparaciones no admisibles en avería gruesa.

d) Los gastos de puerto devengados durante el periodo extraordinario de detención serán igualmente admitidos como Avería Gruesa excepto los gastos que se hayan devengado únicamente por razón de reparaciones no admisibles en Avería Gruesa.

e) A los efectos de ésta y de las demás Reglas, los salarios incluirán todos los pagos hechos al capitán, oficiales y tripulantes, o en su beneficio, tanto si tales pagos son impuestos por la ley a los armadores, como si resultan de las condiciones o cláusulas de los contratos de trabajo.

f) Cuando se paguen horas extraordinarias al capitán, oficiales y tripulantes para el mantenimiento del buque o para reparaciones, cuyo costo no sea admisible en Avería Gruesa, tales horas extraordinarias se admitirán en Avería Gruesa, sólo hasta el límite de la economía realizada en los gastos que se habrían efectuado y admitido como Avería Gruesa si no hubiera sido por dichas horas extraordinarias.

Regla XII. - Daño causado al cargamento en la descarga, etc.

Las pérdidas o daños sufridos por el cargamento, el combustible o las provisiones, al trasladarlos, almacenarlos, reembarcarlos o estibarlos serán abonados en Avería Gruesas cuando, y solamente cuando, el costo de las respectivas operaciones sea admitido como Avería Gruesa.

Regla XIII. - Deducciones del costo de las reparaciones.

Las reparaciones que se admitan en Avería Gruesa no estarán sujetas a deducciones por diferencia de "nuevo a viejo" cuando el material viejo se sustituya en su totalidad o en parte por uno nuevo, a menos que el buque tenga más de quince años, en cuyo caso la deducción será de un tercio.

Las deducciones se regularán por la edad del buque contada desde el 31 de diciembre del año en que se terminó su construcción hasta la fecha en que se produjo el acto de Avería Gruesa, excepto por lo que respecta a aislantes, botes salvavidas y similares, aparatos y equipos de comunicación y navegación, máquinas y calderas, para los cuales las deducciones se regularán según la edad de las diferentes partes a que se apliquen.

Las deducciones se efectuarán solamente sobre el costo del material nuevo o de sus partes, una vez terminado y listo para ser instalado a bordo.

No se hará ninguna deducción con respecto a provisiones, pertrechos, anclas y cadenas.

Los gastos de dique y de varadero y los de movimiento del buque se admitirán en su totalidad.

Los gastos de limpieza, pintado o recorrido de fondos no se admitirán en Avería Gruesa, a menos que los fondos hayan sido pintados o recorridos dentro de los doce meses anteriores a la fecha del acto de avería gruesa, en cuyo caso dichos gastos se admitirán por mitad.

Regla XIV. - Reparaciones provisorias.

Cuando a un buque se le efectúen reparaciones provisorias para la seguridad común o de daño causado por sacrificio de Avería Gruesa, ya sea en un puerto de carga, de escala o de arribada, el costo de tales reparaciones será admitido en Avería Gruesa.

Cuando se efectúen reparaciones provisorias de un daño accidental, únicamente con el fin de poder terminar el viaje, el costo de estas reparaciones será admitido como Avería Gruesa sin tener en cuenta la economía para otros intereses, si la hubiere, pero solamente hasta alcanzar la suma economizada de gastos que se hubieran incurrido y admitido en Avería Gruesa si tales reparaciones no se hubiesen efectuado en aquel lugar.

No se hará deducción alguna por diferencia de nuevo a viejo en el costo de las reparaciones provisorias que se abonen en Avería Gruesa.

Regla XV. - Pérdida de flete.

La pérdida de flete resultante de una pérdida o daño del cargamento será admitida en Avería Gruesa, tanto si es causada por un acto de Avería Gruesa, como si la pérdida o daño del cargamento se bonifica en igual forma.

Del importe del flete bruto perdido se deducirán los gastos en que el titular del mismo habría incurrido para ganarlo, pero que no ha incurrido por causa del sacrificio.

Regla XVI. - Valor a admitir por la carga perdida o averiada por sacrificio.

