

7
2ej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"ACATLAN"



"EL SEGURO MARITIMO"

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
A C T U A R I O
P R E S E N T A
LUIS ALEJANDRO TAVERA PEREZ

ASESOR: DR. JOSE EUSEBIO SALGADO Y SALGADO



ACATLAN, EDO. DE MEX.

1999

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2720/111



Universidad Nacional
Autónoma de México

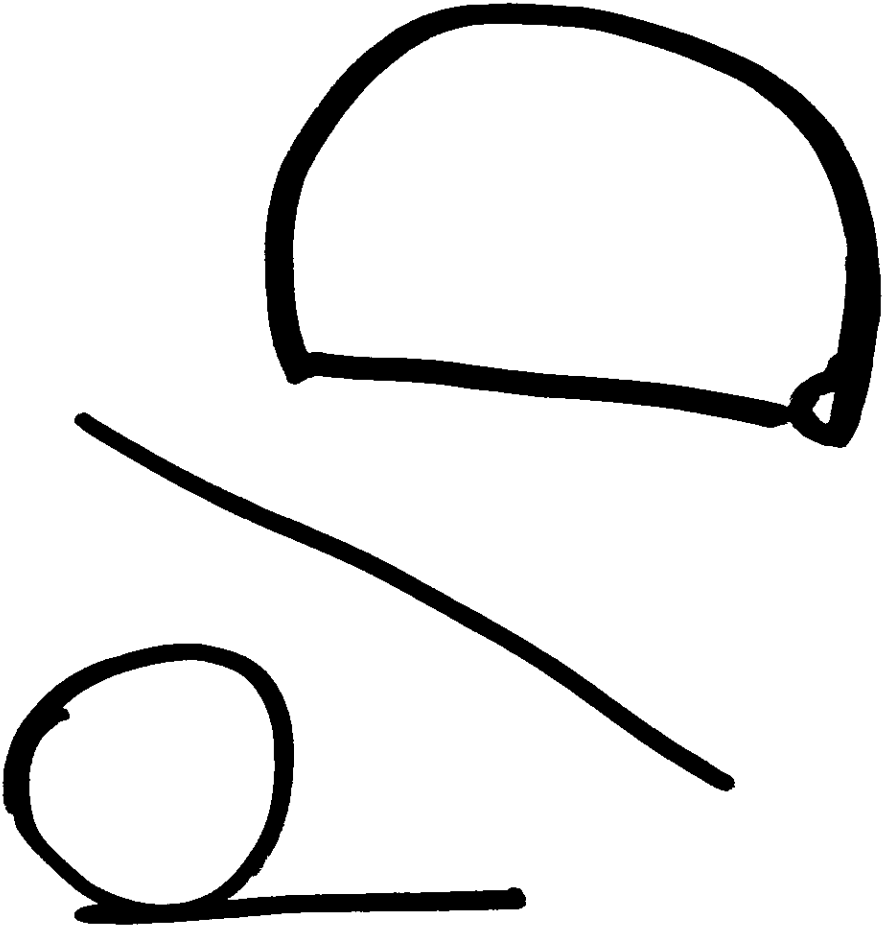


UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



*"Y viviré más allá de la muerte,
y contaré en vuestros oídos*

*Aún después de que la gigantesca ola
me lleve de regreso a la insondable
profundidad del vasto mar."*

Gibran Jalil Gibran.



EL SEGURO MARÍTIMO

Por

Luis Alejandro Tavera Pérez

marzo de 1999.

Dedicatoria.

A mi familia Miguel Tavera Hermida, Guadalupe Pérez Angeles y Miguel Angel Tavera Pérez por todos los años de felicidad y apoyo que me han brindado sin pedir nada a cambio, les dedico este trabajo como un pequeño homenaje y en gratitud por todo.

A la Universidad Nacional Autónoma de México; por que en sus aulas me forme como actuario y pasé años magníficos como estudiante; esperando regresar a esta amada institución en forma de profesor contribuyendo así al bienestar y prosperidad de mi patria y de la UNAM.

Al Dr. José Eusebio Salgado y Salgado por enseñarme a navegar dentro del conocimiento y a querer las cuestiones marítimas.

A mis amigos por las grandes juergas y las largas horas de estudio que hemos pasado juntos, además de la amistad y el apoyo; no menciono a alguien por que no me perdonaría omitir a alguno.

A los hombres de mar mexicanos por que considero que su forma de vida ha de ser maravillosa y esperando que algún día contemos con una marina mercante eficiente y poderosa que sea tan grande como nuestro país.

Al ex emperador de México Fernando Maximiliano de Habsburgo(+), por sus leyes marítimas que no supimos aprovechar.

ÍNDICE

Pag

INTRODUCCIÓN

CAPITULO 1

1

1 EL BUQUE

1.1 GENERALIDADES

1.2 CONCEPTO

1.3 RESEÑA HISTÓRICA

1.3.1. PRIMERAS CIVILIZACIONES

1.3.2. DEL EGIPTO A LA ROMA IMPERIAL

1.3.3. DE LOS VIKINGOS A LAS TRES CARABELAS

1.3.4. DEL SIGLO XVI HASTA NUESTROS DÍAS

1.4 EL BUQUE COMO BIEN MUEBLE

1.5 EL BUQUE COMO PATRIMONIO DEL ARMADOR

1.6 LA RESPONSABILIDAD DEL BUQUE

1.7 LA CLASIFICACIÓN DEL BUQUE

1.8 NACIONALIDAD DEL BUQUE

1.9 NORMAS NACIONALES E INTERNACIONALES DE NAVEGACIÓN

1.10 INGENIERÍA NAVAL

CAPITULO 2

40

2 LOS RIESGOS MARÍTIMOS

2.1 GENERALIDADES

2.2 CONCEPTOS DE RIESGO

2.3 RIESGOS NORMALES

2.4 RIESGOS EXTRAORDINARIOS

2.5 RIESGOS EN LA NAVEGACIÓN

2.5.1 ARRIBADA FORZADA

2.5.2 AVERÍA GENERAL

2.5.3 NAU FRAGIO

2.5.4 ABORDAJE

2.5.5 APRESAMIENTO

2.5.6 GUERRA

2.6 RIESGO DE CASCO Y MAQUINARIA

- 2.7 RIESGOS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN
 - 2.7.1 P&I SIMPLE
 - 2.7.2 P&I COMPLEJA
 - 2.7.2.1 DAÑOS A OBJETOS FIJOS O FLOTANTES
 - 2.7.2.2 DAÑOS A PERSONAS
 - 2.7.2.3 DAÑOS POR COLISIÓN
 - 2.7.2.4 OTROS
- 2.8 RIESGOS DE LA CARGA
- 2.9 RIESGOS DE ASTILLEROS

CAPITULO 3

72

- 3 EL SEGURO MARÍTIMO
 - 3.1 GENERALIDADES
 - 3.2 RESEÑA HISTÓRICA
 - 3.3 CONCEPTO
 - 3.4 CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO
 - 3.5 OBJETO DEL CONTRATO DEL SEGURO MARÍTIMO
 - 3.6 ELEMENTOS DEL CONTRATO
 - 3.7 TIPOS DE SEGURO MARÍTIMO
 - 3.8 EL SEGURO DE CASCO
 - 3.8.1 ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN NAVAL
 - 3.8.2 IDENTIFICACIÓN, CLASIFICACIÓN Y AGRAVACIÓN DEL RIESGO
 - 3.8.3 LA PÓLIZA Y SUS COBERTURAS
 - 3.8.4 CLÁUSULAS DEL INSTITUTO INGLES
 - 3.8.5 TARIFAS Y RECLAMOS
 - 3.9 SEGURO DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN
 - 3.9.1 LOS CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN
 - 3.9.2 EL SEGURO DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN
 - 3.9.3 SEGUROS POR CONTAMINACIÓN DEL MAR
 - 3.9.3.1. EL ESQUEMA "TOVALOP"
 - 3.9.3.2. PLAN CRISTAL
 - 3.10 SEGURO DE RESPONSABILIDAD DE LOS REPARADORES DE BUQUES
 - 3.10.1 RESPONSABILIDAD POR CONSTRUCCIÓN
 - 3.10.2 RESPONSABILIDAD POR REPARACIÓN

CAPITULO 4

120

4 EL SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

4.1 GENERALIDADES

4.2 CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

4.2.1 CONTRATO DE FLETAMENTO

4.2.2 CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

4.2.3 CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS

4.3 SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

4.3.1 CONCEPTO DE SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

4.3.2 COBERTURAS DEL SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

4.3.3 VIGENCIA DEL SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

4.3.4 CUANDO SE REALIZA EL SINIESTRO

4.4 TARIFICACIÓN

CAPITULO 5

134

5 EL SEGURO MARÍTIMO EN EL CONTEXTO MEXICANO

5.1 GENERALIDADES

5.2 LA MARINA MERCANTE MEXICANA EN LOS ÚLTIMOS 20 AÑOS

5.2.1 ESTRUCTURA DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA

5.2.2 ESTRUCTURA DE LA MARINA MERCANTE LATINOAMERICANA

5.3 EL SEGURO MARITIMO EN EL CONTEXTO MEXICANO

5.4 LA POBREZA MARITIMA MEXICANA

CONCLUSIONES

143

ANEXOS

I

BIBLIOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN

EL SEGURO MARÍTIMO es, uno de los más complejos en el aspecto técnico y teórico, debido a la diversidad de formas en que se presenta; aunado a esto, los tecnicismos contribuyen en gran parte a esa complejidad; además de la problemática que presenta el contexto internacional en el que se produce este seguro; que también es uno de los más antiguos del mundo por lo que se requiere tener un análisis de todos los elementos que lo conforman; así como de tener un conocimiento general del objeto que hace posible la existencia de este seguro, el cual será el buque.

El seguro marítimo en México no tiene la importancia económica que se debiera para un país con diez mil kilómetros de litorales y dos océanos bañando sus costas. Lo anterior quizá es debido a la poca tradición marítima de nuestro país y al marcado desdén de los mexicanos hacia las cuestiones marítimas, y esto se verá reflejado en el bajo impacto que tiene el ramo marítimo en el ramo de daños así como la falta de técnica para este seguro, haciéndonos dependientes de otros países para poder cotizar y evaluar las tarifas.

Por lo anterior el presente trabajo comienza con el capítulo denominado "EL BUQUE" en donde se contempla, en primera instancia, la definición jurídica del buque, para después dar paso a una reseña histórica, necesaria para poder entender la verdadera importancia del buque como uno de los motores de la economía mundial, se concluye el apartado con temas referentes a la personalidad del buque como son la clasificación, nacionalidad y la responsabilidad en los mares del mismo, así como elementos de construcción naval para definiciones técnicas de los elementos que constituyen una embarcación.

En el segundo capítulo se tratan los riesgos del mar, a los que están expuestas todas las embarcaciones y son susceptibles de cobertura en una póliza de seguro marítimo, tales como son la arribada forzada, naufragio, abordaje, arresto o guerra, entre otros; después se verán los riesgos de maquinaria y casco, P&I, para terminar con los a los que se puede ver sometida la carga que transporta el buque. Todo esto para que se observe la magnitud del factor riesgo que recae sobre el buque y la carga y que es necesario medir y evaluar para la correcta tarificación de este ramo.

Una vez que se conoce que es lo que se va a asegurar y contra que, se puede abordar el tema del seguro marítimo, del cual se darán una reseña histórica, para después ver los elementos de construcción naval, la identificación y clasificación del riesgo, la póliza, los distintos tipos de cobertura, tarifas y reclamos y otros seguros marítimos para concluir con los temas de reaseguro y coaseguro.

El seguro de transporte marítimo se trata en el cuarto capítulo, del cual se hablarán de los aspectos técnicos y legales de este ramo, a continuación se podrán observar los temas de avería gruesa, las reglas de York- Amberes e información estadística.

A manera de generalización en el capítulo final se vislumbrará la intervención del seguro marítimo en el mercado mexicano, en la sociedad, su relación con el seguro de daños, concluyendo con un apartado en donde se muestra el no aprovechamiento de nuestros recursos marítimos, el deterioro de la marina mercante mexicana y de las marinas de los países latinoamericanos.

Se termina el trabajo dando las conclusiones a que llegue después de todo el análisis de este ramo de seguros, abordando temas que van más allá de los límites de este trabajo pero que se deducen como posibles causas del estado actual del ramo marítimo.

CAPITULO I



EL BUQUE

*"Todo ha nacido del mar,
todo es sustentado por el mar;
concédenos, ¡Oh! océano, tú
eterno reinar."*

Goethe.



1.1- GENERALIDADES.

Durante 50 siglos, la explotación de la actividad de la navegación ha florecido y decaído, pero siempre ha sido importante para la humanidad; e incluso algunos autores consideran que el buque ya no es el principal protagonista de la empresa marítima, dándole este puesto al naviero, considerando esto desde un punto de vista jurídico, pero desde el punto de vista económico el lugar que ocupa el buque es inmutable, el conocimiento del buque como ente económico y objeto de derecho se hace necesario para el estudio del seguro marítimo.

La maravillosa complejidad del mundo marino lleva a la creación de cientos de reglas tanto nacionales como internacionales y debemos estar siempre a la expectativa de los cambios trascendentales en este rubro.

Se puede encontrar una serie de divergencias acerca de la personalidad del buque, de lo cual me inclinare a tratarlo como cosa o existencia económica sin dejar de comentar opiniones en contra.



1.2 CONCEPTO

Siendo el buque el invitado especial de este trabajo, es necesario comenzar por conocer que es un buque, es decir, a que tipo de bien nos estamos refiriendo y su importancia dentro de este trabajo.

La Real Academia de la Lengua Española nos define la palabra "BUQUE" como cabida, espacio o capacidad; en otra acepción lo tendremos como casco de la nave o barco con cubierta adecuado para navegaciones o empresas marítimas; haciendo notar que barco, es un vaso de madera, hierro u otro material que flota y puede transportar por el agua a personas o cosas.¹

El término "buque" puede atribuirse a la palabra celta "Buc" que significa magnitud, tamaño, masa; o al germánico "Buk" que es vientre, sin embargo el origen es muy incierto.²

Dentro de los términos jurídicos se toma como un bien mueble compuesto de diversos elementos como son el casco, las maquinas, las velas en su caso; dentro de la ley encontramos un concepto del mismo, en el Art. 2 que a saber dice:

"Embarcación: Toda construcción destinada a navegar cualquiera que sea su clase y dimensión."^{3 4}

Para la regla 15 de las reglas para la construcción de la póliza del Reino Unido buque es :

" El termino buque incluye el casco, materiales, almacenes de provisiones para los oficiales y tripulación , en el caso de veleros hay un trato especial y sólo en el caso de buques de vapor incluye las calderas, cuarto de máquinas si es aceptado por el asegurado"⁵

esta regla es de la primera cédula para el seguro marítimo Act 1906; en donde vemos claramente que no nos provee de una definición clara de lo que es un buque.

La palabra "buque" la encontramos definida en la Convención para la seguridad de la Vida Humana, de 1960, que lo señala como:

" todo flotador de cualquier naturaleza que sea, distinto de un hidroavión amarrado, susceptible de ser utilizado como medio de transporte en el agua"⁶

¹ Diccionario de la Lengua Española. Madrid, Real Academia Española, 1970. Décimo novena edición , pp. 202, 209 y 287. Cit, pos. Olvera de Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo. México, Edit. Porrúa, 1981. p. 79.

² Olvera de Luna, Omar. Op. cit., pp. 79 y 80.

³ "Ley de Navegación." México, Edit. Delma, 1995. p. 2.

⁴ La Ley de Navegación, del 23 de diciembre de 1993, Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994, derogó a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963.

⁵ Hardy Yvamy, E.R. LL.B., Ph.D. Marine Insurance. London, Butterworths & Co. LTD, 1979, 3a edición, p. 9.

⁶ Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. México, Editorial Herrero, S.A., 1984. Primera edición revisada, p. 54.



Por otro lado es conveniente señalar que en el sentido jurídico el buque es una cosa, aunque para algunos juristas tiene personalidad y es objeto de derechos y obligaciones, y para otros es una expresión de territorio nacional lo que lo ubicaría como bien inmueble y que despierta divergencias acerca de como debe tratarse al buque. Debe quedar claro que el buque es objeto de derecho y no sujeto de tal, aunque la historia nos marca que ha habido un caso en que se pretendía abrir un proceso penal contra un buque. Lo han querido asemejar a la persona física, ya que tiene como las personas, un nombre, domicilio, nacionalidad, nace, crece y muere cuando se hunde o es declarado innavigable.

Es evidente que el concepto jurídico es aplicable a los barcos que se dedican al comercio marítimo, es decir que un yate no es un buque o una embarcación propiedad del gobierno, luego, no es susceptible de ser llamado buque.

De todos modos tenemos que considerar que la definición, muchas veces va de acuerdo con propósitos muy distintos; por decir hay quienes lo tomarían como una colonia flotante o comunidad jurídica; o de hecho cayendo en el error de considerarlo territorio nacional, como lo indicaba la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Artículo 2o, del capítulo primero.⁷ Podemos encontrar bajo estos términos cientos de conceptos, desde los más simples hasta los más filosóficos pero no tendría yo, espacio suficiente, para comentarlos.

Para concluir el concepto y con la finalidad de homogeneizar ideas terminaré diciendo que el buque es:

“Todo vaso flotante destinado a navegar, impermeable al agua y con o sin medios propios de locomoción.”⁸

De otra forma más amplia lo podemos considerar como:

“ Buque es todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, fluvial o lacustre, incluidos los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos, así como toda construcción destinada al transporte por agua, aun cuando sea con fines de comercio, deporte, industria, pesca remolque u otro fin”.⁹

⁷ “ Ley de Navegación y Comercio Marítimos”. Apéndice general. Cervantes Ahumada, Raúl. *Op. cit.* p. 976.

⁸ Bustamante, Roberto. *Ingeniería Marítima*. México, Editorial Litorales, 1959. p. 357.

⁹ Salgado y Salgado, José Eusebio. “ El nuevo concepto del buque”, *PEMEX -LEX*, México, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, enero- febrero de 1995, núm. 89-90, p. 40.



1.3 RESEÑA HISTÓRICA

1.3.1 PRIMERAS CIVILIZACIONES

"Mientras exista el mar, habrá hombres de mar"

Con la frase dicha por el Almirante Castex, se confirma el hecho de que el hombre conoció el mar desde el momento en que vio la luz en este mundo; en consecuencia de esto es evidente pensar que se necesitarían miles de páginas para desarrollar la historia de 50 siglos que tienen los barcos con nosotros, por lo que este apartado se desarrollará en forma breve, destacando las fechas importantes y no entrando en detalles técnicos.

El hombre primitivo tuvo sus primeras experiencias de navegación debido a fenómenos físicos, como lo son lluvias, inundaciones, etc. De ahí que tuvo que buscar, primero, de como solventar esos problemas y después aventurarse dentro de las aguas en busca de alimentos y posteriormente en busca de aventuras.

La primera idea de flotar se tuvo posiblemente de algún tronco caído en las aguas de un río, y con ello la perspectiva de que el hombre lo podría hacer encima de algo que flotara, pero un árbol era insuficiente para trasladarlo de un lugar a otro, se tuvieron que unir varios para tal efecto; es decir que la balsa o almadía acababa de nacer.

Esto pudo ocurrir en lugares donde hubiera arboles en abundancia, sin embargo en las zonas donde se carecía de estos materiales la solución fue el amarrar pieles de animales hincadas o juncos y plantas de papiro que tenían el mismo efecto, después de esto vendrían las canoas hechas de un tronco hueco que son encontradas en distintas partes del mundo sin tener conexión entre si, pero de una similitud increíble.

La historia de las primeras embarcaciones es muy obscura y no se sabe cuando se empezaron a utilizar las velas y el remo, una de las primeras civilizaciones que se tienen referencias más aceptables es Egipto que comentaré a continuación, pero es evidente que para este tiempo el hombre ya había empezado a surcar las aguas y se había convertido en hombre de mar.



1.3.2 DEL EGIPTO A LA ROMA IMPERIAL

Se ubica a la primera embarcación de madera hacia el año 3500 antes de Cristo, construida por los egipcios, la cual se limitaba a navegar por el Nilo y es hasta Siglo XXVII a.C. durante el reinado del Faraón Sahura, que se estuvo en condición de surcar el mar, llegando hasta Siria, ya para el Siglo XV a.C. Egipto era la mayor potencia mundial en los mares en el gobierno de la reina Hatsepsowe, la cual mandaba su flota a Somalia para abastecerse de oro. Es importante señalar que fueron los egipcios los primeros en navegar por el canal de Suez cerrándolo a la navegación durante el reinado del 2do califa en el 760 a.C.¹⁰

Las naves egipcias medían entre 25 y 27 metros de eslora y eran impulsadas por remos y velas¹¹; fueron estas naves las que protagonizaron la primera batalla naval que conoce la historia, al mando del faraón Ramsés III, venciendo a los sirios, libios y filisteos en el año 1200 a.C.

Con el tiempo los fenicios tomarían el lugar de los egipcios en el dominio del Mediterráneo, debido a los cedros del Líbano pudieron construir embarcaciones con quilla y costilla, lo que se llamo *Birreme* que consiste en un navío con doble hilera de remos, con los cuales dominarían el Mediterráneo de costa a costa y serían amos del Mar Rojo; además sería la única marina que navegaba de noche debido a que se orientaban por la Osa Menor y la Polar. Como prueba de su astucia marinera cabe señalar que, veinte siglos antes que Vasco da Gama, circunnavegaron el África en un viaje de cuatro años de duración.^{12 13}

En el Siglo XIV a.C. ya surcaban el Mediterráneo los aqueos, que eran de raza griega, que con la Guerra de Troya echarían las bases para, un futuro dominio marítimo de las naves griegas. Las naves de la Guerra de Troya eran pequeñas y no es sino hasta los años 600 a.C. que contribuyen al desarrollo marítimo con los *Tirremes*, compuestos por tres hileras de remos, de unos 35 metros de eslora y 6 de manga, con una dotación de 170 remeros, 20 oficiales y alcanzaban una velocidad de 5 nudos.

Fueron los *tirremes* los protagonistas de la segunda gran batalla del mundo marino, Batalla Naval de Salamina, que se libró el 28 de septiembre del año 480 a.C. entre 310 *tirremes* griegos al mando de Temístocles, contra los 1297 navíos persas al mando del Rey Jerjes, la batalla favoreció a los griegos, con lo cual se salvó su imperio, pero tres siglos después caerían a manos de un imperio que estaba floreciendo, y que duraría mil años, este era, el Romano.^{13bis}

La Roma nace con el desembarco de Eneas en costas Italianas después de la derrota de Troya, pero es hasta el año 262 a.C. que se consolida la unidad

¹⁰ Angeluci, Enzo. Barcos Ayer, Hoy, Mañana. Barcelona, Edit. Argos, 1965. pp. 13 a la 16.

¹¹ Las naves carecían de quilla y costillaje, tenían vela cuadra y 26 remos.

¹² Partiendo del Golfo Arábigo y regresando a Egipto por el estrecho de Gibraltar.

¹³ Merrien, Jean. Historia de los Buques. Barcelona, Edit. Aymá, 1965, p. 76.

^{13bis} "Salamina, Batalla Naval de". Enciclopedia General del Mar. Barcelona, Ediciones Garriga, S.A., 1968. Segunda Edición. Vol. VII. pp. 1027 a 1030.



de la Península y Roma se atreve a construir su primera flota para enfrentarse a los cartagineses, teniendo la primera lucha en el año 200 a.C. en donde se emplea el puente de abordaje, llamado cuervo y el espolón el cual causó la derrota de los cartagineses, los cuales perdieron 7000 hombres y 44 navios.¹⁴

Cuatro años más tarde se volverían a enfrentar pero esta vez la suerte sería distinta pues la flota romana sería destruida y, solo se recuperarían nueve años más, tarde cuando en la batalla de Égates la flota cartaginesa perdió 130 navíos y 10,000 hombres además de la Primera Guerra Púnica.

La Historia nos dice que en este tiempo las naves eran *tirremes* con esporádicas apariciones de *tetrarremes*, *pentarremes* y hasta *eptarremes* pero éstos eran de difícil maniobra. Existen versiones de que en algún momento surcaron las aguas los *pentarremes* que según Polibio tenían hasta 300 remos y 200 soldados o el llamado "*Siracusia*", construido con la ayuda de Arquímedes, que tenía 20 hileras de remos, cuatro mástiles y ocho torres de catapulta y que si es que existió debió haber pesado aproximadamente 3600 toneladas.

La mayor nave que se tiene noticia, que es entre mito e historia, es la construida por orden de Ptolomeo Felópator rey de Egipto en el 285 a.C. ; que constaba de cuarenta hileras de remos, media 130 metros de eslora, 22 de manga y 27 de puntal; el numero de remeros era de 4000 y la dotación completa era de 8000 hombres, o sea el doble de tripulación de un portaaviones moderno.¹⁵

¹⁴ Angeluci, Linzo. *Op. cit.* pp. 19 y 20.

¹⁵ *Ibidem*, p. 20.



1.3.3 DE LOS VIKINGOS A LAS TRES CARABELAS

Los orígenes de los vikingos son poco explorados, pero considero prudente comenzar diciendo que la palabra "Vikingo" quiere decir rey del mar, y sin lugar a dudas que hacían gala a su nombre ya que eran los mejores marinos que el mundo haya visto jamás pues no había tempestad que los hiciera quedarse en tierra, desafiaban los grandes océanos con una facilidad inusual, no había fuerza capaz de oponérseles, saqueaban ciudades con la rapidez del trueno y luego volvían al mar.¹⁶

Las naves vikingas se constituían por casco con quilla y costillaje, tenían hasta 40 remos y un mástil lo que las hacía veloces y de fácil manejo podían transportar unos cien hombres; se llamaban "Drakars" o "Snekars", dragones y serpientes respectivamente, estos nombres los tenían debido a los adornos de sus proas.

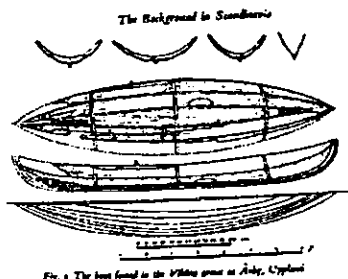
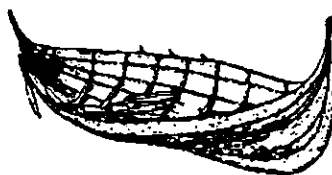


Fig. 1 The hull found in the Viking grave at Aky, Uppland

SHIPS AND SEAFARING



54 Gokstad rowing-boat

Plano de construcción de embarcación vikinga del siglo IX.

La mayor proeza realizada por estos hombres es la efectuada por Lief, hijo de Erik el Rojo, quién con 35 hombres y una nave, partieron de Groenlandia y en el año 1000 de nuestra era cruzó el océano y llegó hasta la desembocadura del Río Hudson donde ahora se encuentra Nueva York, en una aventura que solo Colón realizaría cuatro siglos después, pero la Historia no le otorgó el título de descubridor de América.¹⁷

Atraídos por las ricas regiones del sur, se lanzaron a la conquista de las tierras de Carlomagno en Francia, donde a través de un siglo de luchas llegaron cerca de París, hasta que Carlos el Simple les cedió lo que hoy es conocido como Normandía. Conquistada Normandía estaban listos para invadir la isla británica, lo cual solo lo habían hecho los romanos; y nadie más lo volvería a intentar con éxito.¹⁸

¹⁶ Merrin, Jean. *Op. cit.* p. 97

¹⁷ Angeluci, Enzo. *Op. cit.* pp. 22 a 25.

¹⁸ Normandía fue cedida en el año 911 de nuestra era.



Así en septiembre de 1066 Guillermo el Conquistador al mando de 3000 naves se lanzó sobre Inglaterra, venciendo a Harold, el último rey anglosajón, en octubre del mismo año; en la Batalla de Hastings, se dice que de aquí los británicos aprendieron a que sólo con una gran flota, la isla estaría a salvo en siglos venideros.

Dejando a los vikingos veamos a los herederos del Imperio Romano, que eran los de Bizancio, los cuales eran unos excelentes marinos; teniéndose que enfrentar contra el expansionismo árabe; lo que los llevó a una gran batalla en el año de 655, ganando los árabes que, sin embargo no pudieron explotar su victoria, debido a la invención del "*fuego griego*"¹⁹, una arma incendiaria que impidió la toma de Bizancio por mucho tiempo, hasta la toma de Constantinopla por los turcos en 1453.

Las naves de esas épocas no varían en mucho con las romanas, solo en que traían una especie de castillos en proa y popa, que no estaba unido al casco de la embarcación, y servían para los arqueros. Los árabes poseían barcos parecidos a los bizantinos. De entre las guerras de normandos y árabes nacieron las repúblicas marítimas de Italia.

La primera en constituirse fue la de Pisa, que ya para el año 603, se podía decir que tenía una gran flota, y con la cual se libraría de la influencia bizantina; llegando a rivalizar con esta. Después de ese momento de gran esplendor, inició en 1300 una decadencia cayendo finalmente en 1406 bajo la influencia de Florencia.²⁰

La República de Amalfi surgió en el año 839, año para el cual era una floreciente ciudad marítima. Los amalfitanos se lanzaron a la conquista de los mercados del próximo Oriente, y no siendo personas de muchos escrúpulos, con tal de alcanzar sus propósitos, llegaron a aliarse con sarracenos en contra de Bizancio, sin embargo, no pudieron con el poder de los normandos y acabaron cayendo bajo su dominio. Cabe señalar que en esta república nace la brújula²¹ o por la menos la aplicación de la misma para efectos de navegación.

Para las repúblicas marítimas como son, Génova, Pisa y Venecia, las cruzadas tuvieron una importancia vital para el desarrollo de las mismas, debido a que eran las únicas que disponían de la flota suficiente para el transporte de los ejércitos santos. Por citar un ejemplo cabe mencionar que para la cuarta cruzada en el año de 1202, la pura flota de Venecia transportó a Tierra Santa 4500 caballos y jinetes, 9000 escuderos y 20,000 soldados en 1202 naves.

La pugna entre estas repúblicas, por el dominio del Mediterráneo, las llevó a la creación de la *Galera*; que era una nave de mucha eslora, de un orden de remos, de un solo mástil que tenía una vela triangular, llamada latina para diferenciarla de la cuadrada; es en este tipo de embarcación donde se comienza a usar el cañón como arma ofensiva.

¹⁹ El "Fuego Nuevo"; se supone que era una mezcla de nafta, resinas y alcanfor.

²⁰ Angeluci, Enzo. *Op. cit.* p. 29.

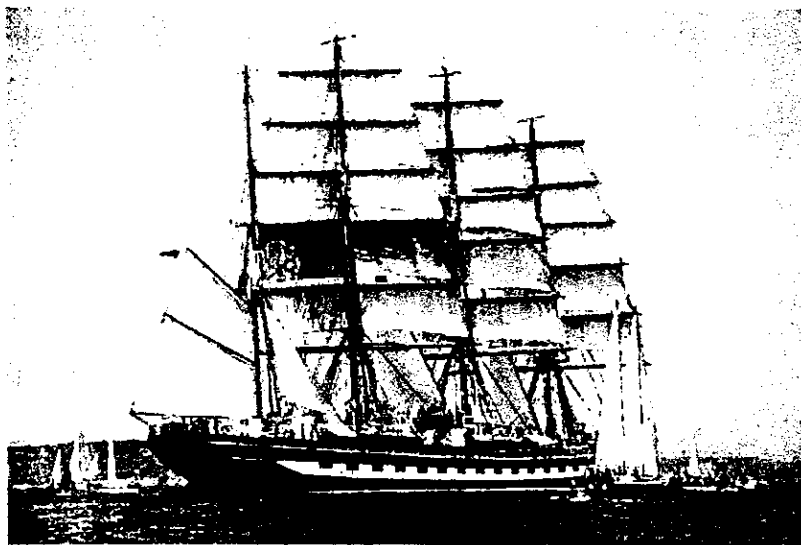
²¹ Su brújula consistía en una varilla magnetizada fija en trozo de madera que flotaba en un recipiente de agua.



A las Repúblicas Marítimas se debe el fortalecimiento del Derecho Marítimo, y es aquí donde nace el Seguro Marítimo; 23 de octubre de 1347.

Las constantes guerras entre las ciudades itálicas, las llevaron al ocaso, dando paso a nuevas ponencias navales, en donde el remo se vería relegado por las grandes velas.²²

En 1300 la navegación era a toda vela, las embarcaciones tenían el timón a popa, lo que las hacía más maniobrables y eran de uso mercante hasta que en el año 1338 con la Guerra de los Cien Años entre franceses e ingleses, se dota a estas naves de cañones y el 24 de junio tuvo lugar la primera batalla de estas naves, más de 200 naves francesas fueron derrotadas por los ingleses, que iban al mando de Eduardo III, Francia perdió 180 navíos y 30,000 hombres.²³



Cuatro Mástiles de bandera rusa, utilizado como buque escuela de la armada rusa.

Mientras los ingleses y franceses peleaban, Portugal y España se consolidaban como potencias navales, de sus astilleros habían salido las primeras *carracas*, que eran naves de carga redondas de notables dimensiones y fuertemente armadas, así también las *carabelas* para la navegación en Gibraltar.

Para esas alturas los tiempos ya están maduros para una empresa que cambiaría los conocimientos geográficos de nuestro planeta. Un italiano, Cristóbal Colón después de navegar por Inglaterra y Portugal en busca de fortuna se va a la Corte de España, donde reinaban Fernando de Aragón e Isabel de Castilla; que estaba dispuesta a costear una expedición para abrir una ruta hacia las Indias.

²² Merricn, Jean. *Op. cit.* p. 170.

²³ Angeluci, Enzo. *Op. cit.* pp.31 a 34.



Así el 3 de agosto de 1492 Colón , abordo de una carraca la "Santa María" y dos carabelas , "La Niña" y "La Pinta", con unos 98 hombres en total , zarpaba con rumbo desconocido en mar abierto. Después de una larga travesía, el 12 de octubre, el vigía de la Pinta gritó -¡Tierra!. Poco después Colón ponía pie en la isla, la que bautizó con el nombre de San Salvador, creyendo que había llegado a las Indias, no se percató de que había encontrado el nuevo mundo, es decir América.²⁴

²⁴ "Pinta" 25.2 m. De eslora, 7.28 m de manga, desplazaba 154 toneladas, dotación 30 hombres.

"Niña" ; 24 m de eslora, 7.29 de manga, desplazaba 157 toneladas, dotación 18hombres.

"Santa María"; 26m de eslora, 8 de manga, desplazamiento de entre 250 y 300 toneladas, no regresó del viaje.

Ibidem, p. 34.



1.3.4 DEL SIGLO XVI HASTA NUESTROS DÍAS

Un año después del encuentro de América, los portugueses y los españoles se dividen el planeta, mediante la donación hecha por el Papa Alejandro VI; con la Bula Intercátedra del 3 de mayo de 1493. Los ingleses y franceses tuvieron que conformarse con la piratería, cosa que no hacían nada mal pero ese puesto también lo ocupaban los turcos lo que los llevó en el año de 1571 a la famosa batalla de Lepanto donde se enfrentaron 208 galeras españolas y venecianas contra 271 naves turcas; perdiendo estas últimas 80 unidades y 30,000 hombres. Esta batalla vio nacer a una nueva embarcación llamada la *galeaza* que era una nave más grande que la galera y contenía 50 cañones de alto calibre, con una dotación de 550 marinos y 200 soldados iba a ser la nave de guerra por excelencia en el Mediterráneo durante un siglo.

Para el dominio de los océanos se empleaban los *galeones* y posteriormente los *bajeles*, los *galeones* eran naves de casco más ligero que la *carraca* pero mejor armada y funcionaba como nave de carga, medían aproximadamente 40 metros de eslora por unos 10 de manga y tenían tres o cuatro mástiles de velas cuadradas y latinas, portaban unos 60 cañones y eran el símbolo del poderío español.

Las interminables correrías de los corsarios ingleses contra los galeones españoles e incluso contra tierra continental ocasionaron que el rey Felipe II mandara una armada de 132 embarcaciones con la finalidad de destronar a Isabel I, quien apoyaba a los piratas de la isla, pero el mal tiempo y la falta de experiencia del capitán de la flota hicieron que ésta perdiera 60 unidades, quedando así, perdida la "*Armada Invencible*", mote puesto por los ingleses y holandeses.

El duro golpe que recibió España lo aprovecharían los holandeses, quienes en 1600 saquearían las Islas Canarias y dos años más tarde fundarían la Compañía de las Indias Orientales con la única idea de desbanca a los portugueses del comercio con el Oriente además de competir con los españoles en las rutas oceánicas. Esto los conduciría a enfrentarse en 1639, y con la ayuda del Cardenal de Richelieu, derrotando a los españoles en la batalla de las Dunas, en lo que era el principio del ocaso del Imperio Ibérico.²⁵

Para el año de 1650 se reorganizan las flotas navales de los países más importantes del Continente Europeo, así también la forma de pelear de las mismas, por ejemplo los ingleses implementan la formación en línea que, la forman las embarcaciones de acuerdo a su número de cañones en orden decreciente, con la finalidad de concentrar el fuego en un solo punto.

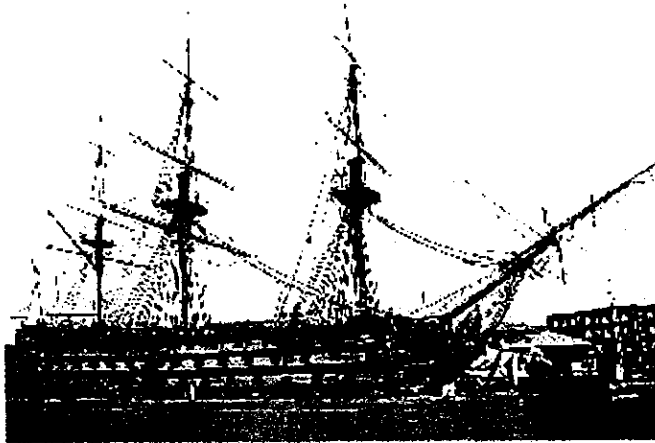
Los ingleses para esta época se aprestan para ser la primera potencia mundial, puesto al que llegarían luego de derrotar al Imperio Napoleónico en Waterloo en 1815, y ocuparían hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial. Pero mientras llega ese momento, el Arsenal de Venecia considerado el más grande del mundo, capaz de montar una galera en solo dos horas; Venecia construía

²⁵ *Ibidem*, pp. 34 a 57.



barcos para muchos países del mundo y por supuesto los de la armada de la serenísima, para mantener la guerra contra los piratas turcos.

Mientras Europa se dedicaba a la guerra, en América las colonias inglesas obtenían su independencia en el año de 1781, los franceses las apoyarían y esto traería el último gran encuentro entre estas dos potencias, en 1805 la flota inglesa comandada por el almirante Nelson abordo del "Victory", derrota a la flota de Napoleón en Trafalgar, en donde pierde la vida el propio Nelson, no sin haber salvado con ello, a Inglaterra.



"Victory" Buque insignia del almirante Nelson, abordo del cual venció a la escuadra de Napoleón en la batalla de Trafalgar, muriendo el propio almirante en la pelea; buque conservado hasta nuestros días por la Armada Británica.

Desde el momento en que el hombre empezó a dominar las aguas se vio en la necesidad de no depender de los vientos o del remo para navegar. Este problema se comenzaría a resolver con la invención de la máquina de vapor en 1704, pero no es sino hasta 1804 en que Robert Fulton construye el "Clermont", primer buque a vapor de la historia para pasajeros, que hacía su recorrido por el río Hudson, con una distancia de 150 kilómetros en solo 32 horas. Es óbvio que ésto sólo fue posible después de una serie de experimentos y fracasos en lo que al vapor se refiere.

El honor de surcar el mar, por primera vez en un buque de vapor, corresponde a John Stevens, que lo hizo de Filadelfia a Nueva York. Mientras tanto en Europa el vapor también tenía su aceptación en la persona de Henry Bell que, con el "Comet", en 1812 inauguraba un servicio de pasajeros y en el "Clyde", entre Glasgow y Grenock. Para 1813 el "Elise" cruzaba por primera vez el Canal de la Mancha, pero las 17 horas requeridas para este viaje hizo pensar que las máquinas de vapor eran buenas para los ríos y no para el mar abierto.



La historia del vapor se llenaría de gloria cuando el 22 de junio de 1819, el "Savannah" entraba en Liverpool, habiendo zarpado de Estados Unidos, el vapor había conquistado el Atlántico en 27 días, seis años después, el "Enterprise" circunnavegaba África en solo 103 días aunque las máquinas sólo las utilizaron 64.

Fue vertiginoso el desarrollo de los buques de vapor, tan sólo en Inglaterra en 1825 existían 170 barcos, unos pocos años después empezaba una línea trasatlántica. Desde ese momento la visión de la gente para con el vapor fue mejorando, aunque veían como buena fortuna que los barcos tuvieran mástiles.²⁶

Fue hasta 1842 cuando el "Driver" le dio la vuelta al mundo utilizando la fuerza de sus máquinas. En esos años se bota el "Great Britain" con casco de hierro y propulsión a hélice, capaz de transportar a 260 pasajeros y 1200 toneladas de carga.

Ésta es la era de los grandes tonelajes, prueba de ello lo es el "Great Eastern" con un arqueo de 32,000 toneladas, motor de 4500 Hp, velocidad de 14 nudos, con capacidad de 5000 pasajeros; pero este barco se adelantó 40 años a su época y tuvo que pagar las consecuencias, siendo destinado al tendido de cables telefónicos entre Europa y América.

Uno de los fenómenos que contribuyó al desarrollo de las líneas de pasajeros fue, la emigración de Europa al nuevo continente, los números lo confirman : De 1820 a 1920, 72 millones de personas salen de Europa con destino a América ; de Italia tan sólo en 1900 salían 300,000 cada año hasta 1914; por lo tanto las compañías tenían que hacer frente a este reto, lo que ocasionó una baja en los costos de los pasajes.

La comodidad que el hombre siempre ha buscado se ve coronada en los trasatlánticos, pues en 1789 se vio en uno de esto la luz eléctrica, en 1905 llevaban una orquesta para divertir a los pasajeros. Las máquinas se modernizaron con la invención de la turbina con lo que se obtuvo una mayor velocidad.

La invención del motor de nafta le sucedió al vapor y después vino el motor a diesel en 1903, que lo ocuparon lo barcos de carga principalmente. En 1886 fue botado el primer frigorífico y en 1896 el primer petrolero llamado el "Gluckauf".²⁷

Los veleros iban a dar su último grito para no dejar de existir , con la construcción de los Clippers de origen norteamericano, los cuales eran el perfeccionamiento de las velas, pues aprovechaban hasta los más débiles vientos, surcaban los océanos con una velocidad sin competencia, por ejemplo el "Lightning" que circunnavegaba África en solo sesenta y tres días con 700 pasajeros y carga.

Sin embargo, para 1905 el vapor había ganado la batalla por el dominio de los mares, pues para ese año navegaban 19,153 vapores contra 10,603 veleros, 29, 963,392 toneladas en vapor por solo 6.,037, 501 de los de velas. La máquina había superado a las velas a tan solo un siglo de su aparición.

²⁶ Andeluci, Enzo. *Op. cit.* pp. 55 a 66.

²⁷ *Ibidem.* pp. 60 a 65.



El tonelaje de las embarcaciones fue aumentando en poco tiempo, barcos hasta de 56,000 toneladas eran vistos como normales con una seguridad bastante aceptable, sólo teniendo que mencionar al "Titanic" que en 1912 se hundió frente a las costas de Terranova, llevando a la muerte a más de 1500 pasajeros.

Hoy en día surcan los mares del mundo más de 80,000 barcos mercantes de todos los países, con un total aproximado de 160 millones de toneladas, más de doble del que había al estallar la Segunda Guerra Mundial.

La mayor flota mercante era la inglesa, con 21,565,200 toneladas, lo que muestra que las pérdidas ocasionadas en la Segunda Guerra Mundial, ya ha quedado en el olvido. Basta mencionar que al término de la misma, el tonelaje mundial era de 69,317,000 toneladas, un millón más que al inicio, esto se debía al esfuerzo hecho por los Estados Unidos, para botar en sólo seis años de guerra, 44 millones de toneladas, para suplir las 21 millones, que les hundieron los alemanes.²⁸ Actualmente las rñayores flotas mercantes del mundo son las de los países de libre registro o de bandera de conveniencia como Liberia que cuenta con 50 millones de toneladas y Panamá, disputandose el primer lugar con Japón y Noruega.

La marina mercante mexicana cuenta con 47 buques de más de 1000 toneladas de registro que suman 839,168 toneladas de registro, de los cuales 35 pertenecen al Estado; si estas cifras son comparadas con el año de 1986, para el cual nuestro país contaba con un tonelaje de 1,316,480 TRB, con 97 buques, nos podremos dar cuenta de que estamos perdiendo nuestra marina mercante.

Además la capacidad de construcción de los astilleros mexicanos también se ha visto mermada ya que para el año de 1986, México tenía en construcción 224,456 toneladas de las cuales el 61% estaba en astilleros mexicanos, para el 1o de enero de 1996 nuestro país no tiene barcos en construcción, cosa que es verdaderamente alarmante y triste.^{28bis}

²⁸ Andeluci, Enzo. *Op. cit.* p. 70 a 156.

^{28bis} Ver los Anexos para este capítulo, donde se dan los tonelajes por país, número de barcos etc; de fuentes como el "Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana" y el "Lloyd's Register of Shipping"



1.4 EL BUQUE COMO BIEN MUEBLE

Una vez que hemos conocido el concepto y la historia del buque, seguiremos con un aspecto de importancia, que es el tratamiento o la caracterización que se le debe dar al buque. Como ya se ha hecho mención ha habido casos en los que se le trata como parte del territorio nacional; el primer caso fue hecho por Prusia en 1754 con finalidades crediticias que no tiene caso mencionar; y aún nuestra derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Artículo 2²⁹, hace mención de ello, pero por otro lado en el Artículo 756 del Código Civil para el Distrito Federal nos indica que:

"Las embarcaciones de todo género son bienes muebles"³⁰

ésto lo encontramos también en Ley de Navegación del 23 de diciembre de 1993 en el Artículo 67, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994.

"Se aplicarán a los navios las normas relativas a los bienes muebles".³¹

La Historia nos marca que el buque fue considerado como bien mueble, desde 1666, en un Código europeo, también lo podemos encontrar en el Código de Comercio español de 1885, en el Art. 585 que nos dice:

"Para todos los efectos del derecho sobre los que no se hiciera modificación o restricción por los preceptos de este Código, seguirán los buques su condición de bienes muebles".³²

Por lo tanto lo consideraremos como una cosa dentro de los límites de este trabajo, teniendo que mencionar que para lo referido a este concepto existe mucha disyuntiva entre si es mueble o inmueble, pero no teniendo yo amplios conocimientos jurídicos, no considero prudente en contravenir o poner en tela de juicio a las fuentes de información; solo me conformare diciendo que existen diversas formas, en las cuales el buque es tratado como inmueble, estas son: La forma en que se registran y que pueden ser hipotecados.

Un concepto que se requiere para comprender la personalidad del buque como cosa es, la de **UNIVERSALIDAD DE HECHO**; que es la conjunción de bienes individualizados, que mediante una transformación forman un todo u otro bien determinado; y tienen un fin determinado, para este caso se entendería que el destino del buque es la navegación, que tiene por objeto el transporte de cosas

²⁹ "Ley de Navegación y Comercio Marítimos" Art. 2. Op. cit. p. 990.

³⁰ Código Civil Para el Distrito Federal. México, Editorial Porrúa, S.A. 1986. Quincuagésima edición, Colección Leyes y Códigos de México. p. 181.

³¹ "Ley de Navegación" ...Art. 67 pp. 33 y 34.

³² Código de Comercio Español. Art.585. cit. pos. Ray, José Domingo. Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Abeledo- Perrot, 1964. p. 251.



o de personas; además de que la unión de esas cosas debe de ser duradera. La vieja LNCM en su Art. 107 establecía que el buque y todos sus accesorios integrarán una universalidad de hecho.³³, el estudio de Universalidad de Hecho lo señala José Domingo Ray en su obra Derecho de la Navegación.³⁴

En la Ley de Navegación vigente, en el Artículo 67, podemos encontrar la referencia a la universalidad de hecho :

*“ La embarcación comprende tanto el casco como la maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos y móviles, destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de la embarcación; lo que constituye una universalidad de hecho”.*³⁵

Las partes que forman la universalidad del buque, son todos los accesorios o cosas destinadas al uso de la nave, de manera permanente, como son el casco, los botes salvavidas el mobiliario de abordaje, etc.

La categoría del buque como universalidad de hecho la conservará aun cuando , en el transcurso del tiempo sufra modificaciones o reparaciones en su estructura, y sólo la perderá en el caso de demolición y posterior reconstrucción, aunque se utilicen materiales originales. Para proteger la universalidad que representa el buque, se tiene el Art. 109 que indica que los accesorios del buque , que sean indispensables para la navegación, no podrán ser separados de éste, aun cuando ya no pertenezcan al mismo dueño, por lo que se procederá a pedir la copropiedad del inmueble.³⁶

Al ser sometido al régimen de las cosas, el buque integrará los bienes muebles en un legado, así también la comunidad de bienes en el régimen matrimonial, y sólo en el caso de responsabilidad se considerará diferente (ver 1.5).

1.5 EL BUQUE COMO PATRIMONIO DEL ARMADOR

Para que un contrato de seguro pueda existir es necesario que exista un interés asegurable o una cosa-sujeto de seguro; al referirnos a esto en las operaciones de daños, queremos decir que la cosa asegurada forme parte del patrimonio del dueño de la misma o, en su caso, de las personas que tengan un interés económico en la preservación de la cosa (acreedores hipotecarios). Por patrimonio podemos entender como la suma de todos los derechos de carácter patrimonial que pertenecen a una persona o están destinados a un objeto, lo que es la fusión de los derechos tasables y mensurables en dinero.

Si se habla de una unión de derechos con la finalidad de explotación, se hace referencia a una *“universitas juris”* o universalidad de derecho; en el caso de

³³ “ Ley de Navegación y Comercio Marítimos” p. 990.

³⁴ Ray, José Domingo. *Op. cit.* pp. 249 a 255.

³⁵ “ Ley de Navegación” .. Art. 67. p. 33.

³⁶ “ Ley de Navegación y Comercio Marítimos” ... Art. 109, p. 990.



que el objeto de esos derechos sean de liquidación, entonces se considerara como "universitas facti" que es una de las acepciones que tomó el buque cuando lo tratamos como bien mueble en el apartado anterior. Las universalidades se distinguen entre las de hecho y las de derecho, y se caracterizan por ser una pluralidad de cosas autónomas, con un destino unitario; para este efecto se considera que el buque esta destinado a la navegación .

Bajo estos argumentos se puede considerar al buque como patrimonio del armador sólo en el caso de que su finalidad sea de liquidación, esto traerá como consecuencia que la responsabilidad del dueño sea limitada, aspecto que trataré en el siguiente punto.

Por consiguiente la forma que toma el buque como integrante del patrimonio del armador, lo relega a servir como garantía y destinado a la satisfacción de determinadas pretensiones de algunos acreedores.

El Derecho nos habla de la unicidad del patrimonio de una persona , pero en el caso de la navegación se considera diferente, esto lo señalaba La Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Artículo 132, que dice:

"Cada buque con sus accesorios, constituirá la fortuna de mar"

que es un patrimonio separado; es decir que el armador tendrá tantos patrimonios, como buques tenga en explotación,³⁷ de lo cual no se ocupa la vigente Ley de Navegación.

Con independencia de manejar al buque como cosa, se le puede tratar como una expresión de la fortuna de mar. La fortuna de mar hace referencia al patrimonio afectado a la responsabilidad marítima por los hechos de la expedición y por oposición a la fortuna de tierra.

Desde el momento en que la ley marca al buque como integrante de fortuna de mar lo deja como un elemento de la empresa marítima, que la definía claramente la derogada LNCM en su Artículo 127; como:

" El conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorporados coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo".³⁸

Lo anterior más adelante lo conoceremos como limitación de responsabilidad del armador, que se hacía abandonando el buque en favor de los acreedores; sin embargo éste sistema ya no es válido para la Ley de Navegación vigente, la cual se basa en el sistema de suma de responsabilidad, que se verá más adelante (ver 1.6.).

³⁷ *Idem.* Art. 132, p. 992.

³⁸ *Idem.* Art. 127, p. 991.



Para esclarecer algunas ideas que no queden claras, me permito comentar el Artículo 108 de la Ley derogada de Navegación y Comercio Marítimos, que dice:

*"El derecho de terceros sobre la propiedad de los accesorios de la nave, no podrá ser opuesto a quienes tengan privilegio sobre la misma".*³⁹

Esto es para proteger la universalidad de hecho que representa el Buque y sus accesorios, si éstos son necesarios para la navegación.

1.6 LA RESPONSABILIDAD DEL BUQUE

Para llegar a conocer las responsabilidades que emanan de la empresa marítima es conveniente conceptualizar a ésta; cosa que ya empecé en el párrafo anterior, además cabe señalar que la responsabilidad no recae en el buque ya que este es objeto de derecho y no sujeto de tal; por lo tanto la responsabilidad recaerá en el armador o en su caso en el dueño del buque o naviero.

Una empresa naviera es una institución que produce servicios marítimos de transporte de carga o de pasajeros; entonces se entiende que tendrá fines de lucro.

Los elementos que constituyen a la empresa marítima son, el dueño del buque o naviero en primer lugar; en segundo término tenemos al armador quién es el titular de la explotación marítima y comercial del buque, es el coordinador de las personas que trabajan para ésta; puede ser una persona física o moral, como una cooperativa; de aquí se desprende que el naviero puede ser armador. Otro elemento es el personal terrestre tales como el agente marítimo, que funge como un representante del armador, el mal llamado consignatario del buque, que es quién asume las funciones comerciales relativas al transporte de carga, y representa al naviero en los puertos de escala.⁴⁰

El comisionista tiene las funciones del agente marítimo pero suele trabajar para varios armadores de forma de auxiliar o sea que no pertenece a la empresa de forma exclusiva. En el mar tendremos al capitán, la tripulación.

Por último se tiene al buque que es el objeto de explotación de la empresa marítima.

La responsabilidad del naviero corresponde a la emanada de las cosas, sin embargo esta responsabilidad se ve limitada debido a que se toma al buque como integrante de la fortuna de mar, que como dije anteriormente divide el patrimonio

³⁹ *Idem*, Art. 108, p. 990.

⁴⁰ La Ley de Navegación define al agente naviero ver. Art. 19, p. 13.



en tantas secciones, como buques tenga a su cargo el naviero, lo que se llama un patrimonio de afectación o patrimonio separado Art. 132 de la derogada LNCM.⁴¹

La Ley de Navegación vigente, para efectos de responsabilidad, sigue el sistema de la suma de responsabilidad, que es el sistema inglés, el cual consiste en la limitación de la responsabilidad del armador en base a la capacidad del buque. Es decir que establece un límite máximo de responsabilidad por tonelada y da, prioridad a los daños físicos o personales.⁴²

El Artículo 104 de la Ley de Navegación nos da un claro ejemplo:

“La empresa naviera o el operador podrá limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de las mercancías por una suma equivalente en moneda nacional de 666.67 derechos especiales de giro por bulto o unidad o a dos derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que resulte más alto, o en su caso, lo que se establezca en los tratados internacionales al respecto.”⁴³

La misma ley nos indica las reglamentaciones internacionales en los que nos tendremos que basar para tasar esas responsabilidades; éstos son :

“Los propietarios o navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buque podrán limitar su responsabilidad, con las reservas y en la forma y términos establecidos por el Convenio sobre Limitación Nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos y por los demás en que México sea parte”⁴⁴

Anteriormente el sistema de responsabilidad que se ocupaba era el sistema de abandono del buque por el armador en favor de los acreedores; que consistía en hacer el pago de la deuda a través del abandono del buque, por parte del armador, en favor de los acreedores, los cuales no serían dueños de la embarcación sino que se tenía que vender y con el producto de la venta pagar a los acreedores.

La ley vieja nos marcaba esa limitación en el Art. 134 que decía:

***“ La responsabilidad del naviero se limitará a la fortuna de mar que constituya un buque , en los siguientes casos;
I La responsabilidad del capitán o de la tripulación por daños causados a terceros durante la navegación;
“II Daños causados al cargamento;
“III Obligaciones derivadas del contrato de fletamiento;
“IV Obligaciones de movilizar un buque naufragado;
“V Gastos de salvamento;***

⁴¹ “ Ley de Navegación y Comercio Marítimos” ... Art. 132, p.992.

⁴² Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. cit.*, p. 28.

⁴³ “Ley de Navegación”... Artículo. 104, p. 49.

⁴⁴ *Ibidem*. Artículo. 132, p. 59.



- "VI Contribución a las averías gruesas o comunes;*
- "VII Obligaciones contraídas por el capitán para la conservación del buque o la prosecución del viaje.*
- "VIII En general, toda obligación derivada directamente del proceso de la navegación."⁴⁵*

El naviero en términos del Artículo anterior limitará su responsabilidad mediante el abandono del buque en favor de sus acreedores.

En el caso de que los acreedores no aceptasen el buque abandonado se entraría en un proceso legal, de lo cual sólo considero pertinente mencionarlo, además de que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos ya no tiene valor legal.

Por último, en el caso de negligencia del capitán, la responsabilidad del naviero se limita a responder por los daños que recibiera la mercancía.

Es evidente que en algún caso, partes del buque pueden quedar gravadas, pero siendo este una universalidad de hecho, no podrá ser desintegrado,(ver 1.4 y 1.5).

1.7 LA CLASIFICACIÓN DEL BUQUE

La gran variedad de barcos existentes en nuestros días, ha tenido como consecuencia la división de los mismos en ciertas clasificaciones, que van de acuerdo a diferentes criterios y necesidades. Las formas principales de clasificación son:

- 1- Según al objeto a que están dedicados.
- 2- Según su tráfico.
- 3- Por el tipo de carga.
- 4- De acuerdo al tipo de construcción.
- 5- Según la ruta o tráfico que realizan.
- 6- Según el medio de propulsión.
- 7- Según el tipo de navegación.
- 8- Según el tonelaje.
- 9- Según el privilegio.
- 10- Según el destino público o del Estado.⁴⁶

La división que encontramos para el primer punto es que los buques pueden ser mercantes o bien buques de guerra, el objeto de éstos tipos se entiende, uno es para el comercio marítimo y el otro será para la guerra, la división de los buques de guerra no se hace necesaria en éste trabajo.

⁴⁵ "Ley de Navegación y Comercio Marítimos"... Artículo. 134, p. 992.

⁴⁶ Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. cit. pp. 37 a 39.



Para el segundo término los buques se pueden dividir en buques de tráfico regular o de ruta fija (de línea); los otros serán buques de tráfico eventual o sin ruta fija que son fletados o contratados por viaje.

La clasificación por el tipo de carga la división se hace en tres tipos, que son: 1. carga, 2. pasaje y el último será una combinación de los anteriores que se denominará mixtos.

Para la clasificación de acuerdo al tipo de construcción tendremos:

- 1- Carboneros;
- 2-petroleros;
- 3-gaseros;
- 4-fruteros;
- 5-frigoríficos;
- 6-cisternas;
- 7-transbordadores;
- 8-portacontenedores;
- 9-buque rampa portavehículos(Roll-on Roll-off);
- 10- Buques portabarcasas (lash);
- 11-Buques "obo" son moles impresionantes de 90,000 a 120,000 toneladas de registro bruto;

12-Buques "oso" parecidos al anterior, transporta minerales, químicos y petróleo.⁴⁷

13-Buques pesqueros; éstos se pueden clasificar según el tipo de pesca como son:

- a. Camaroneros,
- b. Atuneros,
- c. Sardineros,
- d. Bacaladeros,
- e. Balleneros,
- f. Arrastrero o de arrastre (Troler),
- g. Fábrica.