La suma a bonificar en Avería Gruesa por daño o pérdida de carga sacrificada será el importe de la pérdida sufrida sobre la base del valor en el momento de la descarga, establecido mediante la factura comercial entregada al receptor o, a falta de tal factura, sobre la base del valor embarcado. El valor al momento de la descarga incluirá el costo del seguro y el flete, salvo que este flete no esté en riesgo para la carga.

Cuando una mercancía así averiada sea vendida y el importe del daño no se haya convenido de otra forma, la pérdida que se admitirá en Avería Gruesa será la diferencia entre el producto neto de la venta y el valor neto de la mercancía en estado sano, computándose éste en la forma establecida en el párrafo primero de esta Regla.

Regla XVII. - Valores contribuyentes.

La contribución a la Avería Gruesa será establecida sobre los valores netos reales de las propiedades a la terminación de la aventura, salvo el valor del cargamento que será el del momento de la descarga, establecido mediante la factura comercial entregada al receptor o, a falta de tal factura, sobre la base del valor embarcado. El valor de la mercadería incluirá el costo del seguro y el flete, salvo que este flete no esté en riesgo para la carga, y previa deducción de las pérdidas o averías sufridas por la mercancía antes o durante la descarga. El valor del buque será estimado sin tomar en consideración el beneficio o detrimento que pueda representar cualquier contrato de fletamento por tiempo o casco desnudo al que esté sujeto.

A estos valores se añadirá el importe de las propiedades sacrificadas admitido en Avería Gruesa, si no está ya incluido. Del flete y del precio del pasaje en riesgo serán deducidos los gastos y remuneraciones de la tripulación que no se habrían devengado para ganar el flete si el buque y la carga se hubiesen perdido totalmente en el momento del acto de Avería Gruesa y no hayan sido admitidos en Avería Gruesa. Igualmente se deducirán del valor de las propiedades todos los gastos extras incurridos con posterioridad al acaecimiento que da lugar a la Avería Gruesa, excepto cuando los mismos se admitan en Avería Gruesa.

Cuando un cargamento es vendido en el curso del viaje, contribuirá por el producto neto de la venta, aumentado con lo que se le hubiera bonificado en Avería Gruesa.

Los equipajes de los pasajeros y los efectos personales que no hayan sido embarcados bajo conocimiento, no contribuirán a la Avería Gruesa.

Regla XVIII. - Averías al buque.

El importe que se admitirá en avería gruesa por daño o pérdida sufridos por el buque, sus máquinas y/o aparejos, cuando sean consecuencia de un acto de Avería Gruesa, será el siguiente:

a) En caso de reparación o renovación. El costo real y razonable de reparar o renovar el daño o pérdida, sujeto a las deducciones que procedieran de acuerdo con la Regla XIII.

b) Cuando no se repara o renueva.

La depreciación razonable derivada de tal daño o pérdida, pero que no excederá el costo estimado de las reparaciones.

No obstante, cuando el buque resulte ser una pérdida total, o el costo de las reparaciones del daño excediera el valor del buque una vez reparado, el importe que se admitirá en Avería Gruesa será la diferencia entre el valor estimado del buque en

estado sano, después de deducir el costo estimado de las reparaciones que no sean admisibles en Avería Gruesa, y el valor del buque en su estado de avería, pudiendo ser determinado éste por el producto neto de su venta, si la hubiere.

Regla XIX. - Mercancías no declaradas o falsamente declaradas.

Los daños o pérdidas sufridos por las mercancías cargadas sin conocimiento del armador o de su agente o por las que intencionadamente hubiesen sido objeto de una falsa declaración en el momento del embarque, no se abonarán en Avería Gruesa, pero tales mercancías estarán sujetas a la correspondiente contribución si se salvaran.

Las pérdidas y daños causados a las mercancías que hayan sido falsamente declaradas, con un valor más bajo que el efectivo, se abonarán sobre la base del valor declarado, pero contribuirán con su valor real.

Regla XX. - Adelanto de fondos.

Se admitirá en Avería Gruesa una comisión del 2 por ciento sobre el importe de los desembolsos de Avería Gruesa, distintos de los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulantes y del combustible y provisiones que no hayan sido reemplazados durante el viaje, pero cuando alguno de los contribuyentes interesados no haya suministrado su parte, los gastos en que se incurra para obtener los fondos necesarios, por medio de un préstamo a la gruesa o de otra manera o la pérdida sufrida por los titulares de la mercancía vendida a tal fin, serán admitidos en Avería Gruesa.

El costo del seguro de las cantidades adelantadas para pagar los gastos de Avería Gruesa será igualmente admitido en tal forma.

Regla XXI. - Intereses sobre las pérdidas abonadas en Averías Gruesa.

Sobre el importe de los gastos, sacrificios y bonificaciones, admitidos en Avería Gruesa se abonará un interés al tipo del 7 por ciento anual hasta la fecha de la liquidación de avería gruesa, debiendo tener en cuenta los reembolsos que hayan sido hechos en ese intervalo por los contribuyentes interesados, o suministrados por el fondo de depósitos de Avería Gruesa.

Regla XXII. - Inversión de los depósitos en dinero efectivo.

Cuando sean hechos depósitos en dinero efectivo, para garantía de la contribución que corresponda a la carga en el ajuste de Avería Gruesa, gastos de salvamento u otros gastos especiales, estos depósitos deberán ser ingresados, sin dilación alguna, en una cuenta especial, abierta conjuntamente a nombre de un representante designado por el armador y de un representante designado por los depositantes, en un Banco convenido

por ambas partes. La suma así depositada, juntamente con los intereses acumulados, si los hubiera, se conservará como garantía para el pago a los acreedores en razón de la Avería Gruesa, salvamento o gastos especiales, pagaderos por la carga y en atención a los cuales se han constituido los depósitos. Podrán hacerse pagos a cuenta o restitución de depósitos si éstos fueran autorizados por escrito por el liquidador de la avería, gastos depósitos y pagos o devoluciones, serán hechos sin perjuicio de la responsabilidad que en definitiva corresponda a las partes.

Capítulo VI.

GLOSARIO.

Assecuramentum₍₁₎: Palabra dictada en el decreto de Génova, Italia, que quiere decir Seguro, la cual fue usada con sentido moderno en el año 1409, la que disponía que se aceptaran ciertas excepciones dentro de los contratos de aquellos años.

Deducible₍₂₎: Se establece como un compromiso entre el asegurado y la aseguradora, es la participación del asegurado cuando ocurre un siniestro. La mayoría de las pólizas de seguros tienen un deducible, con la finalidad de que el asegurado tenga corresponsabilidad en los gastos que un accidente o una enfermedad generan. El deducible es una cantidad fija o un porcentaje, que se cubre en cualquier caso, es decir que nadie puede eliminar su pago. Esto quiere decir que todo gasto menor al deducible contratado, no será cubierto por la aseguradora.

Franquicia₍₃₎: La franquicia es el tanto por ciento o cantidad del valor asegurado, que será pagado por el Asegurado antes de que pueda cobrar su seguro. Sin embargo si la reclamación parcial es superior a ese porcentaje, el seguro pagará el paquete completo.

Broker₍₄₎: Corredor de seguros, profesional especializado en materias de seguro que asesora al asegurado acerca de la mejor manera de cubrir los riesgos que puedan afectar los bienes que el asegurado desee asegurar.

Slip₍₅₎: Lista en la que se recogen los detalles característicos de los riesgos a tomar, haciendo constar las iniciales y firma de la persona que asume dicho riesgo en el slip.

Institute Warranties₍₆₎: Garantías del instituto. Es un conjunto de garantías explícitas empleadas en el seguro marítimo mediante las cuales se aceptan límites de tráfico para las naves que no mantienen líneas regulares de viajes.

Pérdida Total₍₇₎: Una pérdida total puede ser verdadera o constructiva. A no ser que en la póliza se estipule otra cosa, el seguro contra pérdida total, incluye tanto la pérdida total verdadera como la pérdida total constructiva.

Póliza valorada o valuada₍₈₎: Una póliza puede ser valorada o no valorada. Una póliza valorada es una póliza que especifica el valor convenido de la materia objeto del seguro, si no hay fraude tal valor es concluyente, bien que la pérdida sea parcial o total, en la inteligencia que el valor fijado por la póliza no es concluyente para el

objeto de determinar si ha habido o no pérdida total constructiva, a no ser que la póliza provea otra cosa.