14-Buques de fines especiales, los cuales también tienen su división, la cual es:

- a. Rompehielos,
- b. Cableros,
- c. Hospitales,
- d. Dragas,
- e. Fábricas,
- f. Oceanográficos,
- g. Diques flotantes,
- h. Estaciones meteorológicas,

⁴⁷ Ibidem, p. 37.



- i. Remolcadores,
- j. Asistencia y salvamento,
- k. Buques faro,
- l. Buques isla,
- m. Gánguiles,
- n. Buques de posicionamiento dinámico,
- o. Buques grúa,
- p. Artefactos flotantes,
- q. Aliscafos,
- r. Barcazas,
- s. Aerodeslizadores, y Abastecedores.

15- Yates o embarcaciones de placer como son; Goletas, Yol, Cúter y Balandro.
16-Buques multipropósitosos.

De acuerdo al tráfico, podemos encontrar; el tráfico de altura, que es el que se realiza através de los océanos; el tráfico de cabotaje que es que se viaja a lo largo de un litoral; el tráfico costanero es a quel que se realiza dentro de 20 millas medidas a partir de la costa; y por último los que realizan el gran cabotaje, el cual consiste en visitar los puertos de los litorales de los océanos Pacífico y Atlántico mediante el Canal de Panamá.

En lo que se refiere al tipo de propulsión, podemos encontrar los de propulsión mecánica, aquí los motores pueden variar de combustible; luego tenemos a los de vela; los mixtos, es decir , que tienen vela y motor; y finalmente los de propulsión atómica.

Según el tipo de navegación, encontramos a los comerciales y a los no comerciales.

Según el tonelaje, tenemos a los mayores, si éstos tienen más de mil toneladas, los que tengan menos serán llamados menores.

De acuerdo al privilegio, tendrán privilegio de inmunidad aquellos buques que se dediquen al servicio del Estado, los que pertenecen a organismos internacionales.

Por último tendremos a los buques que tienen destino público o que pertenecen al Estado y los que son explotados particularmente.⁴⁸

La Ley de Navegación los clasifica, el Art. 9, sólo de acuerdo a su uso y por sus dimensiones,⁴⁹ lo cual es inaceptable y muestra que nuestra querida Ley en muchos puntos esta mal hecha.

Las sociedades de clasificación de buques mercantes, son instituciones que tienen por objeto reglamentar las condiciones de construcción, instalaciones y material flotante, para navegar con la máxima seguridad posible. De estas sociedades se hablará más tarde en la clasificación del riesgo, por el momento sólo diré que las más conocidas son:

⁴⁸ Ver la Clasificación de los Buques en la Enciclopedia General del Mar. Op. cit. Todos los vols.

⁴⁹ "Ley de Navegación" ... Art. 9, p. 8.



- 1-Lloyd's Registrar of Shipping.
- 2- Bureau Veritas.
- 3- Germanischer Lloyd
- 4- American Bureau of Shipping.
- 5- Nippon Kaiji Kyohai.
- 6- Norske Veritas.
- 7- Registrar of Shipping of the USSR.
- 8- Polish Registrar of Shipping.
- 9- Registro Italiano.

1.8 LA NACIONALIDAD DEL BUQUE.

La nacionalidad de un buque es un vínculo de jurisdicción; por el cual el Estado ejerce su derecho sobre las personas y bienes que en él se encuentran . Es decir que un buque nacional esta sujeto a los ordenamientos del país por el cual está autorizado a enarbolar su pabellón .

La ley nos marca que son buques mexicanos los que:

- I- Las abanderadas y matriculadas conforme a la presente ley;*
- II- Las que causen abandono en aguas de jurisdicción nacional;*
- III- Las decomisadas por autoridades mexicanas;*
- IV- Las capturadas a enemigos consideradas como buena presa; y*
- V- Los que sean propiedad del Estado mexicano." Art. 12 de LN.⁵⁰*

En consecuencia de esto un buque tendrá derecho de tener la protección de su gobierno, además que gozará de la libertad de navegar por lo mares con cierta inmunidad y seguridad. La nacionalidad, sin embargo, trae como consecuencias una serie de obligaciones y derechos que tienen que ser acatadas sin contradicción so pena de recibir sanciones. Por ejemplo un Estado puede prohibir a sus buques que no comercien con un puerto determinado o que ni siquiera entren en él.

Un buque no solamente debe contar con la bandera para identificarse como nacional sino también con el certificado de matrícula o registro, esto nos lo marca la Ley de Navegación , en su artículo 9.⁵¹

En el caso de usurpación de pabellón de un país , esto se considera como un delito y esto se castiga de acuerdo con las leyes del país del cual es nacional el buque y del que ha sido usurpada la nacionalidad, como referencia mencionaré que para los ingleses, el portar la bandera inglesa sin ser buque británico amerita la confiscación de la nave, exceptuando los casos en que se haga por fuerza mayor.⁵²

⁵⁰ *Ibidem*. Artículo. 12, p. 9.

⁵¹ *Ibidem*. Artículo. 9, pp. 7 y 8.



Existen casos de apresamiento de un buque en tiempos de paz, que se permite y regula en el Derecho Internacional Público, también llamado Derecho del mar, expresado en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, del 10 de diciembre de 1982, también llamada Convención de Montego Bay, que entró en vigor internacionalmente el 16 de noviembre de 1994; tales casos serán tratados en el Capítulo dos de este trabajo, en la sección de Riesgos en la Navegación en los referente al Arresto (2.5.5.)

En el caso de México no se prevé sanción alguna para el caso de usurpación de Pabellón, en este respecto, se dice que se podría considerar como un mal uso del escudo nacional y de la bandera, teniendo una pena de 5000 pesos y hasta un año de prisión ; esto según el Art. 192 del Código Penal, para el Distrito Federal.⁵³

Los casos en los que un buque puede perder la nacionalidad mexicana están contemplados en el Art. 13 de LN, que a saber dice:

I- Cuando la embarcación no reúna las condiciones de seguridad para la navegación y prevención de la contaminación del medio marino;

II- Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que la imposibilite para navegar por más de un año;

III- Por su destrucción o pérdida total o por ignorarse su paradero por más de dos años consecutivos en el puerto de su matrícula.

IV- Cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto para el caso de embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;

V - Por su venta, adquisición o cesión en favor de los gobiernos o personas extranjeros, con excepción hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;

VI- Por captura hecha por el enemigo, si la embarcación es considerada buena presa;

VII- Por resolución judicial; y

VIII- Por dimisión de bandera, del propietario o titular del certificado de matrícula."⁵⁴

Para finalizar este apartado, sólo falta citar el caso de los buques sin nacionalidad; para los cuales las leyes internacionales aplican un trato muy severo, en algunos países se pueden incautar los barcos que son apátridas o bien pueden ser arrestados con la finalidad de revisarlos y corroborar de que no sean piratas.

Esto en la actualidad es muy difícil de encontrar debido a que para que, un buque pueda entrar en un puerto, es necesario que presente ciertos documentos que un barco sin nacionalidad, no podría poseer. Y por último los buques que navegan bajo banderas de organismos internacionales, se pueden considerar como buques de nacionalidad internacional.(Ver 2.5.5.)

⁵² Waldo Porges y Michael Thomas, *The Merchant Shipping Acts*, British Shipping Laws , Vol II, Stevens & Sons, London, 1963, sección 69, p. 52., cit., pos. Sobarzo, Alejandro. *Régimen Jurídico de Alta Mar*. México, Editorial Porrúa, S.A. 1985, p. 327.

⁵³ "Código Penal para el Distrito Federal" ...Art. 192., cit. pos. Sobarzo, Alejandro. *Op. cit.* p. 328.

⁵⁴ " Ley de Navegación"...Artículo. 13 pp. 9 y 10.



1.9 NORMAS NACIONALES E INTERNACIONALES DE NAVEGACIÓN

El número de reglamentos referentes al Derecho Marítimo es tan grande, como la complejidad del mismo. Dentro de la Legislación Mexicana podemos encontrar bastante material de estudio.

Comenzando por la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, en sus Artículos, 27, 28, 32, 42, 48, 73, 76, 89, 104, 118, 123, 131, 133 y 134; el Artículo 27 que hace referencia a la propiedad de la Nación sobre las aguas territoriales :

"La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación",⁵⁵

El Artículo 28 habla acerca de las empresas se menciona por la empresa marítima,⁵⁶ el 32 de los requisitos para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra, y la necesidad de ser mexicano por nacimiento para ser capitán de puerto⁵⁷ ; el Artículo 42 de las partes que forman el territorio nacional en lo referente a:

"II. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes;

"III. El de las islas de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico;

"IV. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas cayos y arrecifes;

"V. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional y las marítimas interiores, y

" VI. El espacio situado sobre territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional."⁵⁸

El Artículo 48 nos indica que la administración de las aguas y territorio marinos serán hechas directamente por el Gobierno Federal.⁵⁹

El Artículo 73 menciona la facultad del gobierno para declarar las buenas o malas presas de mar y para expedir leyes relativas al Derecho Marítimo;⁶⁰ en el Artículo 76 encontramos las facultades del Senado de la República ratificar en nombramiento del jefe de la Armada de México;⁶¹ para el Artículo 89 tendremos las facultades del Presidente de México para nombrar al Secretario de marina así como designar al jefe de la Armada de México, además de habilitar toda clase puertos.⁶²

⁵⁵ "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos". México, Editorial Porrúa, S.A. 1967. Trigésima edición, Colección Leyes y Códigos de México. Artículo 27. pp. 38 a 55.

⁵⁶ *Ibidem*. Artículo 28. pp. 55 y 56.

⁵⁷ *Ibidem*. Artículo 32. pp. 59 y 60.

⁵⁸ *Ibidem*. Artículo 42. pp. 70 y 71.

⁵⁹ *Ibidem*. Artículo 48. p. 72.

⁶⁰ *Ibidem*. Artículo 73. pp. 92 a la 102.

⁶¹ *Ibidem*. Artículo 76. pp. 104 a la 106.

⁶² *Ibidem*. Artículo 89. pp. 113 a la 116.



Como consecuencia del Artículo 48, el Artículo 104 nos refiere que "Corresponde a los Tribunales de la Federación conocer:

"I. ...;

"II. De todas las controversias que versen sobre Derecho Marítimo; " lo que le da un rango federal al Derecho Marítimo.⁶³

El Art. 118 establece que los Estados no pueden establecer derechos de tonelaje, ni algún otro, en puertos sin consentimiento del Congreso de la Unión; es evidente que éste consentimiento todavía no ha llegado.⁶⁴

Lo relativo a materia laboral quedará plasmado en el Art.123 , que abarca empresas navieras o las que efectúen trabajos en aguas territoriales.⁶⁵

Otra de las facultades de la Federación que afectan al comercio marítimo, es la que encontramos en el Art. 131 de nuestra Constitución; que se refiere al gravamen de que pueden ser objeto todas las mercancías que se importen o exporten.⁶⁶

Nuestra Carta Magna marca en su Art. 133 que:

"Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la ley suprema de toda la Unión",

De lo que se desprende que la Ley de Navegación regirá en toda la República.⁶⁷

- a) Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, del 24 de diciembre de 1976 y publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) del 29 de diciembre del año siguiente.
- b) Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 10 de enero de 1963, y publicada el 21 de noviembre del mismo año; actualmente ésta ley ya no tiene valor jurídico, ya que fue derogada por la Ley de Navegación del 23 de diciembre de 1993, y publicada el 4 de enero en el DOF del 4 de enero de 1994.
- c) Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro Tercero: "Comunicaciones por Agua", del 30 de diciembre de 1939, publicada en el DOF de 19 de febrero de 1940.
- d) Reglamento Para la Navegación de Cabotaje del 7 de agosto de 1941, publicado en el DOF del 4 de septiembre del mismo año.
- e) Reglamento de Yates del 18 de junio de 1940, publicado en el DOF del 13 de septiembre del mismo año.

⁶³ *Ibidem*, Artículo 104. pp. 127 y 128.

⁶⁴ *Ibidem*, Artículo 118. pp. 155 y 156.

⁶⁵ *Ibidem*, Artículo 123. pp. 163 a la 177.

⁶⁶ *Ibidem*, Artículo 131. pp. 186 y 187.

⁶⁷ *Ibidem*, Artículo 133. pp. 187 y 188.



- f) Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, del 30 de abril de 1946, publicado en el DOF del 2 de agosto de 1946.
- g) Reglamento de operación de los Puertos de Administración Estatal, del 2 de abril de 1976, publicado en el DOF del 8 de abril del mismo año.
- h) Reglamento para el Servicio de Pilotaje, del 4 de febrero de 1980, publicado en el DOF del 19 de febrero siguiente.
- i) Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, del 21 de agosto de 1980, publicado en el DOF del 29 de agosto siguiente.
- j) Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana del 22 de diciembre de 1980, publicada en el DOF del 8 de enero de 1981.
- k) Reglamento de los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la Ley Anterior, 15 de octubre de 1981, publicado en el DOF del 27 de octubre siguiente.
- l) Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano, del 26 de febrero de 1986, publicado en el DOF del 7 de marzo siguiente.
- m) Reglamento General para el Sistema de Organización y Control de Tráfico Marítimo Nacional del 29 de diciembre de 1987, publicado en el DOF del 13 de enero de 1988.
- n) Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional del 6 de junio de 1989, publicado en el DOF del día siguiente.⁶⁸
- o) Ley Federal de Mar de 18 de diciembre de 1985, publicada en el DOF del 8 de enero de 1986.
- p) Ley General de Bienes Nacionales del 23 de diciembre de 1981, publicada en el DOF del 8 de enero de 1982.
- q) Reglamento de la Zona Federal Marítimo- Terrestre y de los Terrenos Ganados al Mar del 14 de junio de 1982, publicado en el DOF del 18 de junio siguiente.
- r) Ley Federal del Trabajo del 23 de diciembre de 1969, publicado en el DOF del 1o de abril de 1970, en su Título Sexto, Capítulo III, Artículos 187 a 245.
- s) Ley Aduanera del 28 de diciembre de 1981, publicada en el DOF del 30 de diciembre siguiente.
- t) Ley para promover la Inversión Mexicana y regular al Inversión Extranjera, publicada en el DOF del 9 de marzo de 1973 y su Reglamento publicado en el DOF del 16 de mayo de 1989.
- u) Ley de Puertos del 12 de junio de 1993, publicada en el DOF del 19 siguiente; esta Ley deroga los Artículos 172 a 183, 190, 210, 298, 299 y 110 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; además de los Artículos 9o, Fracción I a IV y VI ; 14-H, 14-Y, 14- J; 18 Fracciones III, IV y VIII; 27; 33; 43 a 52; 272 a 274; de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- v) Ley de Navegación del 23 de diciembre de 1993, publicada en el DOF del 4 de enero de 1994. Por esta Ley se derogan la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, excepto los Artículos 222 a 232 y 234 a 250; La Ley de Vías Generales de Comunicación, Artículos 1o Fracciones I a IV; 169 a 305, 543 a

⁶⁸ Salgado y Salgado, José Eusebio. La Legislación y Jurisprudencia Recientes del Derecho Marítimo Mexicano, con un breve Análisis Histórico (1521- 1993). México, editorial el Autor, 1993. Pp. 20 a la 35.



545 y 547 a 554; del Código de Comercio deroga los Artículos 19, 21 Fracciones XIII y XIV a XVIII; 1043 Fracciones III, V, VII y VIII.⁶⁹

Dentro de los organismos internacionales las Convenciones integran el aparato legal que regulan la actividad marítima, tal es el caso de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) de la cual México forma parte de los siguientes convenios:

- 1) Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, publicada en el DOF del 1o de junio de 1983, que entró en vigor, a nivel internacional, el 16 de noviembre de 1994, y derogó en nuestro país la Conferencia de Ginebra de 1958.
- 2) Declaración que reconoce el derecho de uso de bandera a favor de los Estados sin litoral marítimo, 20 de abril de 1921, publicado en el DOF del 22 de enero de 1936. Este Convenio empezó en la Sociedad de las Naciones y fue adoptado en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).
- 3) Convención y Estatuto del Régimen Internacional de los Puertos Marítimos del 19 de diciembre de 1923, publicado en el DOF del 17 de septiembre de 1935, se encuentra bajo la responsabilidad de la UNCTAD.
- 4) Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, 6 de abril de 1974, publicado en el DOF del 27 de abril de 1982.
- 5) Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, 24 de Mayo de 1980, publicado en el DOF del 27 de abril de 1982.
- 6) Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripciones de los Buques del 7 de febrero de 1986, publicado en el DOF del 17 de marzo de 1988.⁷⁰
- 7) Convenio de Basilea sobre el Control de los movimientos Transfronterizos de Desechos Peligrosos y su Eliminación del 22 de marzo de 1989 y publicado en el DOF del 9 de agosto de 1991.
- 8) Convenio para la Protección de la Capa de Ozono del 22 de marzo de 1985, DOF del 9 de agosto de 1988.

⁶⁹ Ibidem. p. 27.

⁷⁰ Ibidem. pp. 31 y 32.



- 9) Protocolo de Montreal Relativo a las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono del 16 de septiembre de 1987, publicado en el DOF del 12 de febrero de 1990.

En materia laboral tenemos compromisos con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en los siguientes convenios:

- 1) Convenio 8, relativo a la Indemnización de Desempleo en caso de Pérdida por Naufragio del 15 de junio de 1920, publicado en el DOF del 27 de septiembre de 1937.
- 2) Convenio 9, relativo a la Colocación de la Gente de mar del 15 junio de 1920, publicado en el DOF del 23 de abril de 1940.
- 3) Convenio 16, relativo al Examen Médico obligatorio de los Menores empleados a bordo de los Buques, del 25 de octubre de 1925, publicado en el DOF del 23 de abril de 1938.
- 4) Convenio 21, relativo a la Simplificación de la Inspección de los Emigrantes a bordo de los Buques del 26 de mayo de 1926, publicado en el DOF del 28 de abril de 1938.
- 5) Convenio 22, relativo al Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar, 7 de junio de 1926, DOF del 6 de agosto de 1935.
- 6) Convenio 23, relativo a la Repatriación de la Gente de Mar, 7 de junio de 1926, DOF del 7 de agosto de 1935.
- 7) Convenio 27, relativo a la Indicación del Peso en los grandes Fardos transportados por Barco, 30 de mayo de 1929, DOF del 12 de agosto de 1935.
- 8) Convenio 32, relativo a la Protección contra Accidentes de los Trabajadores empleados a la Carga y Descarga de los Buques, del 27 de abril de 1932, DOF del 14 de agosto de 1935.
- 9) Convenio 53, relativo al Mínimo de capacidad profesional de los Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante, 6 de octubre de 1936, DOF del 29 de febrero de 1940.
- 10) Convenio 55, relativo a las Obligaciones de Armador en caso de enfermedad, accidente o muerte de la Gente de Mar del 10 de octubre de 1937, publicado en el DOF del 12 de marzo de 1941.
- 11) Convenio 56, relativo al Seguro de Enfermedad de la Gente de Mar de 26 de Octubre de 1936, DOF del 5 de mazo de 1984.



- 12) Convenio 58, por el cual se fija la edad mínima de admisión de los niños al trabajo marítimo del 22 de octubre de 1936, DOF del 18 de julio de 1952.
- 13) Convenio 108, relativo a los Documentos Nacionales de Identidad de la Gente de Mar del 29 de abril de 1958, DOF del 11 de agosto de 1962.
- 14) Convenio 112, relativo a la edad mínima de admisión de los pescadores del 13 de junio de 1959, DOF del 25 de octubre de 1961.
- 15) Convenio 134, relativo a la Prevención de los Accidentes de Trabajo de la Gente de Mar del 14 de octubre de 1970, DOF del 21 de enero de 1975.
- 16) Convenio 147, relativo a las Normas Mínimas de la Marina Mercante del 13 de octubre de 1976.
- 17) Convenio 152, relativo a la Seguridad e Higiene de los Trabajos Portuarios del 23 de junio de 1970, DOF del 14 de mayo del 1982.
- 18) Convenio 164 sobre la Protección de la Salud Y la Asistencia Médica de la Gente de Mar del 8 de octubre de 1987, DOF del 7 de agosto de 1990.
- 19) Convenio 166 sobre la Repatriación de la Gente de Mar del 9 de octubre de 1987, publicado en el DOF del 26 de marzo de 1991.

Por último tendremos lo relativo a la Organización Marítima Internacional (OMI) de la cual México también forma parte en los siguientes convenios:

- 1) Convención relativa a la Organización Marítima Internacional del 6 de marzo de 1948, DOF del 8 de agosto de 1970.
- 2) Convenio Internacional sobre Facilitación del tráfico Marítimo (FAL/ 65), del 9 de abril de 1965, DOF del 5 de septiembre de 1983.
- 3) 3-Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL/66), del 5 de abril de 1966, publicado en el DOF del 24 de octubre de 1970.
- 4) Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (TONNAGE/69), del 23 de junio de 1969, DOF del 6 de octubre de 1972.
- 5) Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidente que causen una contaminación por Hidrocarburos (INTERVENTION/69) del 29 de noviembre de 1969, DOF del 25 de mayo de 1976.



- 6) Convenio Internacional sobre Seguridad para prevenir Abordajes (COLREG/72), del 20 de octubre de 1972, DOF del 26 de mayo de 1976.
 - 7) Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias (DUNPING/72 o LDC/72), del 13 de noviembre de 1972, DOG del 6 de julio de 1975.
 - 8) Convenio Internacional sobre Seguridad de los Contenedores del 2 de diciembre de 1972, DOF del 20 de agosto de 1989.
 - 9) Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación del Mar por Sustancias distintas a los Hidrocarburos (INTERVENTION /PROT/73).
 - 10) Convenio Internacional para Prevenir Contaminación por Buques del 2 de noviembre de 1973, DOF del 8 de julio de 1992 y su protocolo de Modificación del 17 de febrero de 1978, DOF del 7 de julio de 1992 (MARPOL/73/78).
 - 11) Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana del Mar del 10 de noviembre de 1974, DOF del 9 de mayo de 1977 y su protocolo de Modificación del 17 de febrero de 1978, DOF del 2 de septiembre de 1983 (SOLAS/74/78).
 - 12) Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar del 7 de julio de 1978, DOF del 13 de abril de 1982 8(STCW/78).
 - 13) Convenio Internacional sobre Búsqueda y salvamento Marítimos del 27 de abril de 1979, DOF del 20 de junio de 1986 (SAR/79).
 - 14) Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo del 28 de abril de 1989, DOF del 6 de marzo de 1992 (SALVAGE/89).
 - 15) Protocolo del Convenio LL/66 del 11 de noviembre de 1988.
 - 16) Protocolo de Convenio de SOLAS/74 del 11 de noviembre de 1988.
 - 17) Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Contaminación por Hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969 y sus protocolos de 1976, 1984 y 1992 ((CLC/69/76/84/92).
- Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Contaminación por Hidrocarburos del 18 de diciembre de 1971 y sus protocolos de 1976, 1984 y 1992 (FUND/71/76/84/92).



-Convenio relativo a la creación de la Organización Internacional de telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT- C) del 3 de septiembre de 1976.

Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (IMARSAT) de la misma fecha.

-Convenio para la Represión de actos ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima del 10 de marzo de 1988.

Protocolo para la Represión de actos ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental del 10 de marzo de 1988.

Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990.

Dentro de los Convenios de orden regional, de los que México forma parte podemos encontrar:

a) Convenio Interamericano para facilitar el Transporte Acuático Internacional o Convenio de Mar del Plata del 7 de junio de 1963, DOF del 15 de septiembre de 1970, adoptado en el seno de la Organización de Estados Americanos (OEA).

b) Convenio de Transporte por Agua de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) del 30 de septiembre de 1966, DOF del 8 de julio de 1966, y se encuentra bajo la responsabilidad de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).⁷¹

En estos términos se puede observar que el aparato rector de la vida del mar, es muy sofisticado, faltando además los Tratados Bilaterales que nuestro país ha celebrado con otros países sobre temas marítimos, y ahora con el TLC los Acuerdos Trilaterales a que se lleguen, pero considero que cuando se interactúa en todos los países, trae divergencias muy marcadas en la aplicabilidad. Para explicar a lo que me refiero, comentaré un caso que me interesó, debido a que se trata de nuestro país, considerando esto como un paréntesis, y no dañando el objetivo de este trabajo.

Se trata del Mar de Cortés, el cual siempre se ha considerado como aguas internas de México, sin embargo un autor, Dr. Raúl Cervantes Ahumada, menciona que parte de esas aguas pertenecen a México debido a que es una bahía histórica, y no por ser aguas internas del país. Todo esto debido a la forma de medir esta clase de entradas de mar. Lo más gracioso del asunto es que el único país que podría disputar la soberanía de este territorio marítimo, nos ha

⁷¹ *Ibidem*, pp. 31 a la 35.



reconocido dicha soberanía; a saber este país es Estados Unidos, es lógico pensar que este reconocimiento no es de gratis, pero por lo menos respetan lo que es nuestro, a través de los tratados de Guadalupe-Hidalgo del 2 de febrero de 1848 y el Tratado de La Mesilla, celebrado el 30 de diciembre de 1853.⁷²

Se atribuye a Hernán Cortés el descubrimiento de Baja California, durante la Conquista de México, y fue él, quien le dio ese nombre; el pirata inglés Francis Drake la bautizó con el nombre de Nueva Albión, otro compatriota de Drake la llamaría Nueva Inglaterra y por último recibiría el nombre de islas Carolinas, sin embargo el primer nombre se preservaría hasta nuestros días.⁷³

El primer acto de dominio de esa región por parte de la Corona Española ocurre en el año de 1577, año en el cual Drake ocupa la península, en forma de una protesta presentada ante Inglaterra por este hecho; después de esto hubo varios intentos de expediciones de los españoles con la finalidad de ejercer soberanía en esta zona, los intentos se vieron frustrados, y no es, sino hasta el año de 1697 en que se autoriza a la Compañía de Jesús para que emprendiera la evangelización y conquista de la California, y vasto un año para que se descubriera que California no era una isla sino que estaba pegada al continente, este hecho lo realizó el Padre Eusebio Francisco Chini (Kino), además realizaría el primer mapa de la península. Gracias a los jesuitas España pudo ejercer su soberanía en California hasta la llegada de la Independencia de México.⁷⁴

Durante la Guerra de Independencia, el papel que realizó la península es discreto y no se registran hechos de armas, pero siendo amenazada por piratas chilenos, la península declara su independencia y solicita su anexión al Imperio Mexicano el 18 de abril de 1822; lo que representa que desde ese momento México ejercería su dominio histórico sobre Baja California y el Mar de Cortés.

La felicidad de este dominio no sería por mucho tiempo, ya que en septiembre de 1846, estando en guerra con los imperialistas yankees, la península es entregada sin pelea al enemigo y es gracias a la heroicidad de sus habitantes y a la lucha diplomática que no se vio perdida. La insistencia norteamericana por quebrantar el territorio del joven Imperio Mexicano los llevaría a la ocupación de la Ciudad de México el 14 de septiembre de 1847, por fuerzas norteamericanas.

La habilidad de el secretario de Relaciones Exteriores de México, Luis de la Rosa, salvo la península de las garras del "Tío Sam", pero el 2 de febrero de 1848 a las seis de la tarde; México perdía para siempre Texas, parte de Tamaulipas, Nuevo México y la Alta California; con la firma del Tratado de Paz, Amistad, límites y arreglo definitivo entre la República Mexicana y los Estados Unidos de América, conocido con el nombre de Tratado de Guadalupe-Hidalgo

Los gringos sólo dejarían descansar a México unos cuantos años, y en el año de 1853 intentan otra acción imperialista, esto abedecio al pretexto de que

⁷² Cervantes Ahumada, Raúl. *Op. cit.* pp. 36 a la 39.

⁷³ Miguel Vencgas. *Noticias de la California y su conquista temporal y espiritual hasta el tiempo 1757*. México, Editorial Layac, 1941. Vol. 1, pp. 26 y 27. *Cit. pos.* Salgado y Salgado, José Eusebio y Murguía Rosete, Antonio. *La Bahía Histórica de California*. México, Editorial Diana, 1976. p. 65.

⁷⁴ Salgado y Salgado, José Eusebio y Murguía Rosete, Antonio. *La Bahía Histórica de California*. México, Editorial Diana, 1976. p.66 y 67.



querían obtener un paso para el Ferrocarril, desde el Este hacia los territorios conquistados a nuestro país en 1848, se le propuso a México cuatro posibilidades:

La primera le costaría a México, una gran parte de Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila, Chihuahua y Durango, además de una parte de Sonora y toda la Baja California con una extensión de 125,000 millas cuadradas, las otras tres alternativas pretendían porcentajes de 50,000 millas cuadradas, 68,000 millas cuadradas y 18,000 millas cuadradas y dos de las cuatro líneas incluían a Baja California; pero una vez más la habilidad diplomática del secretario de Relaciones Exteriores, Manuel Díez de Bonilla, logró salvar la península y minimizar la pérdida territorial, cediendo solamente el valle de la Mesilla a través del Tratado de la Mesilla del 30 de diciembre de 1853.

Años después el dominio de México sobre la Baja California, también lo ejercería el gobierno de Maximiliano, en el estatuto provisional del 10 de abril de 1865, en el que incorpora al mar de Cortés al territorio del imperio.

Así podemos encontrar acciones de los presidentes de México con respecto a la Bahía Histórica, desde Benito Juárez, hasta Gustavo Díaz Ordaz, quién el 28 de agosto de 1968 estableció el Decreto que estableció el Mar territorial de Golfo de California.

Por todo lo anterior se demuestra que mucho ha costado a los mexicanos el poder ejercer derechos soberanos sobre la Bahía Histórica de California.⁷⁵

⁷⁵ Salgado y Salgado José Eusebio y Murguía Rosete, Antonio. *Op. cit.* pp. 69 a la 87.



1.10 INGENIERÍA NAVAL

Hasta ahora hemos visto al buque como una universalidad, que esta compuesto por una infinidad de partes, de las que es necesario definir las con la finalidad de familiarizar al futuro administrador de riesgos con lo relacionado a las características que debe de poseer una embarcación para que sea considerada apta para la navegación; así también el conocer las principales partes del buque y el nombre que reciben en el medio marítimo.