London Salvage Association₍₉₎: Provee asistencia técnica referente a salvamento y a la realización de inspecciones de nave, cargas u otros elementos marítimos representando los intereses de los aseguradores.

Pérdida total constructiva₍₁₀₎: Se designa con este nombre cuando el buque se encuentra averiado y destruido de tal forma que el costo de las reparaciones excedería el valor real del buque.

Valor CIF₍₁₁₎: Costo, Seguro y Flete, Abreviaturas inglesas de “cost”, insurance” y “freight”, que se utiliza en el negocio de transporte de mercancías, para significar que todos los gastos hasta el puerto de destino están incluidos en el precio.

Standard of the english marine policy₍₁₂₎: Estándares ingleses de pólizas marítimas.

Lex Rhodia₍₁₃₎: Ley que nació en las Isla de Rodas, Grecia, donde se aplicaba, una vez ocurrido el naufragio, que todo lo salvado era común.

Consignatario₍₁₄₎: Comisionista que actúa en un puerto como destinatario de un buque. Sus funciones son: anunciar a los cargadores la llegada del buque, carga e itinerario, hacerse cargo de la mercancía, gestionar ante la Aduana, asistir al capitán, entregar la mercancía para embarcar, recibir la mercancía desembarcada, gestionar el cobro de los fletes, gastos y posibles liquidaciones por averías.

FPA Absolutely₍₁₅₎: Free Particular Average Absolutely, Póliza Libre de Avería Particular, absolutamente (LAP).

FOD Absolutely₍₁₆₎: Free of Damage, Absolutely, Póliza Libre de Daño, Absolutamente.

National Association for the Promotion of Social Science₍₁₇₎: Asociación nacional para la promoción social de la ciencia, conocida también como Asociación de Ciencias sociales.

Línea regular₍₁₈₎: Son buques que brindan un servicio permanente con un tráfico determinado y con frecuencias determinadas.

Institute Voyage Clauses₍₁₉₎: Cláusulas del instituto para viaje de buques.

FOB: Free on Board₍₂₀₎: "Libre a Bordo" Abreviatura usada en algunos contratos de ventas internacionales. En estos contratos, el vendedor está en la obligación de colocar los bienes en su punto de embarque, listos para el envío.

FI₍₂₁₎: Free In, "Libre en", Implica que los gastos correspondientes a la operación de carga no están incluidos en el flete y correrán por cuenta de la mercadería. Si están incluidos los gastos de estiba y descarga.

Capítulo VII.

CONCLUSIONES.

Luego de finalizada esta tesis, y realizando un análisis profundo sobre ella, se concluye que los Seguros Marítimos representan una amplia sección del mercado de los Seguros en general, por encontrarse consolidados sobre la base de un tipo negocio, como es el transporte de mercancías vía marítima, el cual abarca montos monetarios muy elevados, por lo que cualquier daño que se produzca, tanto a la carga transportada, como a la nave en su totalidad, demanda instantáneamente indemnizaciones y/o reparaciones costosas, que sin la ayuda de un Seguro Marítimo, serían imposibles de asumir.

Las empresas marítimas poseen un encargado de Seguros Marítimos, persona a la cual le corresponde llevar al día la cancelación de todos aquellos seguros que demande la empresa, de realizar el cálculo de las primas a pagar, y revisar que la documentación se encuentre al día, entre otros. En la navegación propiamente tal, esta responsabilidad recae únicamente en el Capitán, siendo él la persona que se encontrará cara a cara con el siniestro, teniendo que tomar decisiones que son de elevada complejidad, tales como el abandono de la nave. Por lo cual, el capitán debe ser aquella persona idónea, sentido de responsabilidad, dispuesto a manejar todo lo correspondiente a los seguros de casco y maquinaria, de la carga, y en especial a los P & I Club. Ante la presencia de una circunstancia adversa deberá encontrarse capacitado para realizar los respectivos procesos en la mejor forma posible, a fin de no incurrir en irregularidades posteriores.

Es esencial que las partes involucradas en el Seguro Marítimo, tanto el asegurado como el asegurador, actúen siempre de buena fe, puesto que el contrato de Seguro Marítimo es un contrato de estricta indemnización, y por lo tanto no puede ser fuente de enriquecimiento para el asegurado. La prestación del asegurador debe ser de un valor equivalente a la disminución del patrimonio que le pudiera costar al asegurado un siniestro. Por lo que un Seguro Marítimo puede ser contratado por cualquier persona que tenga un interés en la conservación de la cosa asegurada, la cual deberá estar sometida a los riesgos de la actividad marítima. Dicho interés, junto con la suma asegurada, son factores importantes para la fijación del valor de la prima y de la indemnización en caso de siniestro.

En lo que respecta a las diferencias entre el seguro marítimo y el seguro terrestre, es preciso concluir que luego de la ocurrencia del siniestro en el seguro marítimo, el asegurado logra una gran participación contra el asegurador, ya que deberá realizar acciones de avería y dejación, en circunstancias en que en el seguro terrestre, la dejación es sólo aplicada por un acuerdo expresamente definido por ambas partes. Una

de las características especiales que posee el seguro marítimo respecto del terrestre, es la participación de los Clubes de protección e indemnización. Este tipo de sociedades toma cada día mayor relevancia, debido a que se preocupan de indemnizar respecto de aquellos gastos como por ejemplo daños a terceros, que cualquier seguro comercial tradicional no indemnizaría, o simplemente no serían parte de sus cláusulas.

Es importante destacar el gran aporte que han realizado los P & I Club`s en cuanto respecta a la contaminación marítima, ya que su sistema de cobertura, que aplica al tipo de derrame de hidrocarburos, es de mucho menor valor que cualquier otra clase de desastre, lo que se considera como una manera de castigo a este tipo de siniestros. En consecuencia, los siniestros de esta naturaleza han disminuido en un alto porcentaje a lo largo del tiempo.

El Seguro Marítimo continúa siendo uno de los más innovadores y movilizadores en el mercado mundial, por ser el origen de los seguros en general. Si no existiera el seguro, sería imposible que los distintos tipos de transporte actuaran, al menos por su propia cuenta y asumiendo los riesgos. Se podría afirmar que sin el seguro, desaparecería el comercio mundial, y es tal su importancia, que el progreso de la humanidad se debe en gran parte al comercio marítimo.

Para finalizar con las conclusiones de esta tesis, no cabe duda que en este mundo globalizado en el que vivimos, en que sus tres cuartas partes se encuentran compuestas por mar, el principal medio de transporte para la unión entre países, no sea otro que la vía marítima, por lo cual esta actividad seguirá creciendo y manteniendo su lugar de privilegio en el mercado de los seguros en general, dictando las pautas de las nuevas formas de aseguramiento mundial.

BIBLIOGRAFIA.

- “Introducción al Seguro Marítimo”, autor: Alfonso Ansieta Núñez.
- “Código de Comercio”, decimotercera edición.
- Manual de Seguros Marítimos, autor: Federico Blanco Baeza.
- Tesis: “El seguro marítimo: Riesgos Coberturas y Conflictos en el comercio del siglo XXI”, de Javier Alexis Castro Caro.
- “Fletamentos y términos marítimos de embarque”, editado por: Asociación de navieros españoles, Madrid.
- Diccionario de términos financieros ingleses de uso frecuente en español, autor: Miguel Castelo Montero.
- “El seguro marítimo”, autor: Walter M. Meller.
- Aspectos de la cobertura de los riesgos en el seguro marítimo”, autor: Ana María Perfetti H.
- “Instituto de estudios bancarios, autores: Guillermo Subercaseaux, Ana Ribera Campos.
- Apuntes de clases de Transporte Marítimo por profesora Astrid Santander.
- Diccionario básico de Seguros, autores: Julio Castelo, José Pérez.
- Guía de introducción al seguro II, autor: Nilo Peña.
- www.mundomartimo.cl
- www.definicionlegal.com
- www.svs.cl
- www.myweb.com
- www.riskmexico.com
- www.seguosenlaweb.com