Descripción del buque y nomenclatura de sus elementos y características generales:

- Flotabilidad- Sumergido el buque hasta la línea de máxima carga, que le quede el costado suficiente para navegar en mal tiempo.
- Estabilidad- Tal que, separado el buque por cualquier causa, de su posición de equilibrio, por sí solo vuelva a ella.
- Solidez- Que en todas sus partes , sea lo suficientemente fuerte para resistir los esfuerzos a los que esté sujeto.
- Maniobrabilidad- Que el buque posea buenas condiciones de mando, de tal forma que en lugares reducidos pueda girar con facilidad.
- Eficiencia- Que aproveche de una forma óptima la fuerza de sus máquinas.
- Velocidad- Que esta sea la máxima para cada tipo de embarcaciones.
- Fácil carga y estiba- Los medios propios de carga y descarga sean eficientes para que se puedan aprovechar los almacenes del buque.⁷⁶

Las dimensiones del barco, son de importancia debido a que de ello depende el tamaño del puerto.

- Eslora- Es la longitud total del buque, que es la distancia entre los puntos más salientes de barco.
- Manga- Es la anchura máxima de buque y por fuera del forro.
- Puntal- Es la altura medida en el punto medio de la eslora , desde la parte más baja a la cubierta principal.
- Calado- Aquí podemos encontrar dos tipos de calado, que son:

⁷⁶ Bustamante, Roberto. Op. cit. p. 356 a 390.



1- Calado máximo, que es la altura desde la línea de flotación, en carga máxima, hasta la parte más baja del barco,

2- Calado en lastre, que es la altura medida desde la línea de flotación , estando la embarcación sin carga, hasta la parte más baja.

El calado es mayor en la parte trasera de buque.

- Proa- Es la parte delantera del casco, en forma de cuña para oponer menor resistencia al desplazamiento de agua.
- Popa- Es la parte posterior del casco, dispuesta de tal forma que facilite el paso del agua desplazada por el barco.
- Estribor- Es el costado derecho del buque, viendo hacia proa.
- Babor- Es el costado izquierdo del buque, viendo hacia proa.
- Amura- Son las partes curvas próximas a proa, son amura de babor y de estribor respectivamente.⁷⁷
- Aleta- Son las partes curvas del barco próximas a popa.

Los buques están divididos en su plano vertical en pisos o sea en cubiertas, que son superficies horizontales que dividen el interior del buque en el sentido de la altura. En lo barcos de carga, las áreas entre cubiertas se destinan para bodegas. En el sentido de la altura las bodegas están divididas en entre puentes.

Sobre la cubierta principal se levanta la superestructura, formada por el castillo, que se encuentra en proa, por el alcázar o toldilla, que está en popa; al centro tiene la ciudadela y sobre ella se localiza el puente de mando.

- Escotillas- Son las aberturas que sirven para comunicar las bodegas y locales con el exterior. Las dimensiones de las escotillas dependen del tipo de barco.
- Casco- Cuerpo de la nave sin contar el aparejo y las máquinas.
- Quilla- Es la parte principal del casco, es una larga pieza longitudinal, que corre de proa a popa, sobre la cual descansan todos los demás componentes del casco.
- Roda- Pieza que forma el extremo de la proa como una continuación de la quilla.

⁷⁷ Idem.



- Codaste- Es lo mismo que la roda , pero para la popa.
- Cuadernas- Forman las costillas del casco y le dan la resistencia.
- Sobre-quilla- Sirve para afianzar las cuadernas.
- Mamparos-Son paredes interiores que dividen al buque en compartimentos; no constituyen paredes permeables, para ese efecto sirven los mamparos estancos, que además le dan resistencia al casco.
- Puntales- Son piezas en donde se apoyan los entrepuentes.⁷⁸
- Esloras - Son piezas longitudinales que se apoyan en los mamparos.
- El timón sirve para variar la dirección de la nave, está dirigido por lo que en términos marineros se le conoce como "caña", que se mueve por medios mecánicos.

En las embarcaciones modernas el timón se mueve por máquinas hidráulicas o eléctricos.

La capacidad de las embarcaciones debe de considerarse cuando se mide el riesgo debido a que se pueden presentar ciertas irregularidades cuando se declara en una solicitud de póliza. Por lo tanto se requiere tener conocimientos en este caso.

- Línea de flotación- Es la línea que separa la parte seca del buque (superestructura), de la parte mojada (obra), ésta se marca estando el barco en aguas tranquilas.
- Franco bordo-Se le llama así a la distancia que hay entre la línea de flotación a carga máxima y el canto superior de la cubierta principal, es la dimensión de seguridad más importante de la nave.
- Tonelada por cm. de inmersión-Es el peso que hay que añadir al buque para sumergirlo un centímetro de su línea de flotación.
- Desplazamiento en rosca-Es el peso del buque al ser botado al agua, libre de carga, combustible y todo lo de consumo.
- Desplazamiento en lastre- Es el peso del barco con todos los elementos de consumo, sin carga.

⁷⁸ Bustamante, Roberto. Op. cit. p. 356 a 390.



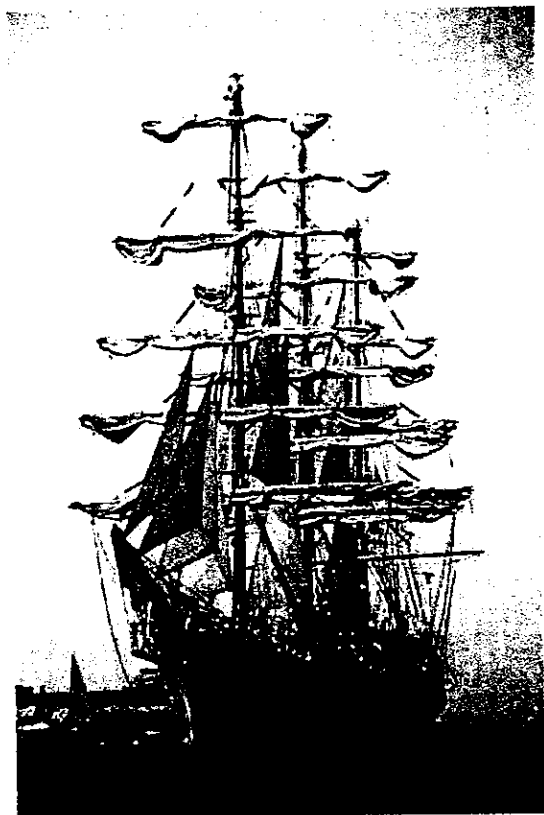
- Desplazamiento en carga- Es el peso del buque con todos sus accesorios y a máxima carga.⁷⁹
- Peso muerto - Es el peso de la carga, y todos los elementos de consumo del buque.
- Arqueo- Es la medida de capacidad de carga del buque, expresada en toneladas Moorson (100 pies 3).
- Tonelaje bruto de registro - Es el arqueo bruto de un buque, considerando todos los espacios interiores existentes.
- Tonelaje neto de registro - Es el arqueo neto de las bodegas de carga del buque únicamente.
- Capacidad de carga- Es la máxima carga que puede transportar un buque, medida en toneladas métricas.

El arqueo de los barcos sirve de base para la aplicación de los derechos fiscales y de numerosas disposiciones legales.⁸⁰

⁷⁹ Idem.

⁸⁰ Idem.

CAPITULO II



LOS RIESGOS MARÍTIMOS

*" En sus remotos orígenes, la vida nació del mar;
en el dramático momento de su madurez histórica,
el hombre vuelve hacia el mar para buscar la vida."*

Raúl Cervantes Ahumada



2.1 GENERALIDADES

La contingencia es un fenómeno que siempre esta presente en la vida cotidiana del hombre; y para controlar sus efectos desfavorables se necesita un estudio de los mismos de tal forma que se puedan orientar recursos y esfuerzos para lograr su minoración.

Los riesgos son eventos futuros, fortuitos e inciertos, los cuales pueden ser cubiertos dentro de una póliza de seguros, sin embargo, no todos tienen esta característica y tendrán que ser excluidos de un contrato de seguro.

Para lograr medir la magnitud que un riesgo representa se crea la administración de riesgos, que es un proceso administrativo, logrando con esto la posibilidad de tasar los riesgos y lograr su medición en dinero.

El hombre de mar se ha tenido que enfrentar con la madre naturaleza y la inmensidad de los océanos, los cuales perdonan menos que la tierra firme. En el estudio de las fuerzas de la naturaleza que gobiernan los mares se han podido predecir hasta cierto punto, algunos fenómenos como son las mareas y determinar la temporada de ciclones haciendo, con esto, la navegación un poco más segura, pero es lógico pensar que nunca lograremos conocer el momento y el lugar de todos los eventos marinos.

Además de los riesgos que la naturaleza tiene para el hombre que navega, se suman los que el mismo hombre ha creado como consecuencia de la explotación marina y de su afán de dominar el mundo marino, de estos se puede mencionar el Apresamiento, la guerra, la arribada forzada, que son temas de estudio en el presente capítulo.

Los riesgos marítimos son abundantes, de ahí que se tengan que manejar en un apartado especial de este trabajo. Se tienen que conceptualizar desde el punto de vista legal para más adelante poder incluirlos en la construcción de una póliza de seguro marítimo, que no es, más que un contrato, con todas sus características que le son atribuibles.

Quedando solo mencionar que, el objetivo de medir el riesgo obedece a la necesidad de protegerse de él, o de buscar mecanismos que disminuyan los siniestros ocasionados por la realización de los eventos.



2.2 CONCEPTOS DE RIESGO

El concepto de riesgo lo podemos ver desde puntos de vista muy diferentes, pero considerando que el lector esta familiarizado con alguno, diré que:

Riesgo es la incertidumbre de que un evento pueda ocurrir. De otra forma lo podemos ver como; La exposición a una eventualidad que pueda resultar desfavorable.¹

Dentro de la ocurrencia de un riesgo encontramos la posibilidad de que este ocurra, que hace referencia al estado potencial de ocurrencia. Otro aspecto será la probabilidad que es la verosimilitud o razón por la cual se creó que ocurrirá el siniestro, y como todos sabemos se encontrará entre cero y uno.

Los riesgos se pueden tipificar de acuerdo a la casualidad, a la afectación, a la posibilidad de medición y a su origen.

Para el caso de la casualidad los podemos dividir en riesgos puros y riesgos especulativos.²

- Los riesgos puros; *son aquellos que en caso de ocurrir, ocasionan pérdidas, como pueden ser la muerte, incendio, robo, etc.*

Este tipo de riesgo es independiente de la voluntad del hombre, pero forma parte de la vida cotidiana.

- Los riesgos especulativos; *Son aquellos creados por el hombre, con la posibilidad de obtener un beneficio, como son la creación de una nueva empresa, el lanzamiento de un nuevo producto, los juegos de azar, etc.*

En el caso de la afectación se les puede considerar como Personales o Patrimoniales.

- Los riesgos personales son; *aquellos que afectan a la integridad física de las personas, de estos podemos mencionar el riesgo de morir, de invalidarse, de llegar a viejos, de accidentarse, etc.*

- Los riesgos patrimoniales, *como su nombre lo indica son los que afectan el patrimonio de las personas; como son el robo, incendio, colisión, daños a terceros, responsabilidad civil, etc.*

Desde el punto de vista de la medición podemos encontrarnos con riesgos objetivos y subjetivos.

¹ Ver Manual de Capacitación de los Seguros de Daños. México, Seguros Monterrey S.A. Fase I. 1988 pp. 4 a la 8.

² Ver apuntes de la Cátedra de Seguro de Vida, impartida por el Act. José Enrique Peña V. En la carrera de Actuaría en la Universidad Nacional Autónoma de México, Campus Acatlán (ENEP) en el semestre 92-1.



- Riesgos objetivos; *son los que pueden ser medidos, y se les define como la relación entre la pérdida real y la probable.*

- Riesgos subjetivos; *hacen referencia a la incertidumbre que provoca un estado emocional del individuo.*

Dentro del tipo de origen se encuentran los riesgos físicos, materiales y morales.

- Los riesgos físicos, *son propios de las personas, como son, muerte, invalidez, etc.*

- Los riesgos materiales *son propios de los bienes.*

- Los riesgos morales, *son propios del estado mental de la persona, que son la indiferencia o la intención de la ocurrencia. Cabe señalar que estos riesgos son los que más afectan a una compañía de seguros.*

Para la identificación del riesgo lo tenemos que encasillar en siete rubros a saber:

1) Riesgos Administrativos. *Dentro de estos podemos encontrar los riesgos propios de una empresa, como son los riesgos de producción, riesgos financieros y de mercado.*

2) Riesgos consecuenciales. *Son los derivados de la realización de otros riesgos, como pueden ser la muerte, después de haber sufrido un accidente.*

3) Riesgos materiales de la propiedad. *Son los que dañan a la propiedad, pueden ser incendio, terremoto, volcaduras roturas, etc.*

4) Riesgos derivados de las leyes. *Son los generados por el incumplimiento de obligaciones o por la acción legal de las autoridades.*

5) Riesgos por actos ilícitos. *Ocasionados por actos ilícitos, como son, el robo, fraude, y que repercuten, en terceros.*

6) Riesgos personales. *Son aquellos que afectan la integridad física de las persona, como muerte, invalidez.*

7) Riesgos políticos. *Son los producidos por los disturbios dentro de un país, como son las guerras intestinas y revoluciones.*



Los riesgos tienen tres características que tienen que ser consideradas en su evaluación, que son la magnitud, que corresponde al grado de severidad del evento, así los podemos considerar como:

- Riesgos leves; *Que la afectación a la unidad económica, es mínima en caso de ocurrir el siniestro.*
- Riesgos medianos; *Los que pueden afectar a la unidad económica por espacio de un año.*
- Riesgos graves , *pueden ocasionar la pérdida de la unidad económica en cuestión o de crear un daño superior al 75%.*
- Riesgos catastróficos; *se dice que son una desviación matemática, debido a la magnitud de estos, las pérdidas suelen ser cuantiosas.*

La frecuencia del riesgo, es la segunda característica dentro de la evaluación, que es la ponderación con la cual se presenta. Se puede decir que el riesgo no debe de ser, ni tan raro, ni tan frecuente; esto es que no tiene caso asegurar a alguien contra, muerte por aplastamiento de rinoceronte, viviendo en la Ciudad de México, o por el contrario, no asegurar un soldado, en caso de guerra, por muerte por bala.

Por último tendremos la variación del riesgo, que puede ser uniforme, ya sea creciente, decreciente o constante. De otra forma puede ser desigual, que es que se presenta de tal forma que no se puede predecir la tendencia de la curva.³

³ *Idem*



2.3 RIESGOS NORMALES

El riesgo marítimo es la exposición de una cosa a una eventualidad dañosa que tenga que ver con la navegación marítima; a esta eventualidad la llamaremos los peligros del mar. Se puede definir a los peligros del mar como; los incidentes o peligros consecuentes de la navegación marítima, los cuales pueden ser fuego, guerra, arribada forzosa, junta de oficiales, echazón, piratería, captura, apresamiento, etc.⁴

Entenderemos como riesgos normales; aquellos que pueden ser cubiertos en una póliza de seguro marítimo de tipo ordinario, lo cual se tratará en el siguiente Capítulo, como son; Explosión o rayo, furia de los elementos, varada, hundimiento, incendio y abordaje del buque, más las responsabilidades por averías gruesas.

Los daños por huelgas, paros, motines, disturbios, o por las acciones de Estado en represión a dichos actos, serán cubiertos mediante endosos adicionales, dentro de una póliza.

Para los riesgos del casco, pueden ser incluidos, pérdida total, abandono, recurso de terceros por abordaje, avería particular, gastos de salvamento, etc.⁵

2.4 RIESGOS EXTRAORDINARIOS

Los riesgos extraordinarios en la navegación son aquellos que no pueden ser cubiertos en una póliza de seguro marítimo ordinaria, sino que se tienen que tomar en seguros por separados.

La derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos, nos indicaba, en su Art. 233,⁶ el cual nos remite al Artículo 831 del Código de Comercio que dice cuales serán considerados como riesgos extraordinarios.

"I- Cambio voluntario de derrotero, de viaje o de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores.

II- Separación espontánea de un convoy, cuando se hubiere estipulado que iría en conserva con él.

III- Prolongación del viaje a un puerto más remoto que el designado en el seguro.

IV- Disposiciones arbitrarias y contrarias a la póliza de fletamento y al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores.

V- Riesgos de guerra.

*VI- Mermas, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas."*⁷

⁴ Hardy Ivamy, E.R., B. LL., Ph.D., J.L.D. *Op. cit.* p. 4.

⁵ Ver *Curso Básico de Barcos*, México, Reaseguros Alianza S.A. 1994. pp. 10 a la 14.

⁶ *Ley de Navegación y Comercio Marítimos ... Artículo 233.*

⁷ *Código de Comercio... Artículo 831. Cit. pos.* Cervantes Ahumada, Raúl. *Op. cit.* pp. 1001 y 1002.



La Ley vigente no proporciona una definición en ese sentido, sólo dedica quince Artículos para los riesgos más importantes, como son abordaje, avería y hundimiento, los cuales serán tratados a continuación.

Junta de oficiales es un riesgo que no se cubre en un seguro pero considero prudente comentarlo, ya que se trata de la acciones a seguir por parte de la autoridades de la embarcación en caso de una eventualidad, de las que se tratan después. Cuando pasa algún evento extraordinario, durante el trayecto o aún estando en puerto, el cual pueda poner en peligro el viaje, el capitán deberá de reunir en junta a sus oficiales para comentar el caso y oír opiniones, es evidente que en esta junta no reina la democracia, y la resolución final recaerá en el capitán ya que es el responsable del buque.⁸

Protesta de mar, es el informe que debe rendir el capitán al llegar al puerto de destino, llevando con él el Diario de Navegación en donde se asentará, todo lo acontecido durante el viaje. El capitán tiene obligación de exhibir el Diario de Navegación, cuando este sea requerido por alguna persona que tenga interés en la aventura marina.⁹

La falta de fondos durante el viaje, es cuando el capitán se puede ver sin recursos monetarios, necesarios para el viaje; en ese caso el capitán podrá pedir el dinero a algún interesado en la aventura marítima, se puede girar una letra de cambio a nombre del naviero y pagarla al término del viaje; si el capitán no pudiera conseguir fondos en este caso, y si el lo considerara necesario, estará en condiciones de tomar dinero a la gruesa, que es un préstamo que se hace, poniendo en garantía el casco quilla y aparejos; claro es que éste debe de estar muy justificado; por otro lado si el suministro de fondos se hace apremiante, el último recurso que tiene el capitán del navío, es el de vender parte de la carga y así obtener los ingresos suficientes para terminar el viaje.¹⁰

La falta de víveres abordo es un evento que puede ocurrir durante un largo trayecto, sin embargo esto podría ser un efecto de la mala planeación, en ese sentido el capitán tendrá la facultad de requisar los víveres a las personas del buque que las posean, o desviar la ruta al puerto más cercano con la finalidad de cargar las provisiones, ese cambio de ruta a un puerto será llamado arribada forzada.¹¹

⁸ Beltrán Montiel, Luis. Curso de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Ed. Astrea, 1992. pp. 189 y 190. Ver "Ley de Navegación" ... Artículos 133 y 134. pp. 60 y 61.

⁹ Ibidem. pp. 190 a la 192.

¹⁰ Ibidem. pp. 198 a 201.

¹¹ Ibidem.



2.5 RIESGOS EN LA NAVEGACIÓN

2.5.1 ARRIBADA FORZADA

Con la finalidad de esclarecer los riesgos que son susceptibles de cobertura en un contrato de seguro marítimo, comenzaré con analizar los principales riesgos propios de la navegación.

Dentro de las rutas marítimas están considerados puntos de escala, que sirven para el abastecimiento de víveres, para la tripulación y los suministros que requiere el buque para su normal navegación, sin embargo, debido a la mala previsión, por parte de las personas encargadas de los recursos materiales, es posible que la escasez se haga presente en la travesía. Esto también se puede atribuir a la inclemencia del tiempo, en el aspecto de hacer más lento el viaje, de tal forma que las provisiones que trae el buque abordo, no sean suficientes para garantizar el viaje en buenas condiciones.

En este sentido, el capitán tiene la facultad de dirigir al navío a un puerto cercano, para carga con lo que le haga falta para proseguir el viaje; si el puerto de arribo, no está contemplado como una escala normal en su ruta, se estará hablando de una arribada forzada.

Las escalas en otros puertos tienen un costo, además que si el buque transporta mercancía perecedera, la demora podría ocasionar la pérdida de esta. Por lo tanto la arribada forzada deberá de ser con causa justificada; de las cuales se pueden considerar, la falta de víveres o de aguada, cualquier accidente en la tripulación, carga o buque, que lo inhabilite para continuar la navegación, temor de enemigos, entre otros.¹²

Las anteriores causas, para que sean legítimas, no deberán ser consecuencia de la mala previsión hecha para el aprovisionamiento del viaje, o debido a que el capitán hubiese vendido los víveres; si la innavegabilidad del buque se debe de la falta de reparación, o que el temor de enemigos no se justifique.

En el caso de que la arribada forzosa no sea justa y legítima, los gastos que fueran erogados por la misma, quedarán a cargo del capitán y del armador, en caso contrario los gastos serán considerados como avería gruesa, de esto se habla en el siguiente apartado.¹³

Para el caso en que la arribada se deba a la necesidad de reparaciones, estas deben ser indicadas por un perito de una sociedad de clasificación, el cual deberá expedir un certificado donde se haga constancia de ello.

¹² Cervantes Ahumada, Raúl. *Op. cit.* p. 915.

¹³ Se recomienda ver las Reglas X a la XIV y XX de las Reglas de York- Amberes donde se ven los gastos y daños que ocasiona la arribada forzosa y que deben incluirse en la avería gruesa. (Anexo del Capítulo IV).



La carga del buque no debe de ser desembarcada, a menos que sea necesario para efectuar las reparaciones correspondientes, lo cual también tendrá que ser certificado y recomendado por el perito.

Una vez que el barco haya sido reparado o que se le han proporcionados los víveres necesarios para el viaje, no habrá motivo justificable, para no continuar la estancia en el puerto de arribo, sólo en el caso de temor a enemigos, en el cual se procederá con la junta de oficiales.¹⁴

2.5.2. AVERÍA GENERAL

La aventura marina es considerada como el conjunto de riesgos a los que se exponen el buque, la carga y flete en unión con estos mismos elementos, es decir que la aventura marina quedará compuesta por; el buque, carga y flete y los riesgos a los que están expuestos durante el viaje.¹⁵

La avería se considera a todo daño o gasto extraordinario que se produce durante la navegación. La múltiple mencionada Ley de Navegación nos da un concepto de avería el cual lo podemos encontrar en el Artículo 115, que dice:

*"Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario que se haga, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o de ambos."*¹⁶

Tendré una primera división de avería en los conceptos de avería gasto y avería daño; siendo la primera los gastos que realiza el capitán durante la navegación siempre y cuando sean extraordinarios; y las averías daños serán los daños que sufran el buque o la carga durante la navegación.¹⁷

Haciendo un poco de historia y, considerando que el hombre siempre ha tratado de disminuir la pérdida de su patrimonio; encontramos el concepto de avería en la "*Lex Rhodia*" en donde lo aplicaba a la echazón, que constaba de que si el barco estaba en peligro de hundirse, el capitán podía optar por arrojar parte de la carga con la finalidad de tener menos peso y con ello salvar la unidad económica. Se toma en cuenta que los sacrificios eran repartidos entre los interesados en la aventura.

Esta ley paso a Roma en el Digesto Justiniano, para luego ser retomado por los Bizantinos y de ahí a Europa, en donde hasta la Ordenanza de 1681 hace la división de averías gruesas y simples, de las que trataremos a continuación.¹⁸

La avería simple es el daño que sufre la embarcación o la carga, si es en un accidente inesperado, éstos daños pueden ser producidos por, para el caso del buque por un abordaje, temporal, varadura, negligencia del capitán, entre

¹⁴ Hernández Izal, Santiago. Derecho Marítimo. Barcelona, Edit. Cadi, 1968. Vol. 2. pp. 169 y 170.

¹⁵ Ver Beltrán Montien, Luis. Op. cit., pp. 223 a 225.

¹⁶ Ley de Navegación... Artículo 115. pp. 53 y 54.

¹⁷ Olvera de Luna, Omar. Op. cit. p. 118.

¹⁸ Idem.



otros, para el caso de la carga el daño puede derivarse del mal embalaje, o por el abordaje.¹⁹

Debe entenderse que la avería simple debe ser producto de algo fortuito, de lo contrario no se podrá considerar como tal; y en ese caso la reparación del daño correrá a cargo del naviero o en su caso del responsable del daño.

La Ley de Navegación no se ocupa de dar una definición de avería simple, debido que el daño se puede expresar en términos de otros peligros del mar, como son los daños ocasionados por un abordaje, en este sentido se entendería que los gastos de reparación serían soportados por el responsable que resulte por dictamen de un juez.

La ley define Avería Gruesa como la realización de un sacrificio o gasto extraordinario, que se haga, intencionada y razonablemente, con la finalidad de preservar el bien común, ya sea con la finalidad de salvar la embarcación, la carga o los pasajeros o los tres. Que no es más que el principio de echazón, del cual ya hemos hablado.

La derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos, proporciona una definición más clara del Avería gruesa:

*"Es Avería gruesa o común todo daño o gasto extraordinario, ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y real."*²⁰

Esto se debe a que la definición esta tomada de las Reglas de York-Amberes.

Siguiendo el principio de indemnización de la echazón, la mencionada ley en su Art. 257 marca que los daños se repartirán entre los interesados en la aventura marítima;²¹ La Ley de Navegación vigente indica para este respecto que se regirá de acuerdo a lo establecido en las reglas de York- Amberes.²²

Resumiendo; para que exista un acto de avería gruesa se requiere, en primer lugar una acción del capitán; ya que el es la máxima autoridad dentro de la embarcación, y por lo tanto tiene que hacer todo lo que este a su alcance con el fin de preservar la aventura marítima; esta acción debe de ser voluntaria pero debe de obedecer a algo razonable, es decir salvar los bienes sometidos a la aventura marítima.

El sacrificio es otro elemento que debe estar presente en un acto de avería gruesa, esto es los daños o gastos efectuados con el fin proteger la aventura marítima; como pueden ser arrojar por la borda parte de la carga o de los accesorios del buque, para aligerar el peso y así salvar la unidad económica.

La causa del acto de avería debe de ser, consecuencia de un peligro común y efectivo, el que deberá decidir cual es la magnitud del riesgo será el

¹⁹ Beltrán Montiel, Luis. *Op. cit.* p.224.

²⁰ *Ley de Navegación y Comercio Marítimos...* Artículo 256. p. 1004.

²¹ *Ibidem.* Artículo 157. p. 1004.

²² *Ley de Navegación* Artículo 116. p. 54.



capitán; en el caso de que el daño ocasionado, no fuera justificable, se tomará como una avería particular y el daño a la carga será responsabilidad del naviero.²³

La finalidad del acto de avería gruesa, es preservar la seguridad de la aventura marítima, como el sacrificio fue hecho por bien común, se hace obligación repartir las pérdidas en partes proporcionales, esto se hace lógico, en primera por moralidad, si A se beneficia del daño que recibió B en un acto de avería gruesa, entonces A debe de indemnizar a B; y en segunda y más importante es, que en México es por mandato legal; además esto se basa en un viejo principio de Derecho Romano, que a la letra dice:

“Todo aquello que es sacrificado o invertido en momentos de peligro para el beneficio de todos, debe ser repuesto mediante la contribución de todos.”

Las averías gruesas están legisladas a nivel mundial por las Reglas de York-Amberes, a las cuales les doy un trato especial en el Capítulo Cuatro, sección 4.5.

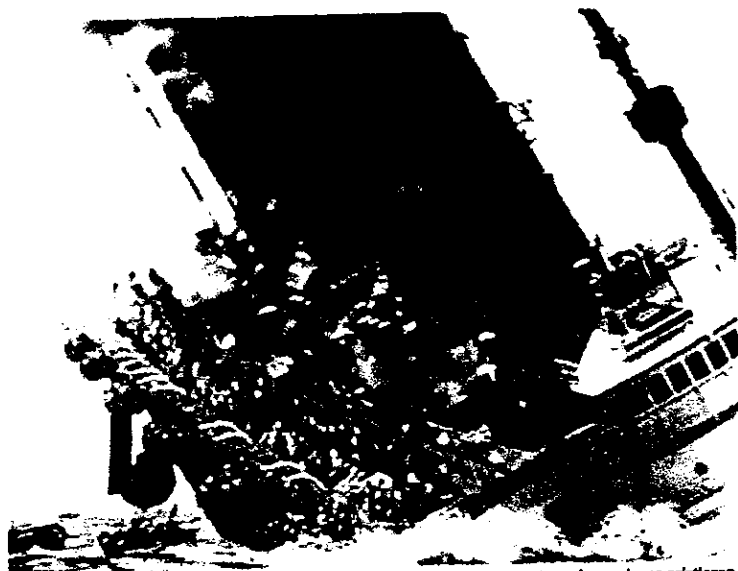
Una vez que se comprende la necesidad de contribuir, se tiene que hacer la suma de los gastos y de los daños provenientes de un acto de avería, el resultado de esa operación tomará el nombre de masa acreedora y masa deudora. Cantidad será la base para determinar el grado de contribución que deberá tener cada participante de la aventura marítima, con independencia de como se llegue al arreglo.²⁴

²³ Ver los Actos Constitutivos de la Avería. Cervantes Ahumada, Raúl. Op. cit. pp. 934 a 939.

²⁴ *Idem.*



2.5.3. NAUFRAGIO



"Andrea Doria" Uno de los rescates más espectaculares, ya que más de cuarenta embarcaciones asistieron el salvamento.

El naufragio se considera como la pérdida de la embarcación en el mar, río o lago navegable.²⁵ Dentro del concepto legal se considera como la extinción de la estructura del navío y de su valor náutico por sumersión completa.²⁶ Para los ingleses se considera naufragado un buque cuando este completamente hundido y no parte de él. Por lo tanto ellos considerarán un buque naufragado como la desaparición sin remedio del buque, ya sea por encalladura, por temporal o por cualquier otra causa.²⁷

Sin embargo en otras legislaciones bastará con que el buque quede en estado de innavegabilidad para ser considerado como naufragio, lo que se puede ver en el caso de que el navío sea abandonado. El naufragio se considera como avería particular aunque se pueden calificar d avería gruesa los gastos de reflotamiento de buque encallado.²⁸

²⁵ Según la Real Academia de la Lengua Española. *cit. pos.* Olvera de Luna, Omar. *Op. cit.* p. 139.

²⁶ *Idem.*

²⁷ *Idem.*

²⁸ Hernández Izal, Santiago. *Op. cit.* p.181.



Los naufragios pueden ser culpables, fortuitos y dudosos, para los primeros, por lo que se hace referencia a la materia penal; por lo cual los perjudicados pueden exigir responsabilidades al capitán, o al responsable del naufragio, por la desobediencia de las leyes que garantizan la seguridad en el mar.²⁹

Una vez que la noticia de un naufragio se conoce, se debe proceder al salvamento de las personas, el buque y de ser posible de la carga. Los efectos salvados serán destinados al pago del salvamento.

Para reafirmar este concepto se requiere hablar de la innavegabilidad del buque; que es cuando el buque ya no es apto para la navegación; la innavegabilidad puede ser absoluta o relativa, será absoluta cuando ya no es posible hacer reparaciones, que sean suficientes para que el buque pueda hacerse a la mar; por lo tanto será relativa cuando si sea posible hacer dichas reparaciones, y que el costo de las mismas sea superior al 75 % del valor del navío.

El estado de innavegabilidad será certificado por un perito de una sociedad clasificadora, y se podrá hacer el abandono del buque en favor del asegurador o venderlo.³⁰

Un elemento que se deriva del naufragio es la asistencia y el salvamento de la tripulación y de la carga, que es una acción lógica dentro de la vida marina el de prestar auxilio a una embarcación que tiene problemas durante su travesía, con la finalidad de hacer más segura la navegación.

La Ley de Navegación nos define el salvamento en el Artículo 120:

“Se entiende por operación de salvamento todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval o para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas.”³¹

La asistencia y el salvamento ha sido institucionalizada por los países en un contrato, que se produce cuando la tripulación de una nave interviene en el socorro de otra que haya pedido auxilio, hallándose en peligro de zozobrar en el mar.

En el caso de que una nave salve a otra que ya no cuenta con tripulación se estará hablando del Cuasi- contrato de salvamento.³²

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos establecía una acción penal contra el capitán que no preste asistencia a un barco en peligro que este cerca de él, a no ser que el prestar auxilio ponga en peligro a su embarcación.³³

La asistencia que un barco preste a otro será remunerada o salario de asistencia, para tasar el monto de este salario se debe tomar en cuenta la prontitud y la naturaleza de la asistencia, el tiempo empleado en dicha asistencia, el número de personas que prestaron ayuda, el peligro a que se vio expuesta la

²⁹ Olvera de Luna, Omar. *Op. cit.* p. 140.

³⁰ Beltrán Montiel, Luis. *Op. cit.* pp. 220 y 221.

³¹ *Ley de Navegación...* Artículo 120. pp. 55 y 56.

³² Ver Contrato de Salvamento. Cervantes Ahumada, Raúl. *Op. cit.* p. 919.

³³ *Ley de Navegación y Comercio Marítimos ...* Artículos 72 y 73. p. 985.



nave asistente, el peligro en que han estado los objetos salvados y el valor de éstos. Es evidente que la cotización del salario va a estar más de acuerdo con el valor de la mercancía salvada, que de los otros rubros, en el caso de que el salario no fuera estipulado de común acuerdo, será fijado por un juez competente, después de recibir un informe de un perito, y toda promesa o pacto de pago quedará nula y el pago será el que indique el juez.³⁴

La Convención sobre asistencia y salvamento de Bruselas de 1910, proporciona al juez los parámetros a considerar en la cotización del salario, los cuales son, el éxito obtenido en la asistencia, si no se salva, no se paga lo cual es la fórmula de Lloyd's, los esfuerzos y méritos de los que prestaron el auxilio, peligro a que estuvo sujeto el buque asistido, los pasajeros y la carga, los riesgos corridos por los salvadores, el valor de los objetos salvados. El monto del salario no podrá superar el valor de las cosas salvadas.³⁵ En 1989 adoptamos un nuevo convenio de salvamento: Convenio Internacional de Salvamento Marítimo, abrió de 1989.

Los casos en que el pago del salario se hace nulo son los siguientes:

- 1- Cuando el salvamento no ha sido útil.
- 2- Cuando se han salvado vidas humanas.
- 3- Cuando el auxilio se ha prestado en contra de la voluntad del salvado.
- 4- Cuando la causa de la asistencia sea producto de los salvadores.
- 5- Por hurto hecho por los asistentes.³⁶

El capitán asistente tiene la obligación de prestar auxilio, cuando esto no represente peligro para su navío, a toda persona, aun siendo enemiga, que se halle en peligro. Esto lo podemos ver con toda claridad en el Artículo 121 de la Ley de Navegación:

*"Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona que se encuentre en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento de esta disposición."*³⁷

El capitán que recibe un llamado de auxilio debe acudir a toda prisa a proporcionarlo, salvo que por circunstancias ajenas no pueda; el capitán que pide el salvamento tiene el derecho de pedir la ayuda de los barcos que él considere más aptos, para tal efecto, y los demás quedarán libres de la obligación de asistirlo.

La tripulación que hubiere abandonado un barco, tienen el derecho de volver a él, y los que lo hubiesen ocupado se lo tendrán que regresar, so pena de

³⁴ Cervantes Ahumada, Raúl. *Op. cit.* p. 919.

³⁵ *Idem*,

³⁶ Beltrán Montiel, Luis. *Op. cit.* p. 210.

³⁷ *Ley de Navegación* ..Artículo 121. p. 56.



perder el salario a que tienen derecho, e incluso podrían responder por daños y perjuicios.³⁸

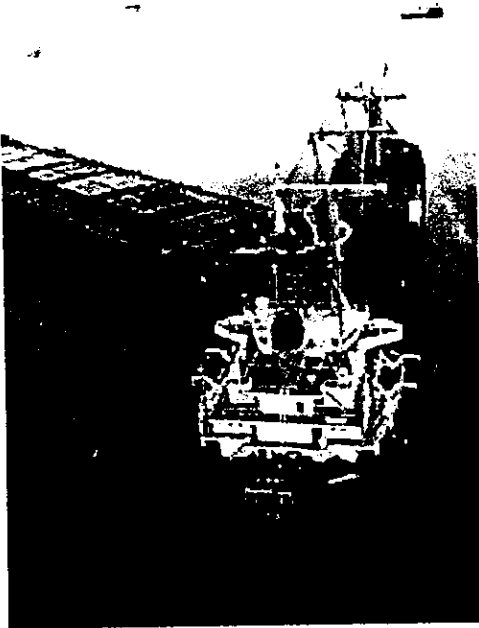


Uno de los problemas que tuvo el naufragio del "Andrea Doria" fue que la mitad de sus botes salva vidas no pudo ser utilizado debido a la forma en que se fue a pique, como lo muestra la fotografía.

³⁸ Beltrán Montiel, Luis. Op. cit. p. 212.



2.5.4. ABORDAJE



Abordaje en el Golfo de México entre dos buques de bandera liberiana.

El rápido desarrollo que han tenido los buques, en número y velocidad, trae como consecuencia la dificultad de maniobrar y la saturación de las vías de navegación, lo que ocasiona el choque entre buques, lo cual es un imprevisto en la navegación que ha tenido que ser legislado, para proporcionar seguridad en la empresa marina.

El abordaje se considera como el choque entre dos o más buques que navegan o se hallan en condiciones de navegar, de lo cual se puede desprender que un choque de un muelle y un buque no se considerará como abordaje.³⁹ La Ley de Navegación lo define como:

"Se entiende por abordaje la colisión ocurrida entre dos o más embarcaciones o entre éstas y artefactos navales flotantes..."⁴⁰

Se puede hacer una distinción entre las causas que originaron el abordaje; las cuales son: fortuito, culpable y dudoso.

El abordaje fortuito es cuando la colisión ocurre por un imprevisto, por ejemplo; cuando un buque es arrojado sobre otro en un temporal, y esto ocasiona daños a los dos navíos, es lógico pensar que en este caso ninguno de los dos tiene la culpa y por lo tanto no existe responsabilidad de las dos partes, el daño ocasionado por el choque correrá a cargo de cada naviero, aunque los ingleses anteriormente proponían la repartición del daño en partes iguales, pero ahora lo manejan igual que todos.⁴¹

El abordaje culpable es cuando, por negligencia de una de las partes se produce la colisión o cuando la culpa recae en las dos partes. Así, cuando la culpa es unilateral, la empresa naviera del abordador indemniza al abordado por los daños y perjuicios causado, previa tasación pericial.

³⁹ *Ibidem*, p. 200.

⁴⁰ *Ley de Navegación*,... Artículo 111, p 52.

⁴¹ Beltrán Montiel, Luis. *Op. cit.*, p. 200.



Cuando no se puede determinar cual de los buques es el culpable, cada empresa cubre sus propios daños, y el perjudicado en la carga puede pedir de cualquiera de las dos empresas la indemnización correspondiente, la empresa que indemnice pactará con la otra la responsabilidad solidaria a que tiene derecho, este será el abordaje dudoso.

Para el caso de que los dos buques sean culpables, se procederá a que cada buque asimilara el propio daño y ambos responderán por el daño sufrido por la carga de los mismos.⁴²

El tasamiento de la indemnización de la carga, a que están sujetos los buques culpables en común de abordaje lo podemos encontrar en la cláusula "Both to blame collision clause" de los Estados Unidos, la cual se ideó con la finalidad de prevenir situaciones de incertidumbre en los abordajes entre dos buques culpables; se basa en la Ley Harter y se adopto en el clausulado del Conocimiento de Embarque; Cláusula 18:

" Si el buque tiene un abordaje con otro como resultado de la negligencia del otro buque y/o la negligencia de cualquier buque o buques distintos o además del buque que aborda y de cualquier acto negligente u omisión del capitán, marinero, práctico o personal del porteador o transportista en la navegación o manejo del buque, el propietario de las mercancías transportadas bajo este Conocimiento de Embarque, indemnizará al porteador o transportista contra toda pérdida o responsabilidad respecto del otro buque o buque no transportador o de su propietario, en cuanto que tal pérdida o responsabilidad represente pérdida o daño a o reclamación de cualquier clase de los propietarios de las mercancías dichas, pagada o pagable por el otro buque o buque no transportador o su armador al propietario de las dichas mercancías y reservada, retenida o rescatada por el otro buque o buque no transportador o sus armadores como parte de su reclamación contra el buque transportador o el porteador o transportista. Las estipulaciones precedentes se aplicarán también cuando los armadores, operadores o aquellos encargados de cualquier buque o buques distintos que, además de los buques u objetos abordados, sean culpables con respecto a un abordaje o contacto. "A2 Bis

Esto es que los daños de los buques serán pagados por los dos, es decir la suma del daño del buque X + daño Y dividido por dos. También el daño de la carga será prorrateado de la misma forma. Pero como ya he mencionado el naviero responderá hasta el límite de responsabilidad de su patrimonio de mar, o la fortuna de mar, esto es que lo más que puede llegar ha hacer es abandonar el buque en favor de sus acreedores.⁴³

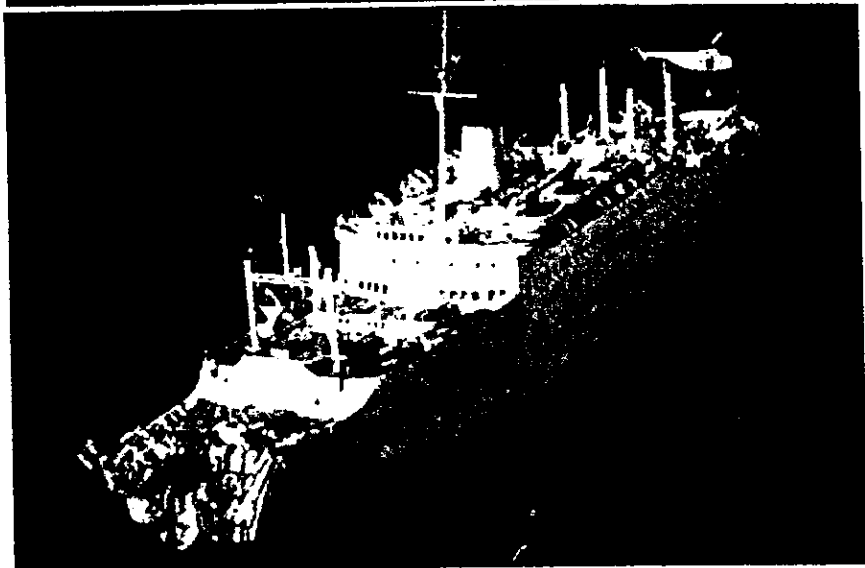
Aunque claro que siendo esto un riesgo, podrá ser cubierto por un seguro, y aun en el caso de que los buques sean de la misma empresa naviera se considerarán como casos separados dentro del seguro "Sister Ship" pero esta cláusula la comentaremos en el siguiente capítulo.⁴⁴

⁴² *Idem.*

⁴³ Salgado y Salgado, José Eusebio. *El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional*. México, UNAM, 1994. p. 73.

⁴⁴ Hernández Izal, Santiago. *Op. cit.* pp. 174 y 175.

⁴⁵ Ver Capítulo III de este trabajo.



El "Estocolmo" buque que abordó al "Andrea Doria", también pudo asistir al salvamento de los tripulantes del buque abordado.



2.5.5. APRESAMIENTO

El capitán siendo representante del naviero durante el viaje y siendo la máxima autoridad dentro del buque, tiene la obligación de resistir por todos los medios de que disponga a un apresamiento por parte de otro buque, sin embargo si fuere obligado a entregar el buque o la carga, levantará la protesta correspondiente en el primer puerto en el que arribase.

Aunque los buques están sujetos a la autoridad del Estado del pabellón que tienen y gozan de inmunidad puede presentarse que un buque de otra nación los haga apresar, en tal caso el capitán deberá de reclamar el buque y el cargamento, avisando de inmediato al naviero o el dueño, así como al consignatario de la carga. Mientras recibe órdenes deberá tomar las acciones que considere pertinentes para la conservación del buque y de la carga.⁴⁵

Los buques que pueden ser apresados son los que carecen de nacionalidad o que no están amparados por un pabellón de alguna institución internacional, o los que se dediquen a la piratería, en este caso el arresto lo hará un buque que este en condiciones o que tenga las características de un policía del mar, como pueden ser los buques de guerra de las armadas de los países.

Los casos de apresamiento de un buque en tiempos de paz, que se permite y regula en el Derecho Internacional Público, también llamado Derecho del mar, expresado en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, del 10 de diciembre de 1982, también llamada Convención de Montego Bay, que entró en vigor internacionalmente el 16 de noviembre de 1994.⁴⁶

El primer caso será el de un buque pirata, lo cual lo contempla la Convención de Montego Bay en su Artículo 105 que dice:

“Todo Estado puede apresar, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de terceros de buena fe.”⁴⁷

⁴⁵ Beltrán Montiel, Luis. *Op. cit.* pp. 200 y 201.

⁴⁶ Ver Gómez, Alonso. y Robledo Verdúzco. *El Nuevo Derecho de Mar, Guía Introductiva a la Convención de Montego Bay*. México. Editorial Porrúa. 1986.

⁴⁷ *Ibidem*, pp. 209 y 210.



La misma Convención nos provee de una definición de piratería en el Artículo 101 que a la letra dice:

“ Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes :
a) Todo acto ilegal de violencia o de detención, o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada dirigidos:
i) Contra un buque o aeronave en alta mar o contra personas o bienes abordo de ellos
ii) Contra un buque o aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos el apartado a) o en el apartado b), o facilitarlos intencionalmente.”⁴⁸

además de que hace mención de que todos los Estados deberán cooperar en la represión de la misma, Artículo 100.⁴⁹

Otro caso sería la prohibición del transporte de esclavos, lo cual lo encontramos plasmado en el Artículo 99 del mismo documento, el cual dice:

“Todo Estado tomará medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su pabellón. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su pabellón, quedará libre ipso facto.”⁵⁰

Del Artículo anterior se desprende que las medidas pueden ser el apresamiento del buque con la finalidad de poner en libertad a los esclavos, para un caso dado.

De la misma forma la Convención convoca a todos los Estados a cooperar en la represión de las transmisiones no autorizadas desde alta mar, lo anterior se ve contemplado en los puntos tres y cuatro del Artículo 109 de la Convención los cuales dicen:

“3. Toda persona que efectúe transmisiones no autorizadas podrá ser procesada ante los tribunales de:

- a) El estado del pabellón del buque;*
- b) El Estado en el que esté registrada la instalación;*
- c) El Estado del cual la persona sea nacional;*
- d) Cualquier Estado en que puedan recibirse las transmisiones; o*
- e) Cualquier Estado cuyos servicios autorizados de transmisión sufran interferencias.*

“4. En la alta mar, el Estado que tenga jurisdicción de conformidad con el párrafo 3 podrá, con arreglo al Artículo 110, apresar a toda persona o buque que efectúe transmisiones no autorizadas y confiscar el equipo transmisor”⁵¹

⁴⁸ *Ibidem*, Artículo 101. pp. 208 y 209.

⁴⁹ *Ibidem*, Artículo 100. P 208.

⁵⁰ *Ibidem*, Artículo 99. p. 208.



Es evidente que el acto de apresamiento puede caer en errores los cuales pueden ocasionar daños o demoras para los armadores del buque apresado; con la finalidad de prevenir esta situación y de alguna arbitrariedad, la Convención pone el Artículo 106 lo siguiente:

“ Cuando un buque o aeronave sea apresado por sospechas de piratería sin motivos suficientes, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo perjuicio o daño causado por la captura.”⁵²

Sin embargo, la fuerza de una armada también puede influir en un apresamiento, por decir nadie puede impedir que un barco de guerra estadounidense aprese a un mexicano, si bien el caso deberá de ser tratado en tribunales internacionales el hecho se puede dar, ya que no contamos con una armada que pueda amedrentar a nadie.

Esto del apresamiento por parte de una armada poderosa a buques mercantes se ejemplifica después de terminada la Segunda Guerra Mundial, cuando los barcos británicos trataban de impedir que los refugiados judíos llegaran a Palestina, deteniendo los barcos que los transportaban e incluso en un caso el cual llevaba bandera turca, el buque fue decomisado por navegar bajo una bandera a la cual no tenía derecho, el buque fue llevado a Chipre, declarado como buena presa y abanderado bajo el pabellón inglés.⁵³

⁵¹ *Ibidem*. Artículo 109. pp. 210 y 211.

⁵² *Ibidem*. Artículo 106. p. 210.

⁵³ Esto era una práctica muy común de los judíos que querían llegar a Palestina.



2.5.6. GUERRA



El hundimiento del "Bismarck" de nacionalidad alemana, fue una de las grandes epopeyas de la Segunda Guerra Mundial, ya que sus tripulantes pelearon hasta la última bala contra una fuerza diez veces mayor.

Los buques han transportado al hombre durante miles de años, han compartido con él los grandes descubrimientos geográficos, pero también tienen participación en los conflictos bélicos, pues son un arma formidable, como se comentó en la reseña histórica del capítulo primero, en la actualidad las flotas norteamericana y rusa se disputan el dominio del mar, siendo capaz, una sola, notar que los norteamericanos poseen 6 flotas de guerra, de devastar a países completos en caso de guerra.

Cuando hay guerra muchos de los tratados internacionales quedan relegados e impera la ley del más fuerte, los buques son apresados e incluso hundidos en una guerra de terror, durante el segundo conflicto mundial, las aseguradoras no cubrían el apresamiento, si este era hecho por la armada británica, ya que era muy común que los barcos de la mayor fuerza naval de ese tiempo, detuviera barcos a diestra y siniestra.



Cuando el capitán de un navío se entera del estado de guerra entre el Estado de su pabellón y otro tendrá que dirigirse al primer puerto neutral que pueda para recibir instrucciones y conservar la seguridad de su embarcación, o de lo contrario hasta el tiempo que el país de puerto de arribo se lo permita; tal fue el caso del "Graff Spee" buque de guerra alemán, que al ser perseguido por barcos ingleses arribó a Montevideo en Uruguay, el gobierno de este país le concedió tres días de permiso de lo contrario sería decomisado; el capitán recibió la orden de salir a enfrentar a los británicos, y considerando esto como un suicidio, decidió sacarlo a mar abierto y hundirlo por su propia mano, dejando a la tripulación en tierra, el capitán se daría un balazo poco tiempo después.⁵⁴

El caso de amarre temporal esta contemplado en el capítulo cuatro de la Ley de Navegación, en su Artículo 76⁵⁵ nos menciona las condiciones en las que se permitirá el amarre temporal; en el 77⁵⁶ lo concerniente a lo que procede cuando el plazo ya se ha vencido, y por último en el 78 marca los casos en los que la embarcación puede ser declarada abandonada en favor de la Nación.⁵⁷

La guerra es causa justificada de arribada forzosa, ésto se desprende del caso anterior cuando el capitán se desvía de su trayecto por peligro justificado de enemigos.

México no salió libre de estos acontecimientos, habrá que recordar el hundimiento del "Potrero del Llano" y el "Faja de Oro", buques petroleros, que fueron hundidos por submarinos alemanes, lo que obligó a nuestro país a entrar en guerra en contra de las potencias del Eje.⁵⁸

La guerra es un riesgo excluido en el seguro, que puede ser cubierta mediante convenio expreso, así la compañía cubrirá los daños ocasionados por guerra, actos de reyes, príncipes o pueblos, en persecución de hostilidades, revolución, insurrección, o contiendas civiles, bombardeos aéreos, minas flotantes o estacionarias, torpedos perdidos o cualquier arma de tipo atómica.⁵⁹

Esta cobertura se extiende antes o después de haberse declarado la guerra, por daños ocasionados por algún país en conflicto con otro que no sea el propio.

⁵⁴ El "Graff Spee" fue un navío alemán al mando del capitán de navío Hans Langdorff, el cual sostuvo la Batalla del Río de la Plata el 13 de diciembre de 1939 contra los cruceros británicos "Exeter", "Achilles" y "Ajax". Dejó fuera de combate al primero y tercero de los cruceros; sin combustible se tuvo que refugiar en Montevideo, Uruguay, el cual sólo le concedió hasta el 17 de diciembre de ese mismo año para salir de puerto; para ese día los británicos ya contaban con otros buques: "Converian", "Renown", el acorazado "Dunkerque" Y el portaaviones "Ark Royal", ante tal desventaja el "Graff Spee" fue sacado a aguas internacionales y hundido el 17 de diciembre de 1939 por cargas de explosivos que su propia dotación le había puesto. Ver Río de la Plata, combate de. Enciclopedia General del Mar. *Op. cit.* Vol. 7, pp. 880 a 884.

⁵⁵ *Ley de Navegación* ...Artículo 76. pp. 36 y 37.

⁵⁶ *Ibidem*, Artículo 77. p. 37.

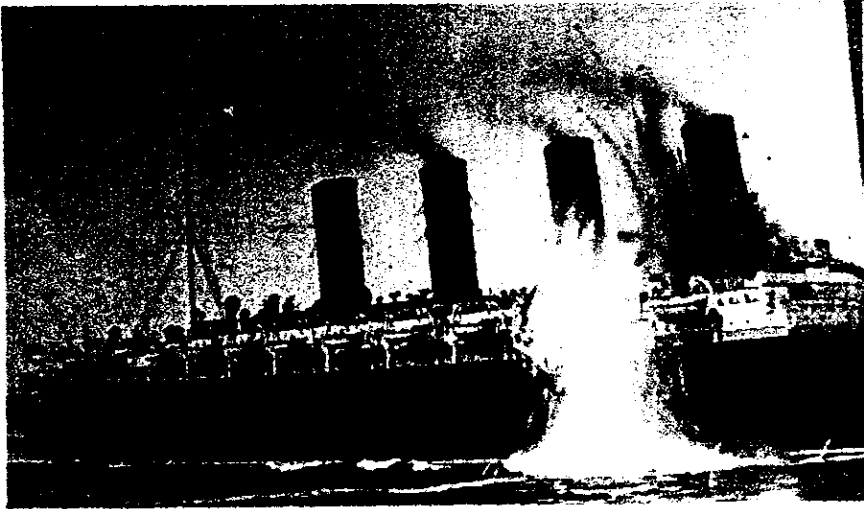
⁵⁷ *Ibidem*, Artículo 78. pp. 37 y 38.

⁵⁸ El "Potrero de Llano" fue hundido el 13 de mayo de 1942; una semana después el 20 de mayo es torpedeado el "Faja de Oro". El 28 de mayo el presidente Manuel Ávila Camacho declara la guerra a las potencias del Eje, las cuales nunca respondieron la declaración en forma oficial; pero en su lugar el 27 de junio del mismo año hundien a los buques "Tuxpan" y "Las Choapas", un mes mas tarde el 27 de julio es hundido el "Oaxaca" y el 4 de septiembre se produce el sexto hundimiento "El Amatlán". México perdió 80,000 toneladas durante la guerra en seis buques. Para mayor información ver Mora Palencia, Mario, *1942 Mexicanos al grito de guerra* ,México D.F. ed. Porrúa , 1992, pp. 188.

⁵⁹ *Curso Básico de Barcos. Op. Cit.* p. 13.



Todo lo relativo a la póliza se tratará en el siguiente capítulo, en el apartado de la póliza.



El hundimiento del "Lusitania" de nacionalidad inglesa por parte de un submarino alemán provocó que los Estados Unidos entraran a la Primera Guerra Mundial.



2.6. RIESGO DE CASCO Y MAQUINARIA

Durante toda su historia de navegación, el hombre se ha tenido que enfrentar a una serie de riesgos tanto naturales y humanos, los cuales siempre han puesto en peligro a las embarcaciones y, por tanto, a la empresa marítima. Es razonable pensar que siempre que un buque deja el puerto, está expuesto a los caprichos de la madre naturaleza y nadie podría asegurar con una certeza del cien por ciento de que ese buque regresará.

De lo anterior se deriva que, el buque por el solo hecho de estar en el mar, ya corre un riesgo; de hecho se puede afirmar que el riesgo es inherente a él, lo cual es lo mismo para el hombre, ahora si ese riesgo es aumentado con el factor humano se logra hacer de la empresa marítima toda una aventura en toda la extensión de la palabra.

Sin embargo el continuo avanzar de la tecnología ha logrado reducir los peligros y considerarlos en ciertos parámetros y rangos para su tipificación y medición.

Así el primer tipo de riesgos a que el buque esta sometido, a la hora de surcar las aguas, serán los fenómenos naturales como son:

- a) Rayos.
- b) Huracanes.
- c) Tormentas.
- d) Maremotos y terremotos.
- e) Marejadas.⁶⁰

Por otro lado se tendrán los riesgos que proporciona el factor humano:

- a) Piratería
- b) Huelgas y alborotos populares.
- c) Guerra.
- d) Negligencia de los astilleros en la reparaciones de los buques.
- e) Baratería del capitán.
- f) Exceso de la carga con relación a la capacidad del buque.

Otros riesgos a los que esta sujeto el buque y la maquinaria:

- a) Fallas mecánicas imprevistas de la propia embarcación.
- b) Objetos flotantes naturales o artificiales.
- c) Riesgos en la navegación (ver 2.5.)

En la medida que estos riesgos sean mensurables y tasables en dinero, podrán ser cubiertos en una póliza de casco, otros se manejarán como endosos adicionales y por último habrá algunos que no podrán ser cubiertos dentro del seguro de casco.⁶¹

⁶⁰ *Ibidem*, p. 3.

⁶¹ *Ibidem*, p. 11.



2.7. RIESGOS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

Los siniestros que pueden ocurrir durante la navegación tienen repercusión dañosa en varios sentidos, es decir, que las personas a las que se puede afectar pueden ser numerosas, además del daño que se le puede ocasionar a la fauna marina. Ya hemos visto algunos de los acontecimientos que pueden dañar al buque y por lo tanto al patrimonio del armador, faltando por analizar la responsabilidad civil de que puede ser objeto el armador o el Estado que tengan buques.

Para comenzar con este tema se puede estudiar el artículo 131 de la Ley de Navegación que nos muestra claramente que los daños ocasionados por un buque serán responsabilidad del armador:

"El propietario de un buque, al ocurrir un siniestro será responsable de todos los daños que le sean imputables causados a terceros por la explotación de dicho buque o por la carga derramada o descargada desde el buque a resultas del siniestro, así como de las medidas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.

Todos los buques que naveguen en las zonas marinas mexicanas o en aguas interiores deberán contar con un seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil."⁶²

Lo primero que se puede observar de este Artículo es que la Ley no distingue entre el propietario del buque, que es el naviero, y el armador que es el titular de la explotación marítima y comercial del buque.

En segundo lugar se ve claramente la importancia de la responsabilidad civil que un buque representa, además de que nos marca la obligación de contar con un seguro para poder hacer frente a este tipo de riesgos; en mi opinión y a forma de comentario, lo referente a la obligatoriedad del seguro, es un acierto que se debería hacer extensivo al ramo de automóviles.

Para hacer frente a estos riesgos se han creado los Clubes de Protección e Indemnización que están conformados por socios propietarios de buques o empresas navieras que ingresan al club en forma directa o a través de corredores o compañías de seguros, en este apartado sólo se darán los riesgos y las coberturas que se dan como parte de la P & I, aunque esto signifique comenzar a entrar en el siguiente capítulo.

⁶² Ley de Navegación ... Artículo 131. p. 59.



2.7.1. PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN SIMPLE

La cobertura de P&I se utiliza para amparar al armador contra los riesgos en que pueda incurrir el buque contra terceras personas y sus propiedades, en la ejecución de su actividad normal, por lo tanto la protección que requiera un armador dependerá de la actividad a la que se dedique el buque que tiene a su cargo; para el caso en que el armador no requiera de una protección muy amplia se crea la P&I simple que va dirigida a:

1. Embarcaciones de placer, la protección en algunos casos viene incorporada a la póliza de casco.
2. Buques pesqueros, también en algunos casos viene incorporada a póliza de casco.⁶³

Para estos casos las coberturas serán :

- a) Daños a la propiedad de terceros;
- b) Lesiones personales y muerte; y
- c) Costos legales.

En el inciso a) el dueño podrá recobrar las pérdidas demandadas por daños a la propiedad de terceros en su propiedad o en otro buque por abordaje, siempre y cuando esto no sea por la negligencia en la navegación o administración del buque u otro acto de negligencia en relación al buque.⁶⁴

Para el inciso b) la cobertura será para proteger al armador de las demandas o compensaciones a que se haga responsable por la pérdida de vida, personal lesionado o enfermedad de alguna persona a bordo del buque o cerca de él; incluyendo gastos de medicina, hospitalarios o gastos de funeral, por los cuales el armador puede ser obligado; estas obligaciones deben surgir fuera de la negligencia de la navegación o de la administración del buque o otro acto de negligencia u omisión a bordo o en relación del buque.⁶⁵

Para los gastos legales; el dueño del buque recobrará los costos y gastos, en los cuales él puede incurrir al intentar evitar una responsabilidad o desembolso contra los cuáles él esta totalmente o parcialmente asegurado; siempre y cuando sean razonablemente incurridos.⁶⁶

⁶³ Ver Manual de Capacitación de los Seguros de Daños. Op. cit. p. 23.

⁶⁴ Hardy Ivamy, E.R., B. LL., Ph.D., LL.D. Op. cit. p. 244 a 253.

⁶⁵ Ibidem, p. 244.

⁶⁶ Ibidem, p. 248.



2.7.2. PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN COMPLEJA

La protección e indemnización compleja va a dar una amplia y va dirigida a buques de línea y a los buques de tráfico eventual y cubre los siguientes riesgos:

- a) Daños a objetos fijos o flotantes;
- b) Daños a personas;
- c) Daños por abordaje;
- d) Daños a la propiedad de terceros;
- e) Pérdida de la vida y lesiones personales;
- f) Gastos médicos y hospitalarios;
- g) Gastos de repatriación;
- h) Remoción de restos;
- i) Carga y efectos personales pasajeros;
- j) Multas por autoridades;
- k) Motines y mala conducta;
- l) Gastos por cuarentena;
- m) Desviación de ruta;
- n) Participación en avería general;
- o) Costos de defensa;
- p) Gastos de tripulación substituta;
- q) Pérdida de fletes
- r) Demoras y gastos de estadía
- s) Incumplimiento de contratos;
- t) Suministro de combustible inferior o de mala clase;
- u) Daños por mala estiba;
- v) Multas por sobrecargas;
- w) Gastos legales;
- x) Servicio de remolque;
- y) Reclamaciones por autoridades fiscales o aduaneras; y
- z) Reclamaciones por contaminación.⁶⁶

Como se podrá observar la P&I cubre una vasta gama de riesgos relacionados a la responsabilidad civil, todos estos riesgos son cubiertos en forma mezclada que varía de acuerdo a las políticas de los clubes de P&I, o dependiendo si ya están amparados bajo una póliza de seguro marítimo lo cual se tratará en el siguiente Capítulo.

⁶⁶ Idem.



2.7.2.1 Daños a objetos fijos o flotantes.

Uno de los grandes riesgos en que puede incurrir un buque, es dañar objetos fijos o flotantes que son parte de las instalaciones de los puertos o de las instalaciones marítimas de un país; por lo tanto el responsable de estos daños será el titular de la explotación marítima y comercial del buque. Ante esta posibilidad la cobertura que se da bajo la P&I es de reparar los daños que el buque pueda ocasionar a un puerto, dique, muelle, escollera o cualquier otro objeto fijo o flotante.⁶⁷

2.7.2.2. Daños a personas.

El Club de P&I indemnizará al responsable del buque respecto a los gastos de hospitalización, gastos médicos, gastos de funeral, que sea obligado como consecuencia de lesiones, daños o muerte sufrida del capitán o un miembro de la tripulación a bordo del buque o algún miembro de la tripulación de otro buque al que se le haya causado este tipo de daño y de cual resulte culpable el buque asegurado en el club.

La protección también incluye los gastos de repatriación debido a lesiones y accidentes del personal del buque, pero, todo estará sujeto a que los riesgos no hayan sido producidos como consecuencia de la negligencia del capitán.⁶⁸

2.7.2.3. Daños por abordaje.

Este tipo de riesgo ya se vio, sólo falta decir que en este caso el responsable del buque recobrará los gastos que haya derogado por la demanda o pérdida de otro buque al que se haya abordado, siempre y cuando esto no sea producto de la negligencia de la navegación o de la administración del buque u otro acto de negligencia a bordo u alguno relacionado con el buque. La responsabilidad por es un riesgo que, como veremos más adelante, se cubre como un endoso dentro de una póliza de casco o seguro de buque, por lo tanto un club de P & I, no cubrirá el total de las responsabilidades a que se haga responsable el armador.⁶⁹

⁶⁷ *Ibidem*. p. 245.

⁶⁸ *Iidem*.

⁶⁹ *Iidem*.



2.7.2.4. Otros.

El armador es responsable de indemnizar al capitán y a la tripulación del buque que tenga bajo su tutela, por la pérdida de objetos personales como consecuencia de un peligro del mar; por lo tanto este riesgo también será cubierto en un club de P & I. Otro riesgo interesante es el de la remoción de restos, el cual también podrá ser cubierto bajo este esquema y en algunos casos en forma de gastos que se incluyan como avería gruesa.⁷⁰

⁷⁰ Idem.



2.8 RIESGOS DE LA CARGA.

El transporte de carga a través de los mares, océanos y vías fluviales se remonta al mismo nacimiento de las embarcaciones y hasta la fecha sigue siendo un motor de la economía mundial, aún el avión no ha podido ni podrá desplazar al buque como medio de transporte entre continentes. La importancia del transporte marítimo es vital para el desarrollo de muchos países, por ejemplo Inglaterra, incluyendo los que no tienen litorales.

Por lo anterior los contratos de transporte de mercancías se ha tenido que reglamentar a nivel nacional e internacional en contratos de fletamento y de transporte de mercancías por agua (ver 4.6 y 4.7) y la transportación es el objeto de ser de toda marina mercante.

Si seguimos la lógica de que todo lo relacionado con el hombre tiene un riesgo, la carga de un buque no será la excepción y por consiguiente estará sujeta a riesgos inherentes al buque, los propios y a los del hombre; los del buque y el factor humano ya fueron comentados (ver 2.6).

El primer riesgo al que está expuesta la carga es el que puede surgir del embalaje, que es la forma en que se prepara la mercancía para el transporte, ya sea en unidades separadas, bultos, paquetes o en contenedores; en segundo término tendremos el manejo de la mercancía en la carga y descarga del buque (estiba).

El adecuado medio de transporte es un factor que influye en protección de la carga y por lo tanto esto también será un riesgo que habrá que tomar en cuenta; después tendremos los daños que pueda sufrir debido a la mojadura, que puede ocurrir en una tormenta o al tratar de apagar un incendio en alta mar.

Uno de los riesgos más importantes a que puede estar sometida la carga son los defectos latentes y vicios propios de la mercancía los cuales son producto de la naturaleza de los objetos y defectos de fabricación. Por último tendremos los riesgos que sean producto de un acto de avería gruesa y todo lo que de él se deriven (ver 2.5.2 y 4.5).



2.9 RIESGOS DE ASTILLEROS

Un astillero es el lugar en donde se construyen o reparan los buques, por lo tanto, estos representarán un riesgo que se puede dividir en dos tipos:

- 1- Responsabilidad por construcción y
- 2- Responsabilidad por reparación de buques.

Para el primer punto las causas se deberán a:

- a) Riesgo de pérdida o daño del buque en construcción;
- b) Fallas en el lanzamiento del buque;
- c) Fallas de diseño;
- d) Pérdidas durante las maniobras de pruebas;
- e) Pérdida de la vida o lesiones a personas ajenas al astillero y;
- f) Remoción de escombros.

Para el segundo punto tendremos:

- a) Pérdida o daño sufridos por el buque en la reparación;
- b) Pérdida o daño durante los viajes de prueba;
- c) Remoción de restos de un siniestro
- d) Pérdida de la vida o lesiones a personas ajenas al astillero o contratista.⁷¹

⁷¹ *Ibidem*, pp. 39 y 40.

CAPITULO III



EL SEGURO MARÍTIMO

"En lo marítimo hay que dar y buscar soluciones más drásticas y efectivas que las alcanzadas hasta ahora, el primer paso es eliminar para siempre el caduco concepto de la libertad de los mares que ha provocado sangrientas luchas y ha sido invocado para beneficio de las potencias marítimas; y en su lugar debemos propugnar por el concepto del aprovechamiento total de los mares en favor de todos los pueblos de la tierra, costeros o mediterráneos, ya que solo así podremos hablar de la libertad de los mares."

José Eusebio Salgado y Salgado



3.1 GENERALIDADES

Si se toma en cuenta que el Mar cubre tres cuartas partes de nuestro planeta, además de que ha visto surgir la vida de sus profundidades, dando alimentación al hombre, pero algunas veces cobrándose vidas humanas para calmar su temperamento; puede entonces inferirse que la primera forma del seguro debe de ser para protegerse de los riesgos del Mar y de todo lo que él representa.

El hombre, desde su origen ha estado ligado a los mares, en su afán de dominar a la naturaleza, de surcar los océanos para proporcionarse mejor alimentación, bienestar, comerciar o simplemente para hacerle la guerra al vecino; ha tenido que aprender a navegar pero, a la par ha desarrollado un mecanismo que le permita proteger sus bienes de posibles pérdidas durante su travesía por los vastos mares.

Por lo anterior el Seguro Marítimo tiene la formación y estructura técnica y legal más antigua, elaborada y compleja; ha servido como base para crear otras formas del seguro y le ha dado al hombre la posibilidad de emprender el comercio a gran escala.

El seguro marítimo aparece en su estado actual como el fruto de un largo proceso de desarrollo histórico, que muy difícilmente lo tienen las otras ramas del seguro.



3.2 RESEÑA HISTÓRICA.

Se considera al seguro marítimo como el más antiguo pero no se ha llegado a un acuerdo con respecto a la fecha de nacimiento del mismo; esto se debe a la existencia de casos esporádicos de este seguro pero que carecen de base jurídica.

La idea de prevención la podemos encontrar desde los pasajes bíblicos, como puede ser el caso de José, quien decidió almacenar grano con la finalidad de tener abasto en tiempos de penuria; en este sentido se pueden encontrar casos similares en los aztecas y los incas.¹

La idea de seguridad se puede decir que el ser humano la trae consigo, un profesor de seguro de vida diría en una de sus cátedras, " La seguridad se mama", y nadie podría decir que eso no es verdad.

Comenzando por la historia, se tiene como primer documento el Código de Manú de la India de siglo XII a. C. que será la forma embrionaria del préstamo a la gruesa aventura.²

En el año del 2300 antes de Cristo se encuentra el Código de Hammurabi en Babilonia, que es considerado como el primer legislador de la historia, donde se hace referencia a esta misma figura; la contribución de los judíos de este tema lo encontramos plasmado en el Talmud, que dice:

*"Los marinos pueden convenir que si uno de ellos pierde su nave por su negligencia o culpa, no habrá obligación de facilitarle otra, pero si la pierde sin culpa, se le construye otra."*³

El mismo documento menciona la protección de caravanas de palestinos, quienes al perder uno de sus animales en el trayecto, podían recurrir a la contribución de los demás para obtener otro animal.

Regresando de nueva cuenta a Babilonia se encuentra el tratado de los artesanos y los jefes de caravana, el cual consistía en que si la mercancía se vendía, el artesano recibía una remuneración por su trabajo, pero si esta era robada en el camino no se daría ningún dividendo.

Los comerciantes del Mar Mediterráneo como los egipcios y fenicios adoptarían medidas análogas, en donde ya se deja entrever el nacimiento del seguro.⁴

Dando un salto hasta Grecia, la cuna de la civilización occidental, donde se gestaría una figura que revolucionaría al mundo y trascendería las fronteras de la historia; esto fue en la Isla de Rodas, la cual tenía un desarrollo marítimo de relevancia para la época, se conoció como la "*Lex Rhodias de Jactum*" del año 916 a.C. que dice:

¹ Cobo Cayón, Juan Fernando. *Seguros y Reaseguros*. Bogotá, Escuela Profesional de Seguros y Reaseguros, 1962, vol. 1, pp. 4 a 9.

² Cervantes Ahumada, Raúl. *Op. cit.* . p. 663.

³ Cobo Cayón, Juan Fernando. *Op. cit.* p. 4.

⁴ *Idem*.



"Por la ley de Rodas está señalado que si se echa al agua la mercancía para aligerar la embarcación, se junte con la contribución de todos los interesados, lo que ha sido sacrificado para todos ellos"⁵

lo anterior se conoce en la actualidad como Avería Gruesa.

En Grecia además había una especie de seguro contra la fuga de esclavos, Aristóteles hace referencia del caso en que un macedonio cobraba a los dueños de esclavos diez dracmas por cada esclavo que tuvieran y a cambio él se comprometía a pagar el valor total de los esclavos que se fugaran; además en Atenas existió una bolsa que hacía préstamos a la gruesa, que consistía en un préstamo que recibía el propietario de un barco con el fin de hacer una travesía marina, si el barco regresaba con bien al puerto, el préstamo era devuelto más un interés, si la embarcación se perdía el dinero se perdía, el préstamo a la gruesa se sigue utilizando hasta nuestros días.⁶

Roma es la madre de numerosas figuras jurídicas que son de manifiesto, y en lo referente al seguro podemos encontrar los principios de fondos de pensiones, los cuales los recibían los legionarios romanos, quienes a su retiro eran premiados con un botín o a su muerte sus familiares obtenían una cantidad de dinero.

En los inicios de la Edad Media se destacan los principios de los gremios, cofradías, que son las mutualidades del futuro, en el siglo XII existía en Islandia una mutualidad para seguros de robo y de ganado, para ese mismo siglo los judíos comenzarán a establecer seguros marítimos.

El florecimiento de las Repúblicas Italianas, Amalfi, Florencia, Génova, Pisa y Venecia; además de las ciudades hanséaticas de Bremen, Hamburgo, Lubeck, Rostok, entre otras, representa para el seguro una evolución importante.

Siendo en Génova, el 23 de octubre de 1347 cuando nace la primera póliza de seguro marítimo y se puede decir que este documento es su acta de nacimiento, relegando al préstamo a la gruesa aventura como una figura de crédito. Mientras en otros lugares del mundo como en Inglaterra, Dinamarca y Francia, las mutualidades se van haciendo más sofisticadas y aparecen la "Guildas" que eran uniones de artesanos con la finalidad de hacerle frente a siniestros como incendio, inundación y robo. En Dinamarca se dio la primera "Guilda" de navegantes para protegerse de pérdidas causadas por peligros del mar.⁷

El año de 1435 las Ordenanzas de Barcelona nacen como la primera forma de legislar el seguro, en ese siglo los ingleses conocen la práctica del seguro gracias a los comerciantes de la Liga Hanséatica. Si se considera la primera póliza como el nacimiento de un seguro, el seguro contra robo nace en 1488 en Florencia, donde se asegura una corona.

El seguro de vida tiene su origen en Inglaterra entre los siglos XIII y XIV, con evidente carencia de técnica actuarial, pero en el siglo XVI se observa que era requisito el declarar otros seguros, además de que se aseguraba hasta cierta

⁵ *Ibidem*, p.5.

⁶ *Ibidem*, pp. 6 a la 19.

⁷ *Ibidem*.



edad y la suspensión del pago por especulación del asegurado, para ese tiempo se comienzan a desarrollar los primeros estudios de mortalidad, como son: J. Bernoulli. 1654 en Francia, J. Graunt. 1661 en Inglaterra, J. Witt. 1671 en Holanda, G. Neumann. 1687 en Alemania, E. Halley. 1692 en Inglaterra y C. Huggens. 1695 en Holanda.⁸

El seguro de incendio comenzó en el Siglo XII, en el XIII el seguro agrícola, el de accidentes personales en el XIX.

La cronología de las reglamentaciones del seguro es como sigue:

- Statum Nauticum de Venecia en 1225.
- Ordenanzas de Wisby, Suecia en 1266.
- Ley de Don Dionisio, Portugal en 1293.
- Roles D'Oleron, 1300.
- Estatus Calimali, 1301.
- Cámara de seguros de Bruges, 1310.
- Breve Portus Cagliari, 1318.
- Decreto G. Dogo de Génova, 1369.
- Ordenanzas de Florencia, 1393.
- Ordenanzas de Venecia, 1411/68.
- Capítulos de las Cortes de Tolosa, 1412.
- Cámara de seguros de Venecia, 1421.
- Seguro contra la huida de esclavos, Barcelona 1421.
- Ordenanzas de Barcelona, 1435, 36.
- Consulat del mar, 1435.
- Estatuto de Génova, 1498.
- Estatuto de Florencia, 1522 /28.
- Ordenanzas de Flandes, 1537.
- Ordenanzas de Burgos, 1538.
- Ordenanzas de Sevilla, 1556.
- Recopilación de las Leyes de Indias, 1556.
- Guidon de la Mer, 1556.
- Ordenanzas de Bilbao, 1560.
- Ordenanzas de Felipe II, Amberes, 1563.
- Ordenanzas de la reina Elizabeth, 1563.
- Costumbres de Amberes, 1582.
- Costumbres para los seguros, Amsterdam, 1598.
- Ordenanzas de Mideelbourg, Holanda en 1600.
- Corte de los seguros de Inglaterra, 1601.
- Ordenanzas de Rotterdam, 1604.
- Ordenanzas de la Marina Francesa, 1681.
- Ordenanzas de seguros y averías, Hamburgo 1739.
- Publicaciones de Pottier, Francia 1765.

⁸ Idem.



- Publicaciones de Emerigon, Francia, 1783.
- Gambling Act. 1774.⁹

No se puede hablar del seguro marítimo, sin dejar de mencionar la casa *Lloyd's*, que tiene su origen en el año de 1688, en una taberna de Londres en la Tower Street y que pertenecía a Edward Lloyd. Este lugar era frecuentado por capitanes, patronos de embarcaciones y por todos los que tuvieran algún interés en las actividades marítimas, en este lugar se trataba todo lo relacionado con la compra venta de embarcaciones, fletes compra de aparejos y suministros, contratos de dotaciones y lo relativo a los seguros correspondientes, los cuales se efectuaban por personas físicas debido a que no existían compañías de seguros.

Con la creciente afluencia la taberna se tuvo que trasladar a la Lombard Street en 1691, dos años después se comienza a publicar el "*Lloyd's News*" lo que le trajo gran reputación al café; ya para 1734 en el "*Lloyd's List*" se detallaban los movimientos de unos 1,500 buques de altura y de las noticias de temas marítimos.

Para el año de 1769 se publica el "*New Lloyd's List*", y doce años después se crea el primer comité con 79 suscriptores, que será el origen de lo que hoy es la institución que se conoce; forman un reglamento y cambian de domicilio, durante años la *Lloyd's* se vuelve más importante y se crea la filial que se encarga del registro de buques, "*Lloyd's Register of Shipping*".¹⁰

Casi dos siglos después, en 1956, la *Lloyd's* tenía 4,000 suscriptores y ha sido la base para la creación de otras sociedades parecidas, se tiene que destacar que la casa *Lloyd's* no tiene responsabilidad financiera, por los actos comerciales de sus aseguradores asociados, sino que ellos mismos le hacen frente a los compromisos que uno de los miembros no haya podido cumplir.¹¹

⁹ *Idem*.

¹⁰ *Idem*.

¹¹ *Ibidem*. pp. 14 a la 18.



3.3 CONCEPTO

Para definir lo que es el contrato de seguro marítimo considero necesario, primero dar un concepto de seguro, después ver el seguro como contrato y por último dar una definición en lo marítimo.

El seguro es, a mi consideración, después del crédito, uno de los inventos más importantes que el hombre ha desarrollado y la definición que nos da Manes es uno de los conceptos que da una idea general de lo que se debe entender por seguro:

"aquel recurso por medio del cual un gran número de existencias económicas, amenazadas por peligros análogos, se organizan para atender mutuamente a posibles necesidades tasables y fortuitas de dinero".¹²

El contrato de seguro es una definición que no es muy generalizada, sin embargo la idea de su funcionamiento se deja entre ver en las siguientes; para Sánchez Román :

"El seguro es un contrato principal, consensual, bilateral, oneroso y aleatorio, por el cual una de las partes se compromete a indemnizar a la otra de las consecuencias dañosas o perjudiciales de ciertos riesgos procedentes de caso fortuito, a que se hayan expuestas las cosas y las personas puedan ocasionarle, mediante precio, prima o cantidad que la otra ha de satisfacerle por dicha garantía".¹³

Los brasileños consideran el contrato de seguro como:

"... contrato de seguro aquel por el cual una de las partes se obliga para con otra mediante en pago de un premio, a indemnizarla de los perjuicios resultantes de riesgo futuro previsto en el contrato".¹⁴

Los italianos lo definen de la siguiente manera:

"El seguro es el contrato por medio del cual, el asegurador, contra el pago de una prima, se obliga a relevar al asegurado, dentro de los límites convenidos, el daño que le haya ocasionado un siniestro, o a satisfacerle un capital o una renta al verificarse un suceso relativo a la vida humana".¹⁵

¹² Zercoero, Mario. Los Seguros de Marítimo y Transportes. México, Banamex, 1960, p. 4.

¹³ Cobo Cayón, Juan Fernando. Op. cit. p. 89.

¹⁴ Código Civil del Brasil... Artículo 1432. cit. pos. Cobo Cayón, Juan Fernando. Op. cit. p.89.

¹⁵ Código Civil de Italia...Artículo 1882. Cit. pos. Ibidem.p. 91.



La Ley sobre el Contrato de Seguro de México nos dice que:

"Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato".¹⁶

Después de observar estas definiciones queda claro que con palabras diferentes todos quieren decir lo mismo; por lo tanto el concepto del contrato de seguro marítimo es:

"Seguro Marítimo es el contrato por el cual una persona, llamado asegurador, se obliga, a cambio del pago de una prima, a indemnizar a otra persona llamada asegurado, hasta el límite de una suma fijada, los perjuicios patrimoniales que sufra en una expedición marítima".¹⁷

La "Marine Insurance Act 1906", Sección 1, de Inglaterra nos proporciona la siguiente definición:

"Un Contrato de Seguro Marítimo es un contrato mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado, de modo y hasta el punto acordado, contra pérdidas marinas, es decir, las pérdidas relacionadas con la aventura marítima".¹⁸

El profesor Garrigues lo define como:

" Aquel por el cual el asegurador , a cambio de la prima que ha de pagarle el asegurado, se obliga a indemnizar a éste, hasta el límite de la suma asegurada, los daños sufridos en el buque o en su cargamento por consecuencia de un riesgo de mar".^{18Bis}

Por último en la propuesta de Ley sobre Contratos de Seguros Marítimos, podemos encontrar la siguiente definición:

"Art. 10.- Los seguros marítimos pueden comprender todo interés legítimo, incluyendo el provecho esperado contra los riesgos inherentes a la navegación incluyendo el transporte multimodal y, entre otros, pueden referirse a:

I. Las embarcaciones, sus accesorios, y los artefactos navales cualesquiera que sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción;

II. Las mercancías, sus contenedores o cualquier otra clase de bienes a bordo de embarcaciones o en tránsito en otros medios de transporte;

¹⁶ Ley sobre el Contrato del Seguro. Artículo 1. Seguros y Fianzas. México, Editorial Porrúa, S.A., 1990, p.107. vigésimo cuarta edición. Colección Leyes y Códigos de México.

¹⁷ González Lebrero, Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1979, Tercera edición, p. 545.

¹⁸ Hardy Ivamy, E. R., J.L.B., Ph.D., J.L.D. Op.cit. p. 4.

^{18bis} González Hevia, Raúl. Op.cit. p. 17.



III: El valor del flete o de los desembolsos en que incurre quien organice una expedición marítima; o
IV. La responsabilidad del naviero, fletador, fletante, remitente, agente naviero, consignatorio de la mercancía, empresa de operación de puerto y, en general, toda responsabilidad derivada del ejercicio de la navegación o conexas con ella.^{18bis}

De lo anterior se desprende que lo asegurado dentro de este tipo de contrato será el buque, la mercancía, los aparejos y accesorios, por lo tanto es un seguro de cosas que son amenazadas durante la aventura marítima.

3.4 CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO

El Contrato de Seguro Marítimo tendrá las siguientes características:

- a) En primer lugar es bilateral o sinalagmático, por que impone derechos y obligaciones para ambas partes; así el derecho del asegurado será la indemnización que recibirá en caso que se realice el evento, por su parte el asegurador tendrá el acceso a una prima.

La primera obligación del asegurado, se inspira en el principio de "buena fe" de todo seguro Uberrimae Bonae Fidei y comienza, aún antes de que se perfeccione el contrato; esta será la de declarar con la mayor exactitud y de forma fehaciente, la información que le requiera el asegurador para la correcta evaluación del riesgo, también tendrá que colaborar en la disminución del riesgo, tratando que sus instalaciones estén en buenas condiciones y mantenerlas así; una vez perfeccionado el contrato la principal obligación del asegurador será la de pagar la prima que fue estipulada sin demora ya que esto podrá ser motivo de cancelación del contrato.¹⁹

Por último y en caso de realización del siniestro el asegurado tendrá que comunicarlo de forma inmediata a los aseguradores; además que tendrá que adoptar las medidas que estén a su alcance para tratar de reducir las pérdidas en el mayor grado posible en la misma consideración en que lo haría si no contara con el seguro, los derechos del asegurado contra terceros quedarán subrogados en favor del asegurador para que pueda ejercerlos y así recuperar algo de la indemnización otorgada.

La principal obligación del asegurador consiste en indemnizar las pérdidas o daños que sufra el objeto asegurado y que tengan su origen en un riesgo garantizado en la póliza, en base a esto se ve que la primera obligación de esta parte será la de asumir el riesgo de que trate el contrato y extender y entregar la póliza firmada al asegurado.²⁰

^{18bis} Ver anexos para este capítulo.

¹⁹ González Hevia, Raúl. Manual de Seguro Marítimo. Madrid. Editorial Mapfre, S.A. 1976. pp. 41 y 42.

²⁰ Idem



Se dice que como las obligaciones de los contratantes no se producen al mismo tiempo, este contrato será bilateral imperfecto.²¹

b) El contrato de seguro marítimo es aleatorio debido a que se sustenta en un hecho futuro, fortuito e incierto y aún que se ayuda en estadísticas, estas dan un carácter de probabilidad. Esto es que el asegurado para obtener beneficio del seguro se tiene que realizar el evento y el asegurador el provecho lo obtendrá en base a que su siniestralidad no sea elevada. No se tiene que ver el seguro como un juego de azar, pues el primero busca la protección y en el segundo se busca el lucro.

Este punto se encuentra dividido desde el aspecto jurídico que ve al contrato en forma individual y el aspecto económico que lo observa como un negocio o como la unidad de un número grande de negocios; en mi opinión esto se debe a que el asegurador no puede sacar beneficio de un sólo contrato sino esperar a que todos en conjunto le den una esperada ganancia. Por otro lado se debe considerar que la prima representa el riesgo medido en dinero, o por lo menos la cantidad por la cual la aseguradora esta dispuesta a asumir el riesgo.²²

c) Otra característica es la que se trata de un contrato principal, por tener existencia propia, porque no depende de otro acto jurídico previo para que exista; esto es en el seguro marítimo y en la mayoría de los contratos de seguro, pero en el caso de los seguros de fianza, esta cuestión es discutida debido a que son garantía de una obligación principal.²³

d) Oneroso- por que ambos contratantes buscan una utilidad del contrato, así para el asegurado será el proteger sus bienes y para el asegurador es la posible utilidad que le deje el negocio, por otra parte se dice que todo contrato aleatorio es oneroso. De otra forma será oneroso porque impone provechos y gravámenes a ambas partes.²⁴

e) El contrato de seguro es indivisible- esto se respalda en el dicho de que se considera que el asegurador es " comprometido por el todo o no lo es", para entender mejor esto transcribo lo siguiente:

*"La indivisibilidad, en los contratos que amparen simultánea o sucesivamente varios intereses, o un número plural de riesgos debidamente individualizados, opera respecto de cada amparo con independencia de los demás"*²⁵

esto proviene del Código de Comercio de Colombia, Artículo 861.

²¹ Cobo Cayón, Juan Fernando. *Op. cit.* p. 192.

²² *Ibidem*, pp. 192 a 195

²³ *Idem*

²⁴ *Idem*

²⁵ *Código Civil de Colombia...* Artículo 161. *Cit. pos.* Cobo Cayón, Juan Fernando. *Op. cit.* p. 197.



Nuestra Ley sobre el Contrato del Seguro en su Artículo 49 nos dice al respecto:

“Cuando el contrato de seguro comprende varias cosas o varias personas, la omisión o inexacta declaración no se refieren sino a alguna de esas cosas, o de esas personas, el seguro quedará en vigor para las otras, si se comprueba que la empresa aseguradora las habría asegurado en las mismas condiciones “.²⁶

La divisibilidad o fraccionamiento de la prima no altera la condición del contrato de igual forma la renovación del contrato.

Lo anterior se produce cuando al prima es única para todos los riesgos , por lo tanto es un promedio.

- f) Consensual o solemne- En el sentido estricto de la palabra significa que el contrato queda perfeccionado inmediatamente ocurra el acuerdo de voluntad de los respectivos contratantes; de otra forma solemne nos indicara que el pacto no empieza a producir sus efectos jurídicos hasta que se cumplan ciertas formalidades.²⁷

Esto será que basta que las dos partes estén de acuerdo para que el contrato de seguro marítimo se perfeccione, lo que se puede ver en nuestra Ley en el Artículo 21:

“ El contrato de seguro :

“I. Se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta. En los seguros mutuos será necesario, además, cumplir con los requisitos que la ley o los estatutos de la empresa establezcan para la admisión de nuevos socios;

“II. No puede sujetarse a la condición suspensiva de la entrega de la póliza o de cualquier otro documento en que conste la aceptación; ni tampoco la condición del pago de la prima;

“III. Puede celebrarse sujeto a plazo, a cuyo vencimiento se iniciará la eficacia para las partes, pero tratándose del seguro de vida, el plazo que se fije no podrá exceder de treinta días a partir del examen médico, si este fuera necesario, y si no lo fuere, a partir de la oferta”.²⁸

Esto nos indica que ya no se hace necesario la entrega de la póliza para que el seguro sea válido; no obstante el documento que comprueba la existencia del seguro es la póliza, sin embargo, en otros lugares esto no se maneja así; por ejemplo en Francia el seguro de incendio comienza a surtir efectos al día siguiente de que la aseguradora recibe la póliza firmada por el asegurado.²⁹

²⁶ Ley sobre el Contrato del Seguro... Artículo. 49. p.149.

²⁷ Cobo Cayón, Juan Fernando. *Op. cit.* p. 199.

²⁸ Ley sobre el Contrato del Seguro... Artículo 21. p.110.

²⁹ Cobo Cayón, Juan Fernando. *Op. cit.* pp. 199 a109.



- g) Condicional- Para el asegurado es un contrato condicional por que para tener derechos debe de cumplir con una serie de requisitos que se establecen en el contrato, con independencia de las que se enumeren en la ley de cada país.³⁰
- h) Único- Esto se debe entender en el sentido de que existirá una situación de carácter fijo en cuanto a la exposición del riesgo o riesgos convenidos; respecto a la prima que esta estipulada, también deberá permanecer así durante toda la vigencia del contrato. Lo mismo será para el riesgo que solo será modificado por consentimiento mutuo.³¹
- i) Tracto sucesivo- Esto es porque el compromiso de los contratantes esta latente durante la vigencia del contrato, y va creando obligaciones sucesivas como la constitución de las reservas para la aseguradora o el deber de informar la agravación del riesgo por parte del asegurado o su cambio de domicilio. Visto de otra forma el contrato de seguro marítimo no es de ejecución instantánea.

Los contratos de tracto sucesivo tienen la característica de que por lo menos una de las obligaciones siempre está latente o se va desarrollando durante el tiempo del contrato.

El contrato de ejecución instantánea se verá ejemplificado en un contrato de compraventa, donde el ofertante entrega la cosa y el comprador entrega el dinero; con esto se ve claro que el seguro no será de ejecución inmediata.

Como ejemplo de un contrato que es de tracto sucesivo; tenemos al contrato de arrendamiento por que la obligación del arrendador es proporcionar el goce de la casa al arrendatario, y esto transcurre con el paso del tiempo, luego entonces si vemos que la obligación del asegurador es de proporcionar la tranquilidad al asegurado durante la vigencia del seguro; quedará claro que el seguro es un contrato de este tipo.³²

- j) Personal o no - Un contrato en el sentido personal es aquel en el cual una de las partes descansa totalmente en la integrabilidad de la otra, su conducta, crédito, carácter, calidad, personalidad, profesión, competencia, reputación, moralidad.

Lo anterior es que el asegurado escoge a su voluntad al asegurador de su preferencia, bien sea por que le parece que se le ofrece mejor servicio, crédito, etc. Por el contrario habrá casos en que el sentido personal no se cumpla debido a que la cosa asegurada se haya traspasado y el seguro pueda transferirse, tal será el caso de los seguros marítimos de carga en que son por cuenta de quién corresponda, al porteador o a la orden. En países como Colombia el seguro será

³⁰ *Ibidem*, pp. 210 y 211.

³¹ *Ibidem*, p.212.

³² *Ibidem*



personal en caso de los bienes inmuebles y para los muebles se podrán contratar de manera objetiva.³³

- k) Buena Fé, "*Uberrima Bona Fidei*" - El seguro marítimo se guiará por este principio a todo seguro que nos indica que el asegurador tiene plena confianza en el asegurado al momento de hacer la declaración o de dar información de la cosa que se va a asegurar, además de no modificar el riesgo sin avisar al asegurador.

Por el otro lado tendremos la buena fé en el manejo del seguro por parte del asegurador; esto se debe más a un compromiso moral que a otra cosa; J. Blane escribe:

*"La noción de la buena fe se encuentra más allá del Derecho positivo, es puramente moral. Bajo la acción combinada de los que estén colocados bajo su amparo y con la cooperación de una autoridad benevolente".*³⁴

- l) De Adhesión- Esta característica se debe a que en el contrato de seguro marítimo el asegurado, al firmar, acepta las condiciones que el asegurador le impone en una póliza, y no tiene el poder para cambiar esto, lo acepta o lo acepta, solo con algunas excepciones.

En los casos en que las cláusulas son impuestas de forma imperativa por el gobierno o el organismo que controle lo relativo al seguro, este será de adhesión tanto para el asegurado como para el asegurador. Cabe comentar que el asegurado y el asegurador tienen igualdad jurídica, aunque el primero será la parte débil del contrato.³⁵

- m) Mercantil- Es evidente que cuando se celebra un contrato de seguro marítimo, se esta realizando un acto mercantil o comercial por lo cual en muchos casos será regido por Códigos de Comercio de varios países, para el nuestro tendrá su legislación propia de la Ley sobre el Contrato del Seguro, y actualmente existe una propuesta de ley para la creación de la Ley del Contrato del Seguro Marítimo.³⁶

Lo mercantil queda descrito en la legislación española que nos dice:

*"Será mercantil el contrato de seguro si fuere comerciante el asegurador, y el contrato a prima fija; o sea cuando el asegurado satisfaga una cuota única o constante como precio o retribución del seguro".*³⁷

³³ *Ibidem.* pp. 214 a 220.

³⁴ *Ibidem.* pp. 220 a 231.

³⁵ *Idem*

³⁶ *Idem*

³⁷ *Código Civil de España.* Artículo 380. *Cit. pos.* Cobo Cayón, Juan Fernando. *Op. cit.* p.229.



En nuestro país la empresa aseguradora es considerada siempre como comerciante, de ahí la característica de ser mercantil el contrato de seguro.

Esto también abarcará el sentido de las mutualidades, cuando a través de estas entidades se intenta obtener una ganancia o cuando dichas instituciones emiten contratos a prima fija.

- n) Internacional - El seguro marítimo es de carácter internacional por que su contexto se da en el medio marítimo internacional.
- ñ) Nominado- esto es que se encuentra mencionado en una ley, como el caso de nuestra Ley de navegación.
- o) De empresa- En atención a que la asunción del riesgo viene efectuada por una empresa que, logra mediante la reunión de un gran número de negocios semejantes, formar el necesario fondo de primas para hacer frente a las indemnizaciones, es evidente que esta característica no siempre la ha tenido el contrato del seguro, pues en un principio los aseguradores eran de carácter individual; sin embargo en la actualidad es muy raro que existan aseguradores de este tipo, sino que no los hay, ya que siempre el asegurado tendría la incertidumbre de que el asegurador individual pudiera hacer frente a un compromiso con su propio patrimonio, además de que la prima sería incosteable.
- p) Compensatorio, indemnizatorio o resarcitorio- Esto quiere decir que se debe indemnizar al asegurado una vez que se presenta el riesgo y se realiza; lo anterior lo podemos encontrar en el Código de Comercio de Colombia que dice:

“ Respecto del asegurado, el seguro es un contrato de mera indemnización, y jamás puede ser para él la ocasión de una ganancia”.
Artículo 641.³⁶

En los seguros de daños, la indemnización se debe entender como la acción de reemplazo o rehabilitación, para compensar al asegurado de la pérdida financiera causada por la realización de un evento desfavorable en la aventura marítima. La indemnización es un compromiso que se compromete a efectuar el asegurador, mediante una prima que paga el asegurado. Por último los ingleses dirán del seguro marítimo: “Un contrato de seguro Marítimo es un contrato de indemnización; es decir el monto recobable es medido por la extensión de la pérdida pecuniaria asegurada.”³⁹

³⁶ Código Civil de Colombia... Artículo. 641, p. 226.

³⁹ Hardy Ivamy, E. R., LL.B., Ph.D., LL.D. *Op. cit.* p.5.



3.5 OBJETO DEL CONTRATO DEL SEGURO MARÍTIMO

Para definir el objeto del seguro marítimo; se hace necesario dar un concepto de "interés asegurable", que es el interés económico o pecuniario que una persona o personas tienen sobre un bien que puede ser perjudicado, afectado o corre el riesgo de acabarse, dicho de otra forma, será el elemento directo a un objeto y causa.

De lo anterior se puede observar que el interés asegurable es el que está en juego en un contrato de seguro y el que realmente está expuesto al riesgo y por lo tanto será el objeto de un contrato de seguro; por ejemplo en un buque, el objeto no es asegurar el metal con el que está hecho sino, lo que puede dejar de ganar el armador si se pierde la unidad, el interés, en este caso del seguro marítimo, se le puede definir como relación de una persona con una cosa sometida a los riesgos del mar. Este interés es de naturaleza puramente económica, además de tener su base en una relación jurídica.

Para que exista un interés asegurable sobre un bien se necesitan tres aspectos que se deben de cumplir, los cuales son:

- 1) La existencia de un bien o servicio sobre el cual pueda recaer el interés;
- 2) La existencia de una relación jurídico - económica lícita entre el que va a asegurar y el bien y servicio;
- 3) por último la existencia de un riesgo al que está expuesto el bien durante la celebración del contrato.⁴⁰

Referente a esto nuestra Ley sobre el Contrato del Seguro dispone, en el Artículo 85:

"Todo interés económico que una persona tenga en que no se produzca un siniestro, podrá ser objeto de contrato de seguro contra los daños"⁴¹

de esto es lógico pensar que casi todo es objeto de seguro; por ejemplo un seguro contra mordedura de rinoceronte y algunas otras exageraciones; el Artículo 87 del mismo ordenamiento jurídico nos indica:

"Cuando el interés asegurado consiste en que una cosa no sea destruida o deteriorada, se presumirá que el interés asegurado equivale al que tendrá un propietario en la conservación de la cosa".⁴²

La relación asegurable puede versar sobre una cosa corporal, en este caso sería el buque, mercancías, víveres, y también sobre un derecho determinado, como son créditos por cantidades dadas a la gruesa, hipotecas navales, fletes, etc. No importa que la cosa tenga existencia real al momento de concluirse el contrato o por el contrario, una cosa futura, el único requisito que se pide para

⁴⁰ Cobo Cayón, Juan Fernando. *Op. cit.* pp. 269 a 280.

⁴¹ *Ley sobre el Contrato del Seguro.* Artículo 85. pp. 120 y 121.

⁴² *Idem*



este seguro es que lo que se va a asegurar esté sometido a los riesgos de la navegación.

En específico para el seguro marítimo las personas que tienen un interés asegurable, y que cumplen con los tres requisitos de existencia y justifican su relación con el buque y la carga, son:

- 1- El naviero;
- 2- El armador;
- 3- Capitán y tripulación;
- 4- Acreedores hipotecarios;
- 5- Porteador;
- 6- Propietarios de la carga;
- 7- Agente marítimo;
- 8- Aseguradores;
- 9- Captores;
- 10- Operador marino.⁴³

Por último se intuye que el interés asegurable debe poseer una relación legal y económica, por lo tanto el interés religioso, moral y afectivo y sentimental no serán objeto de un seguro.

⁴³ Ver Hardy Ivamy, E. R., LL.B., Ph.D., LL.D. *Op. cit.* pp. 17 a la 29. Donde da una explicación de cada elemento y el porque tienen un interés asegurable en lo relacionado con la aventura marítima.



3.6 ELEMENTOS DEL CONTRATO

Los elementos que forman parte del contrato del seguro se tipifican elementos personales, materiales y el elemento formal; para los primeros se tendrá que pueden ser divididos en tres grupos los cuales comento a continuación.

En primer lugar se encuentra al asegurador, que es la persona física o moral, es importante mencionar que nuestra ley exige que la empresa la forme una persona moral⁴⁴, que se compromete a reintegrar cualquier pérdida que pueda sufrir el asegurado, hasta el límite de lo convenido, a cambio del cual el asegurado se compromete a pagar una retribución; el asegurador puede ser:

- Una empresa aseguradora, que es una institución de organismos, que otorga un servicio la cual quedará sujeta a las disposiciones que marca la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros; para operar el ramo de seguro marítimo deberá pedir permiso a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a través de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. En la actualidad la compañías que pueden operar este ramo son:

Comercial América, Asemex, Grupo Nacional Provincial, Monterrey Aetna, Seguros Inbursa, Seguros Tepeyac, Allianz México, AIG Interamericana, Seguros Atlas, Aseguradora Serfin, Interacciones, BBV Probursa, Abaseguros, Liberty Veracruzana, Tokio Marine Insurance, Anglo Mexicana de Seguros, Renamex, Inverlincoln, Seguros la Territorial, Zurich México, Chubb de México, General de Seguros, Gerling, Seguros del Centro, Seguros la Peninsular, Grupo Cigna, C.B.I. Seguros, Metropolitana, Margen, Seguros la Latioamericana, Aseguradora Obrera, Seguros el Potosí, M de México y Agroasemex.

También la empresa puede ser una asociación como son los clubes de protección e indemnización de los que ya se ha comentado, otro caso sería el Lloyd's de Londres.

Las sociedades mutualistas de seguros son organismos en donde los mismos asegurados son socios y se diferencian de las compañías de seguros, en que no hay acciones y que sus asociados en caso de mal negocio se pueden ver obligados a responder limitadamente o de contribuir.

Las cooperativas son instituciones que pueden instituir alguna forma de seguro para el beneficio de sus participantes.

El Estado puede fungir como asegurador, tal es el caso del seguro social y de las compañías estatales de seguros como son Agroasemex y Aseguradora Hidalgo.

Aseguradoras tontinas, en las cuales los asegurados se dividen en grupos de edades, y donde hay una participación del gobierno, el cual daba una cierta suma la cual se sumaba a la de los asegurados; la suma asegurada se otorgaba a los asegurados supervivientes del grupo y en el caso de no existir estos el Estado se quedaba con él, este tipo de compañías actualmente está en desuso.⁴⁵

⁴⁴ Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros. ..Artículo 1. Seguros y Fianzas. México, Editorial Porrúa, S.A., 1990, p.9, vigésimo cuarta edición . Colección Leyes y Códigos de México

⁴⁵ Cobo Cayón, Juan Fernando. Op. cit. pp. 248 y 249.



El Pool- Consorcio de Aseguradores; que no es otra cosa que la unión de varias aseguradores con la finalidad de hacerle frente a un riesgo inusual y de una gran magnitud monetaria.

En última instancia tendremos el caso en que el asegurado sea el asegurador, esto toma el nombre de auto seguro, pero de este caso no se puede decir que sea una empresa de seguro, ya que siempre se le podría poner el calificativo de ahorro.

- El segundo elemento personal del contrato tendrá que ser el asegurado, que es la persona que tiene un interés asegurable sobre una cosa o persona y por lo tanto toma el seguro, ya se habló de quien tiene interés asegurable en el caso del seguro marítimo .
- En tercer lugar se encuentra el beneficiario, que es la persona que recibe la indemnización como producto de la realización del siniestro.
- El primer elemento material que encontramos en el contrato de seguro marítimo es el objeto asegurado, que es la res sobre la que recae el contrato, que tendrá que estar expuesta a un riesgo, de tal manera que para este ramo la cosa podrá ser el buque, la carga, los accesorios, etc.
- El interés asegurable es otro elemento del contrato del seguro, además, de ser el objeto de tal y su importancia ya ha sido analizada.
- El tercer elemento material lo constituirá el riesgo: tempestad, naufragio, varadura, abordaje, cambio forzado de ruta, echazón, incendio, apresamiento, saqueo, guerra, embargo y represalias; estos riesgos se definen en el capítulo dos de este trabajo.
- El elemento formal del seguro marítimo, e incluso de todo seguro, es la póliza que es el elemento probatorio de la existencia del contrato del seguro, Los diferentes extremos en ella contenidos forman las verdaderas cláusulas y condiciones contractuales, las cuales en la práctica no suelen ser más que una reproducción de las pólizas tipo formadas por acuerdo de los aseguradores, algunos autores consideran que la póliza tiene la naturaleza de un verdadero título de crédito, con características tales como, título casual; por generar un derecho material que tiene su causa específica en el mismo seguro, y a cuyo tenedor legítimo se pueden oponer siempre todas las excepciones derivadas del mismo contrato; es además un título impropio para la circulación, esto es que no esta destinada a circular. Cabe mencionar que no será el único, para probar la existencia se pueden utilizar la confesional y la testimonial.

* Ver sección 3.5 infra.



El término póliza proviene del latín " *poleticum* " que quiere decir registro, que a su vez proviene del griego " *poluctuchos* " , que quiere decir muchos pliegos.⁴⁶

Los elementos que tienen que ser incluidos dentro de la póliza en un contrato de seguro los encontramos indicados en el Artículo 20 de nuestra Ley, que a la letra dice:

" La empresa aseguradora estará obligada a entregar al contratante del seguro una póliza en la que consten los derechos y obligaciones de las partes. La póliza deberá contener :

"I. Los nombres, domicilios de los contratantes y firma de la empresa aseguradora;

"II. La designación de la cosa o de la persona asegurada;

"III. La naturaleza de los riesgos garantizados;

"IV. Momento a partir del cual se garantiza el riesgo y duración de la garantía;

"V. Monto de la garantía;

"VI. Cuota o prima del seguro;

VII. Las demás cláusulas que deben de figurar en la póliza de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por las partes contratantes".⁴⁷

En los contratos de seguro marítimo los elementos serán un poco más numerosos, y se ejemplificarán en la sección 3.8.3. de este capítulo.

⁴⁶ González Hevia, Rail. *Op. cit.* pp. 15 a la 25.

⁴⁷ Ley sobre el Contrato del Seguro... Artículo 20.



3.7 TIPOS DE SEGURO MARÍTIMO

Después de conocer el concepto de seguro marítimo, así como sus elementos y características; se hace necesario ver los tipos de este ramo con el objeto de poder desarrollar los más importantes, pero sin dejar a un lado los existentes en el mercado asegurador.

De esta forma se tendrá:

A.- Cascos:

- a) Seguros de riesgos de construcción.
- b) Seguros de riesgos de puerto.
- c) Seguros de riesgos de navegación.

B.- Mercancías:

- a) Seguros de Transportes marítimos.
- b) Seguros de transporte mixtos y combinado.
- c) Seguros de almacén a almacén.

C.- Fletes:

- a) Bruto y neto.
- b) Adelantado y pagadero en destino.
- c) Pérdida de arriendo o alquiler contratado.
- d) Pago de fletes muertos.

D.- Desembolsos.

E.- Excesos de responsabilidad en relación con pólizas de cascos.

F.- De Clubes:

- a) Protección e indemnización: armadores y fletadores.
- b) Riesgos de guerra: Casco y máquinas, primas, desembolsos y flete.
- c) Huelgas: En tierra y a bordo.
- d) Flete, demora y defensa.

G.- Responsabilidad derivada de contaminación.

- a) Clubes de protección e indemnización.
- b) TOVALOP.

El Seguro Marítimo



- c) Plan "Cristal".
- d) Fondo internacional.

H.- Responsabilidad de reparadores de buques.

I.- Seguro sobre deudas.

J.- Seguro sobre solvencia.

K.- Seguro por cuenta de un tercero o por cuenta de quien corresponda.

L.- De póliza flotante.

M.- Seguro de buenas o malas noticias.

N.- Seguro de Contenedores

O.- Seguro de provechos esperados.⁴⁸

En primer lugar se tiene el SEGURO DE CASCO, que protege al cuerpo del buque contra los riesgos de construcción, donde se tiene protección desde que se adquieren los materiales para su obra hasta las pruebas de navegación, que se hacen como última fase antes de entregar el buque.

También está diseñado para proteger los riesgos de puerto, esto es para cuando el buque está amarrado, por tiempo indefinido, con la finalidad de servir como almacén u otra finalidad. Por último el seguro de navegación, que es el seguro de casco propiamente dicho es el que protege al buque durante la aventura marítima.

Los seguros de transporte de mercancías o de facultades están diseñados para proteger la integridad de la carga durante la navegación, el seguro de almacén a almacén se desarrolla para cubrir la mercancía desde su lugar de origen hasta el lugar de destino y no quedara expuesta y sin protección en un pequeño trayecto que sería de del almacén a la zona de carga del buque, y a la llegada de fuera del buque al almacén. Cuando la mercancía se comienza a transportar dentro de contenedores, se tiene que diseñar un seguro para proteger a la mercancía y a los contenedores.

- Respecto al FLETE, esta figura mercantil se explicará en el siguiente capítulo, se hace necesario debido a que los armadores, fletadores, importadores y exportadores necesitan de protección sobre el importe del transporte de mercancías, llamado flete; y también con respecto a la posibilidad de perder un arriendo o un alquiler contratado, por lo tanto este seguro cubrirá los riesgos antes mencionados.

⁴⁸ Desde febrero de 1997 los planes TOVALOP y Cristal dejaron de operar por la existencia del Fondo Internacional de Compensación por Daños por Hidrocarburos (FONDO/71) y (FONDO/92). Asimismo por el Convenio CLC/69 y CLS/92.

⁴⁹ González Hevia, Raúl. *Op. cit.* pp. 31 y 32.



- Los *desembolsos* se definen como; todos aquellos gastos que no puedan ser incluidos en los gastos relacionados con el casco, las máquinas y el flete; de otra forma podrán ser los gastos que se originan como consecuencia de la preparación de un viaje, como los gastos de puerto de la tripulación.

- El *exceso de responsabilidad* sirve de complemento, para caso de que un buque este asegurado por un valor menor que el valor de la suma asegurada para efectos de avería gruesa o en el caso de que el 75 por ciento de la suma asegurada por concepto de responsabilidad por abordaje, en daños materiales, supere al 75 por ciento de la suma del seguro de casco.

- En lo referente a los *clubes*; se tendrá que cubren el 25 por ciento de las responsabilidades por concepto de abordaje, el cien por ciento de las responsabilidades derivadas por colisión contra objetos fijos, un porcentaje por responsabilidad civil en materia laboral, la responsabilidad del armador frente a la carga transportada, los riesgos de guerra que no cubran los seguro del país en que se encuentre el buque, aseguran lo relativo a las demoras por concepto de huelgas, ya sea en tierra o a bordo y garantizan la defensa jurídica en las reclamaciones contra terceros y representación legal en las iniciadas contra el armador miembro.

- El esquema asegurativo TOVALOP (inexistente desde febrero de 1997), sirve para reducir los efectos que causa el derrame del crudo en los océanos, cubriendo los gastos por limpieza e incluso realizándola los mismos socios del tovalop, asumiendo la responsabilidad del armador por un límite máximo de 30 millones de dólares; en lo referente a la responsabilidad civil por contaminación se crea el plan " Cristal" el cual también tiene un límite de 30 millones de dólares; lo que indica que la cobertura que alcanza la combinación de estos dos, es de 60 millones de dólares(Ver temas 3.9.3.1 y 3.9.3.2. de este trabajo).

- Por último tendremos los *seguros que cubren la responsabilidad de los astilleros* que reparan buques; los cuales requieren estar protegidos por los daños que le ocasionen a cualquier buque o artefacto naval, que este en reparación en sus instalaciones, también de los daños que pueda sufrir el buque durante los viajes de prueba, así como la responsabilidad por lesiones al personal que sea parte o no del astillero. El seguro sobre deudas, operará, en caso de feliz arribo del buque, sobre deudas contraídas con motivos de asistencias y salvamentos; el seguro sobre solvencia es para el caso de que los acreedores de armador o del dueños de la carga, decidan asegurar al buque o a la carga; este sería el caso del acreedor hipotecario. Los seguros de póliza flotante cubren los riesgos de una mercancía indeterminada que es transportada en un buque por una suma tope convenida; la prima se determina en base a los riesgos corridos.

- El *seguro sobre buenas o malas noticias* es la expresión más sublime de la "*Ubarrimae bonae fidei*" del seguro y es uno de los más antiguos del seguro marítimo; ya que se este seguro se tomaba cuando un buque no había llegado a puerto y se especulaba sobre su destino, se suponía que ninguno de los contratantes conocía la suerte que había corrido el buque.



- *El seguro de beneficios esperados* se toma para mitigar la pérdida de beneficios que se esperaban y, por causas justificadas y ajenas, no se obtenían.

- *Seguros múltiples*; es cuando el asegurado contrae varios seguros sobre la misma cosa asegurada, por el mismo riesgo, pero con la obligación de informar a los aseguradores de esta situación.

- *Coaseguro*; el coaseguro es cuando un riesgo se reparte entre varios aseguradores con la finalidad de tener una mayor solides económica en el caso de realización del siniestro; cada asegurador recibe la porción de prima a que tiene derecho por el porcentaje de riesgo que asume.

- *Infraseguro*; Es el seguro que se contrata por una suma inferior al valor de la cosa asegurada, lo que indica que el asegurado participa en el seguro, asumiendo un porcentaje del valor de la cosa asegurada; lo que reduce la prima; en el seguro marítimo este porcentaje se practica hasta por un tres por ciento del valor de la cosa, en el seguro de automóviles esta figura se conoce como deducible.

- *Supraseguro*; lo contrario al caso anterior, será cuando se contrata una suma asegurada mayor al valor de la cosa asegurada; para este caso si el asegurado actuó de buena fe, el seguro es válido, pero con la deducción o ajuste correspondiente, además de la devolución del porcentaje de la prima no devengada, en caso contrario la compañía tendrá derecho a la prima y a librarse de sus obligaciones.⁴⁹

⁴⁹ Ver apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo, de la Licenciatura en Relaciones Internacionales de la Facultad de Ciencias Políticas Y Sociales, impartida por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, período 97-2.



3.8 EL SEGURO DE CASCO

Todo lo visto hasta aquí, nos servirá de base para analizar este capítulo y el siguiente, ya no se estará hablando en otro idioma y por lo tanto estaremos en condiciones de abordar el seguro de casco y comenzar a aprender este maravilloso y complejo mundo.

3.8.1 ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

Los elementos que requiere saber el asegurador del casco de un buque se encuentran expresados y definidos en el primer capítulo de este trabajo, lo que se hará en este apartado será mencionar únicamente los más importantes y los mínimos que se requieren conocer.

De este modo tenemos en primer lugar la Quilla, que es el alma que soporta la estructura del buque y, por lo tanto, se requiere conocer cuando fue puesta.

- Estructura- se puede decir que es el esqueleto del buque y son los elementos que van perpendiculares a la quilla.
- Forro- son las placas de cubren la estructura del buque.
- Cubiertas- Son los niveles que posee una embarcación divididos en grandes bodegas.

Se debe conocer además las características de la embarcación, que serán: la manga, eslora, calado, puntal. Todo esto con la finalidad de poder clasificar el riesgo que representa el buque que se va a asegurar.⁵⁰

⁵⁰ Ver Manual de Seguro de Buques de Seguros Monterrey. *Op. cit.*, pp. 11 y 12.



3.8.2 IDENTIFICACIÓN, CLASIFICACIÓN Y AGRAVACIÓN DEL RIESGO

Con la finalidad de que el asegurador identifique el riesgo del buque que va a asegurar, se requiere obtener la siguiente información, de parte del armador o de quien piensa contratar el seguro.

- Dimensión de la Eslora;
- Dimensión de la Manga;
- Dimensión del Puntal;
- Tonelaje de registro bruto;
- Capacidad de carga;
- Año de construcción;
- Clasificación; recordar que los buques de pasajeros deben de ir al dique una vez por año, y los de carga una vez cada dos años;
- Puerto de registro y bandera.

La conjunción de estos datos permitirán al asegurador la correcta identificación del riesgo, después de esto y para poder medir el riesgo se necesita clasificarlo, esto se hará de acuerdo a los siguientes rubros:

1- Transporte

- Servicio de línea;
- Servicio de tráfico irregular;

- a- Carga general
- b- Carga a granel
- c- Líquidos a granel
- d- Gases y
- e- pasajeros.

2- Pesqueros

- Arrastre o camareros;
- Pesca blanca o atuneros;
- Factoría o nodrizas.

3- Servicios

- Remolcadores

- a- Servicio de bahía o puerto;
- b- Servicio oceánico;
- c- Servicio en río.



- Lanchas o Barcazas

- a- Servicio a buques en puerto;
- b- Transbordadores;
- c - Servicio a plataformas de perforación;
- d- Muelles flotantes y
- e- Grúas flotantes.

4- Dragas

- De corte servicio aguas abiertas.
- De corte servicio aguas interiores.
- De succión servicio aguas abiertas.
- De succión servicio aguas interiores.

5- Placer

- Veleros, privado o renta.
- Lanchas rápidas, privado o renta.
- Yates, privado o renta.⁵¹

Una vez obtenida ésta información se podrá clasificar el riesgo, pero aun no se podrá asumirlo y tarificarlo, debido a que se tiene que tomar en cuenta los factores que pueden aumentarlo, por lo que se recomienda considerar los siguientes factores:

1- Dentro del servicio a que se dedican los buques la experiencia nos indica que; los buques que se dedican a servicios de línea tienen un mejor mantenimiento y su tripulación proviene de escuela lo cual es un factor positivo; lo que será contrario en el caso de los buques que se dediquen al tráfico irregular, ya que muchas veces no cuentan con un mantenimiento óptimo y la preparación de la tripulación es deficiente.

2- La clase de carga que transporte el buque también podrá modificar nuestro riesgo, en el sentido de que al ser mal estibada puede causar accidentes dentro o fuera del buque; otro elemento será para el caso de que la carga sea inflamable o no, o que punto de inflamación posea, y por último que el buque no este diseñado para soportar el tipo de carga que pretende transportar.

3- Evidentemente la construcción del buque va a establecer un factor importante en el aumento o disminución del riesgo, esto se deberá al tipo y material de construcción, así como las normas y reglas bajo las cuales fue construido el buque. La edad del buque trae como consecuencia lógica un desgaste de los materiales que integran la embarcación, las sociedades de

⁵¹ Esta clasificación la proporciona Seguros Monterrey, recomendando ver clasificación del capítulo primero de este trabajo ya que es más amplia.



clasificación han determinado que un buque construido de acero se mantiene en excelentes condiciones hasta los 15 años, después de ese tiempo recomienda cambiar las partes del forro que estén desgastadas, en su espesor, en más de un treinta por ciento.

Se debe corroborar que la clasificación del buque este vigente, además de que no se recomienda tomar riesgos de buques que tengan más de treinta años de edad, a menos que se demuestre que el buque se encuentra en excelentes condiciones y que su clasificación es aceptable.

Por otra parte las áreas de operaciones del buque que se va a asegurar, ya que las inclemencias del tiempo pueden ocasionar una catástrofe, se recomienda observar lo siguiente:

- Golfo de México hasta las Antillas es área de huracanes.
- Antillas hasta Brasil es área de fuertes marejadas.
- Costas de Brasil hasta Argentina es mar normal.
- Baja California hasta Guatemala es área de huracanes.
- Costas de Guatemala hasta costas peruanas es mar normal.
- Costas peruanas hasta Valparaíso es área de fuertes marejadas.

Por lo anterior el área de operacional del buque se debe delimitar en el contrato, debido que esto si influye directamente en el riesgo.

El factor más importante que incide en el aumento del riesgo será el humano, refiriéndonos en concreto a la tripulación, ya que según los clubes de P & I de Inglaterra, los errores humanos fueron los culpables, en 1995, de más de la mitad de los reclamos por contaminación, del 65 por ciento de los reclamos por lesiones, del 80 por ciento de los reclamos por derrames y del 90 por ciento de los reclamos por abordaje.⁵²

⁵² Ver "Marine Insurance Developments". The Insurance Forum, Zurich, Revista sobre la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, del Programa de Seguros, Volumen 1, noviembre de 1995, impresa por la Swiss Re, pp. 8 y 9.



3.8.3 LA PÓLIZA Y SUS COBERTURAS

La póliza de seguro marítimo deberá estar estructurada de la siguiente forma, o deberán observarse en ella los siguientes puntos:

1. Fecha del contrato, con expresión de la hora en que queda convenido.
2. Nombre, apellidos y domicilio del asegurador y del asegurado.
3. Concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por si o por cuenta de otro. En este caso, el nombre, apellidos y domicilio de la persona en cuyo nombre hace el seguro.
4. Nombre, puerto, pabellón y matrícula del buque asegurado o del que conduzca los efectos asegurados.
5. Nombre, apellido y domicilio del capitán.
6. Puerto o rada en que han sido o deberán ser cargadas las mercancías aseguradas.
7. Puerto donde el buque ha partido o ha de partir.
8. Puertos o radas en que el buque debe de cargar, descargar o hacer escalas por cualquier motivo.
9. Naturaleza o calidad de los objetos asegurados.
10. Número de los fardos o bultos de cualquier clase y sus marcas, si la tuviera.
11. Época en que deberá empezar y terminar el riesgo.
12. Cantidad asegurada.
13. Precio convenido por el seguro y lugar, tiempo y forma de su pago.
14. Parte del precio que corresponde al viaje de ida y el de vuelta.
15. Obligación del asegurador de pagar el daño que sobrevenga a los efectos asegurados.
16. Cláusulas.

Dentro del mercado asegurador mexicano, las condiciones generales del contrato del seguro de cascos nos indican, que es lo que se cubre bajo este contrato, que es lo que no se cubren pero pueden ser cubierto bajo convenio expreso, o también llamado endosos adicionales, y por último los riesgos que quedan excluidos del contrato, las otras cláusulas se podrán apreciar en los anexos de este capítulo, me conformare con solo mencionarlas aquí:

- Cláusula 1a. Riesgos cubiertos.
- Cláusula 2a. Pérdida total implícita.
- Cláusula 3a. Riesgos excluidos que pueden ser cubiertos por convenio expreso.
- Cláusula 4a. Riesgos excluidos que no pueden ser cubiertos por convenio expreso.
- Cláusula 5a. Auxilios.
- Cláusula 6a. Obligaciones del asegurado.
- Cláusula 7a. Protección adicional.
- Cláusula 8a. Medidas para salvaguarda o recuperación.
- Cláusula 9a. Aviso de accidente.
- Cláusula 10a. Certificación de daños.



- Cláusula 11a. Siniestros.
- Cláusula 12a. Otros seguros.
- Cláusula 13a. Peritaje.
- Cláusula 14a. Indemnización máxima.
- Cláusula 15a. Disminución y reintegración de la suma asegurada.
- Cláusula 16a. Terminación anticipada del contrato.
- Cláusula 17a. Devolución de primas por estadias.
- Cláusula 18a. Competencia.⁵³

También se incluye el Artículo 25 de la Ley sobre el contrato del seguro que a la letra dice:

“ Si el contenido de la póliza o sus modificaciones no concordaren con la oferta, el asegurado podrá pedir la ratificación correspondiente dentro de los 30 días que sigan al día que reciba la póliza. Transcurrido este plazo, se considerarán aceptadas las estipulaciones de la póliza o de sus modificaciones.”⁵⁴

Dentro de la cláusula uno encontramos los riesgos que estarán amparados en el seguro de cascos, los cuales serán:

a) Las pérdida real o implícita del buque, causada por los siguientes peligros en mares, esteros, puertos, canales, ríos, lagos, varaderos, diques, dársenas y viaductos.

La furia de los elementos:

- Huracanes;
- Ciclones;
- Tifones;
- Tormentas;
- Lluvia;
- Granizo;
- Marejada;
- Maremotos;
- Tsuramis; y otros, aquí se pone de evidencia la ignorancia del asegurador ya que los tsuramis es un expresión de los maremotos.
- Cubrirá también los daños ocasionados por:
 - Explosión y rayo;
 - Varadura;
 - Hundimiento;
 - Incendio y;

⁵³ Las Cláusulas de la Póliza Mexicana sobre Cascos así como la traducción del clausulado del Instituto Ingles se incluyen en los anexos de este capítulo; las primeras fueron proporcionados por Reaseguros Alianza. S.A. Las segundas fueron extraídas de la traducción que hace Raúl González Hevia op. cit. pp. 167 a la 187.

⁵⁴ Ver Curso Básico de Barcos, Reaseguros Alianza S.A. op. cit. p. 20.



- Colisión del buque; otra vez la ignorancia hace presencia pues ya hemos definido el abordaje.⁵⁵

Se debe entender por pérdida total real, cuando el buque es destruido, ya sea por hundimiento u otra causa; o cuando el buque sufre un daño de tal dimensión, que pierde sus características físicas originales, es decir queda en estado de innavigabilidad; y cuando el asegurado no puede utilizar el buque en su uso normal.

b) Cubrirá la contribución que corresponda al buque, hasta por su valor asegurado, en la avería gruesa y en los cargos de salvamento o de auxilio que será pagada según las disposiciones del Derecho Mexicano, conforme a las Reglas de York- Amberes, en su última versión de Sydney 1994, si así se pacta, o conforme a las reglas o prácticas extranjeras que sean aplicables.

Cuando el valor se le asigne al buque para propósitos de contribución de avería gruesa, o cuando el valor dado al buque en esta póliza, resulten mayores que el monto del seguro, la responsabilidad de la compañía para propósitos de contribución de avería gruesa, gastos de salvamento o de auxilio se limitará, dentro de la responsabilidad del asegurado, al mismo porcentaje que exista en esta póliza o dicho valor contribuyente.

c) Dentro de la práctica mexicana se adoptan gran parte de las Cláusulas del Instituto inglés debido a que están diseñadas para dar mayor protección al asegurado, estas se podrán revisar en los anexos de este capítulo, aquí sólo explicarán las de coberturas que son usuales dentro del mercado mexicano.⁵⁶

En primer lugar tendremos la cláusula sobre abordajes (*Running down clause*); esta cláusula nos indicará que el asegurador indemnizará al asegurado, hasta por el 75 por ciento de la suma asegurada del buque, por la responsabilidad por abordaje que el asegurado se viera obligado a pagar, como serán:

1. Pérdida o daños de cualquier otro buque o propiedades cargadas en el mismo.
2. Retraso o falta de aprovechamiento de cualquiera de los mencionados, otro buque o propiedades cargadas en los mismos o,
3. Avería gruesa, gastos de salvamento o salvamento contratado, tanto de los buques mencionados, como de las propiedades en los mismos cargadas, incluyendo los gastos legales que incurra, siempre y cuando tenga permiso expreso del asegurado para realizar dichos gastos. Se debe aclarar que el asegurador no debe aceptar más responsabilidad que el valor asegurado. Esta protección se tomará como un endoso adicional a la póliza de casco.

⁵⁵ En la práctica ya se acepta colisión en lugar de abordaje; los riesgos extraordinarios de la navegación se explican en el Capítulo dos de este trabajo.

⁵⁶ Ver anexos para este Capítulo.



Después tendremos la Cláusula de participación en los gastos de conservación (*Suing and labouing expenses clause*); bajo estos endosos el asegurador se compromete a pagar al asegurado por los gastos en los casos siguientes:

1. En el caso de que el asegurado incurra en gasto por tratar de salvar el buque asegurado o partes de él y tenga éxito en el salvamento, pero dichos gastos excedan el beneficio de la propiedad salvada; el asegurador reconocerá los gastos que hayan excedido tal valor y;
2. Gastos en que incurra el asegurado por tratar de salvar el buque asegurado o partes de éste, y no se obtenga ningún beneficio. El asegurador reconocerá tales gastos que hayan excedido el valor asegurado en la misma proporción que exista entre el valor comercial y el valor asegurado.

Los gastos incurridos por el asegurado tendrán que ser razonablemente justificados.

Como tercera Cláusula veremos la de Buques hermanos (*Sister Ship Clause*); ésta se aplicará en el caso de que el buque asegurado tuviera un abordaje con otro buque perteneciente en todo o en parte al mismo armador; en este caso el asegurado tendrá los mismos derechos por la póliza como si el otro buque fuera propiedad de otro armador, pero la responsabilidad por abordaje será sometida a un sólo árbitro designado de común acuerdo entre aseguradores y asegurado.

Por último tendremos la cláusula en que los buques que tienen un abordaje son ambos declarados culpables (*Both to blame collision clause*), bajo esta cláusula el asegurado recuperará la porción de responsabilidad que le corresponda al ser declarado culpable, en conjunto con el otro buque, de abordaje; el asegurador tendrá derecho de defender al asegurado a su propia costa.

El seguro de casco excluye algunos riesgos que pueden ser cubiertos por convenio expreso, mediante el cual la compañía se compromete a pagar los siguientes daños:

a) Los daños materiales causados por huelguistas o personas que tomen parte en paros, disturbios de carácter obrero, motines o alborotos populares, o bien por las medidas que para reprimir esos actos tomen las autoridades.

b) Los daños causados por apresamiento, confiscación, destrucción o daño por incendios o barcos de guerra, piratería, apoderamientos, arrestos, restricciones, detenciones u otras autoridades y actividades de guerra o beligerancia, actos de reyes, príncipes, por supuesto estas autoridades no existen en México, o pueblos en persecución de hostilidades o en la aplicación de sanciones bajo convenios internacionales, ya ocurran antes o después de declaración y sean por beligerante o no incluyendo facciones empeñadas en guerra civil, revolución, rebelión o insurrección o contiendas civiles que resulten de estos acontecimientos, bombardeos aéreos, minas flotantes o estacionarias o



torpedos perdidos o abandonados, así como por cualquier arma de guerra que emplee energía atómica o fuerza radiactiva.

c) Los daños materiales causados por baratería del capitán o tripulación.

El seguro estará en vigor aún cuando por circunstancias anormales el buque se tuviera que desviar de ruta, pero será obligación del asegurado dar aviso a la compañía tan pronto como tenga conocimiento de dichas circunstancias y tendrá la obligación de pagar la prima correspondiente a esta cobertura.

De esta forma estará diseñado el seguro de cascos dentro del mercado asegurador mexicano, quedando por considerar los riesgos excluidos que no pueden ser cubiertos por convenio expreso, estos serán:

a) La violación del asegurado a cualquier ley, disposición o reglamento expedidos por autoridades nacionales o extranjeras, cuando la misma haya influido directamente en la realización del siniestro.

b) El dolo o la culpa grave del asegurado. Se considera entre otros, como caso de culpa grave, la falta de la debida diligencia del asegurado para mantener el buque en las condiciones mencionadas dentro de la póliza, y la pérdida de la clasificación del buque después de contratado el seguro.

Lo anterior es obvio debido a que si el asegurado influye en la realización del siniestro, se estará rompiendo la aleatoriedad del contrato de seguro marítimo, y en general cualquier contrato de seguro que no sea sustentado en la aleatoriedad no tiene razón de existir, sin embargo el riesgo moral siempre esta presente en el seguro, de personas que quieren sacar ventaja de este instrumento, queriendo ver el seguro como comprar un billete de lotería, pero ya con premio.⁵⁷

⁵⁷ Ver Capitulo dos de este trabajo en la definición de riesgo en la sección 2.2 Conceptos de Riesgo.



3.8.4 CLÁUSULAS DEL INSTITUTO INGLES

En la póliza se incluyen también las Cláusulas del Instituto Inglés para casco, que de una forma u otra se considera como coberturas adicionales, estas son:

- 1- Cláusula de abordajes.
- 2- Cláusula de buques hermanos.
- 3- Cláusula sobre remolques y asistencias.
- 4- Cláusula sobre prórroga.
- 5- Cláusula de infracciones.
- 6- Cláusula de venta del buque.
- 7- Cláusula de negligencia y defectos latentes.
- 8- Cláusula de avería gruesa.
- 9- Cláusula de participación en los gastos de conservación.
- 10- Cláusula de nuevo a viejo sin deducciones usuales.
- 11- Cláusula de negligencia respecto a la maquinaria.
- 12- Cláusula sobre averías.
- 13- Cláusula de varadas.
- 14- Cláusula sobre pintura de fondos.
- 15- Cláusula de salarios y manutención.
- 16- Cláusula sobre daños no reparados o averías sucesivas.
- 17- Cláusula de valoración.
- 18- Cláusula sobre renuncia al flete.
- 19- Cláusula sobre ofertas de inspección.
- 20- Cláusula de desembolsos.
- 21- Cláusula de extornos.
- 22- Cláusula de cesión.
- 23- Cláusula libre de captura.
- 24- Cláusula libre de malicia.
- 25- Cláusula libre de armas atómicas.⁵⁸

Si bien es cierto que muchas de las coberturas que proporcionan las Cláusulas del Instituto Inglés son intrínsecas al clausulado mexicano, no se niega que son copias de las primeras y de las del Instituto Americano, nada nuevo bajo el sol.

⁵⁸ Ver traducción de estas Cláusulas en los anexos para este Capítulo.



3.8.5 TARIFAS Y RECLAMOS

Como ya se ha visto el seguro marítimo es un contrato oneroso, por lo tanto tiene un precio, el cual será, para el asegurado, el pago de una prima. La cual constituye el precio que el asegurado debe de pagar en razón de la prestación que se obliga el asegurador en virtud del contrato. La prima representa el riesgo que representa la cosa asegurada medida en dinero, lógico es pensar que a mayor riesgo mayor será el importe de la prima.

El contrato de seguro de casco tiene la duración de un año pero para facilitar el pago de la tarifa se hace en pagos fraccionarios, los cuales no alteran la cobertura ni el costo del seguro. Pero en el caso de que el seguro sea por un solo viaje la prima no se podrá fraccionar; esto nos lo marca nuestra Ley sobre el Contrato del Seguro, en su Artículo 39:

“ En los seguros por un solo viaje, tratándose transporte marítimo, terrestre o aéreo y de accidentes personales, así como en los seguros de riesgos profesionales, no se podrá convenir el pago fraccionario de la prima.”⁵³

La tarificación de la prima se hace en base de las probabilidades, en las normas de los comités técnicos de cada mercado y basados en los siguientes parámetros:

- a) Valor asegurado del buque.
- b) Entidad armadora, sus características, dirección, personal de mar, tráfico, fletamentos y pabellón del buque.
- c) Información respecto a información en el que esté inscrito, clasificación, últimas inspecciones, tonelaje, propulsión, edad, materiales de construcción, etc.
- d) Tráfico al que se dedica el buque y condiciones en que se encuentra para tales efectos.
- e) Condiciones del seguro que ha de concertarse, franquicias y coberturas.
- f) Estadística de siniestralidad anterior al año que se trate.
- g) Coste de las reparaciones en la zona por la que navega y en la que le sirva de base y sus fluctuaciones, además de los índices generales respecto de la mano de obra de las mismas.
- h) Determinar el tipo de riesgos naturales a que se expone dependiendo la zona geográfica donde realice sus operaciones.
- i) Los gastos de operación y la posible ganancia del asegurador.

El mercado asegurador mexicano impone un porcentaje de acuerdo a las coberturas y a rangos de valor asegurado este porcentaje será sobre el valor asegurado del buque; por ejemplo un buque que tiene un valor asegurable de 3,

⁵³ Ley sobre el Contrato del Seguro... Artículo 39. p. 113.

El Seguro Marítimo



500, 000 de dólares, tiene 5 años de edad, es un buque turístico y sus operaciones las realiza en el Océano Pacífico y quiere estar cubierto por: pérdida total, pérdida implícita, pérdida real, gastos de salvamento y responsabilidad por el 75 % con respecto a abordajes; deberá pagar el 1.25 % de la suma asegurada, pero si además requiere cobertura por avería particular y riesgos en puerto pagará por los siguientes rubros:

- a) 1.25 % de la suma asegurada, por pérdida total, pérdida implícita, pérdida real, gastos de salvamento y responsabilidad por el 75 % con respecto a abordajes.
- b) 1.00 % de la suma asegurada por concepto de avería particular.
- c) 0.75 % de la suma asegurada por concepto de riesgos de puerto.
- d) 10 % de la suma anterior como recargo por tener zona de operaciones en el Océano Pacífico.
- e) 10 % de la suma de los conceptos de a, b, c. Como recargo por dedicarse al tráfico turístico.
- f) 10 % de la suma de los conceptos de a, b y c. Como recargo por antigüedad del buque.

Entonces tendríamos los siguientes números:

$3, 500, 000 \times (0.0125 + 0.01 + 0.0075) = 105, 000$ Cuota básica
Cuota básica + recargo 1 + recargo 2 + recargo 3 = Prima por pagar
 $= 105, 000 + 10, 500 + 10, 500 + 10, 500 = 136, 500$ dólares, que sería la prima que se tendría que pagar para asegurar un buque de las características arriba mencionadas, éstas tarifas se pueden consultar en los anexos de este capítulo.⁶⁰

Cuando se realiza el siniestro esperado, el asegurado tendrá la obligación de comunicarlo de inmediato a los aseguradores, deberá de adoptar las medidas que este a su alcance para tratar de aminorar el daño, subrogará sus derechos, en contra de terceros, a favor de la aseguradora.

Los reclamos serán constatados por un comisario de averías, el cual verificara la realidad, el alcance, importancia y la naturaleza de los daños que el asegurado ha comunicado a los aseguradores, después de esto el asegurado tendrá la obligación de entregar toda la documentación que le requiera la aseguradora, con la finalidad de se ajusten los reclamos; una vez que la compañía haya recibido la documentación necesaria, dispondrá de 30 días para pagar, esto nos lo dice el Artículo 71 de nuestra Ley:

"El crédito que resulte del contrato del seguro vencerá treinta días después de la fecha en que la empresa haya recibido los documentos e informaciones que le permitan conocer el fundamento de la reclamación"⁶¹.

⁶⁰ Ver tarifa del ramo de barcos en Anexos de este Capítulo, fuente Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS).

⁶¹ Ley sobre el Contrato del Seguro... Artículo 71. p. 118.



3.9 SEGURO DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

Como fruto de la libre competencia y en contra del monopolio que poseían los aseguradores de Londres, en especial la " *Royal Exchange* " y la " *London Assurance*", se desarrollaron los Clubes de Cascos, como primera forma de sociedades mutualistas de armadores; después de 1854 con la aparición de la " *Merchant Shipping Act* ", que trata sobre la responsabilidad de los armadores frente a terceros, surgen las Sociedades de Protección Mutua de Armadores, lo que llamaremos Clubes de Protección e Indemnización, las cuales protegen a sus miembros respecto de la responsabilidad por muerte o lesiones personales y excluida de las pólizas de cascos.

Tiempo después se empezó a suscribir la protección de riesgos de indemnización por responsabilidad del armador frente a la carga, esto tuvo tal aceptación que en poco tiempo los fletantes se fueron suscribiendo, ya que por el pago de una cuota tenían derecho a disfrutar de los beneficios de estas instituciones, las cuotas se calculan en base al tonelaje de registro bruto del buque. En la actualidad los clubes de Londres, llamado " *Grupo de Londres*"⁶² abarcan el 75 % del mercado mundial dividido en quince grandes clubes, en nuestro país las aseguradoras también cuentan con estas coberturas y se manejan, en algunos casos, como un seguro de casco, también garantizan los riesgos de defensa, demora, flete y otros que se verán a continuación. Es evidente que esto también es producto de la importancia económica, que representa tanto el buque como la carga que transporta, lo cual es un motor de la economía mundial. En el caso particular de México diré que en área de responsabilidad civil no estamos o no contamos con un gran desarrollo y por lo tanto nos debemos adecuar a las prácticas internacionales y aprender de sus enseñanzas.

⁶² Los Clubes de son los que marcan la pauta a seguir a nivel mundial en cuanto a seguros de protección e indemnización se refiere.



3.9.1 LOS CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

Como ya se indico los clubes nacen por la necesidad de los armadores de contar con una amplia protección para los buque de transporte, en especial para aquellos que tienen rutas en diferentes continentes; su conformación en socios armadores que integran al Club en forma directa o a través de corredores o compañías de seguros, y la protección se ajusta como un complemento de la Póliza de Casco y Maquinaria.

Esta instituciones se regulan mediante reglas que son aprobadas por el Comité de Directores y son obligatorias para todos los socios. Las cuotas son calculadas en base a las estadísticas y la proyección del año en relación con posibles pérdidas, esta cantidad se divide entre el tonelaje de registro bruto que tenga el club con la finalidad de sacar una tarifa por tonelada; las cuotas no solamente son de ingreso sino que cuando un miembro desea salir de la institución, el comité se reúne para dictaminar si el armador debe pagar o no una cuota de salida.

A través de los Clubes, el armador podrá cubrir las consecuencias patrimoniales que puedan derivarse de su responsabilidad en relación con:

1. Su condición de patrono en cuanto pueda ser declarado responsable de muerte, lesiones o enfermedad del capitán, de los tripulantes o de cualquier otra persona a bordo o cerca de un buque inscrito o a bordo de cualquier otro buque; o en cuanto haya que entrar de arribada o permanecer en puerto como consecuencia de las situaciones antes citadas.
En caso de arribada la indemnización se limita a los gastos de puerto y a las pérdidas netas en concepto de combustible, seguro, nómina, viveres y provisiones incurridas a consecuencia de la desviación, mientras se consigue atención médica o se espere un sustituto
2. El transporte de pasajeros en cuanto dé lugar a reclamaciones de éstos, o de sus causahabientes, en los casos de muerte, lesiones, enfermedad y los de pérdida o deterioro de equipajes.
A este respecto se le impone al armador en las reglas que refleje en el billete de pasaje cualquier exoneración que le favorezca en la medida en que lo toleren los textos legales de aplicación al caso.
3. El transporte de familiares del capitán o de un miembro de la tripulación o de cualquier otra persona que el armador acepte transportar o mantener a bordo.
4. La repatriación del capitán, o de los tripulantes y los gastos que ésta pueda acarrear.
5. El envío de sustitutos al extranjero para reemplazar al capitán o a un tripulante fallecido o desembarcado por enfermedad, lesión, desertión o cualquier otra causa ; y esto será tomado en cada caso por el comité del Club.
6. La indemnización por desempleo en caso de naufragio.



7. La pérdida de efectos personales del capitán o de los tripulantes.
8. Los gastos incurridos en relación con los tripulantes náufragos.
9. El salvamento de vidas humanas no indemnizable en virtud de una póliza de casco, ni recuperable de los propietarios de la carga ni de sus asegurados.
10. Las colisiones de las que pudiera ser declarado responsable a consecuencia de pérdidas o daños de cualquier otro buque o carga o a otros bienes o propiedades que estén a bordo de dicho buque:
 - a. Hasta la cuarta parte de la responsabilidad total del armador asociado;
 - b. Hasta el grado en que la responsabilidad del armador asociado exceda del importe de la indemnización practicada en virtud de la póliza de Casco y Máquinas, de las garantías de excesos de responsabilidad y de la cobertura de la cuarta parte de responsabilidad total del armador antes citada.
11. Daños a bienes o propiedades derivados de:
 - a. Detrimento a puerto, diques, espigones, muelles u otros objetos móviles o inmóviles, que no sean buques o mercancías u otras propiedades transportadas a bordo del buque inscrito; o de interferencias con derechos que guarden relación con estos objetos o instalaciones.
 - b. La responsabilidad ocurrida por un asociado en su condición de participe en cualquier acuerdo vinculado con la contaminación por hidrocarburos y las pérdidas, daños o gastos derivados de las obligaciones contraídas en razón de dicho acuerdo.
12. Daños causados sin contacto a buque, incluidos los ocasionados a los bienes o propiedades que estén a bordo de los mismos y aún cuando se produzcan sin rose material con un buque inscrito.
13. Remoción de restos, en cuanto el asociado pueda resultar responsable del izamiento, remoción, destrucción, alumbrado o señalización de un buque inscrito o de cualquier otro buque.
14. Contratos de remolque habituales de un buque inscrito u otros cualesquiera pactados para un buque inscrito.
15. Contratos de indemnización que se refieran a las relaciones con:
 - a. Estibadores u otros empleados en cuanto afecte al manejo de la mercancía del buque inscrito;
 - b. Los dueños u operadores de grúas u otros artefactos o barcasas, utilizados en la carga o en la descarga;
 - c. Los propietarios u operadores de puertos, dárselas, diques secos o canales;
 - d. Cualesquiera otras personas que en el Comité del Club, a su discreción, considere que entran dentro del alcance de esta cobertura.



16. Cuarentena: entendiéndose garantizados al respecto los gastos extraordinarios incurridos a consecuencia de enfermedad, para la desinfección de un buque inscrito, de la carga o de las personas que estuvieran a bordo del mismo siempre que tengan relación con dicha situación de cuarentena.
17. Pérdida o daños a la carga u otras propiedades que vayan a bordo del buque inscrito o que se pretenda que hayan de ir transportados en el mismo.
Para este caso se hace mención de las Reglas de La Haya, a los transportes mixtos y combinados y a todas las circunstancias de hecho o de derecho que modifican los presupuestos de responsabilidad del armador y del fletador en cuanto transportistas marítimos de mercancías, en una minuciosa relación casuística, en cuanto a riesgos cubiertos se refiere, que resulta aconsejable consultar en cada caso concreto a efectos de suscripción y de reclamaciones.
18. Responsabilidad frente a la carga transportada en un buque inscrito y derivada de colisión con otro buque, ocasionada por culpa de ambos, por la cual un miembro puede ser responsable de indemnizar a un armador o a un fletador de otro buque debido a que las pretensiones derivadas de las pérdidas o daños acaecidos sea necesario destinarlas en un país en donde la responsabilidad respecto de los mismos tenga carácter conjunto y solidario y en el que no se estime válida la Cláusula Ambos Buques Culpables.
19. Contribución de la mercancía a la avería común, incluyéndose a tal efecto los salvamentos, y los gastos especiales que la carga rehuse pagar alegando que el asociado incumplió el contrato de transporte.
20. Contribución del buque a la avería común, incluyéndose a tal efecto los salvamentos y la participación de los gastos de conservación que no se satisfagan en virtud de las pólizas de casco debido a los límites del compromiso de los aseguradores previstos en dichos contratos. Para que surta efecto esta garantía, es preciso que el valor asegurado del buque en la póliza ordinaria resulte, en todo caso, razonable.
21. Multas impuestas a un asociado por:
 - a. Descuido respecto de las condiciones de seguridad en el trabajo a bordo de un buque inscrito;
 - b. Errores u omisiones en las declaraciones de mercancías o en la documentación del buque o de la carga;
 - c. Contrabando o infracción de leyes u ordenanzas de aduanas;
 - d. Incumplimiento de las normas vigentes en materia de inmigración;
 - e. Cualquier otro acto, falta o negligencia del capitán o de los tripulantes o empleados del asociado que el Comité del Club entienda que encaja dentro del alcance de esta cobertura.
22. Las costas y gastos en que incurra un asociado respecto de cualquier responsabilidad o desembolsos contra los que garantizan las reglas de la Asociación



23. Los riesgos inherentes al negocio de posesión, explotación o gerencia de buques que el Comité estime dentro de la esfera de estas garantías, y en la medida en que dicho Comité lo determine.⁶³

Como se puede observar, la protección que recibe el socio de un Club de Protección e Indemnización, es muy completa y por demás amplia dejando pocas lagunas para los demás aseguradores, estos Clubes son sin duda la mayor expresión de la mutualidad moderna, que sirve para proteger a la industria marítima.

En la actualidad existen 32 Clubes de este tipo distribuidos de la siguiente forma: 16 en el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte; 5 en Hamilton, Bermudas; 3 en el Gran Ducado de Luxemburgo; 2 en Noruega; 1 en Canadá; 1 en Dinamarca; 1 en Hong Kong; 1 en Japón; 1 en Alemania; y 1 en Suecia.⁶⁴

3.9.2 EL SEGURO DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

Ya se ha hecho mención de que dentro de las compañías aseguradoras se pueden obtener coberturas parecidas a las que son ofrecidas por los Clubes de P & I, o incluso estos Clubes las ofrecen a través de estas instituciones, en la práctica mexicana estas coberturas se dividen en coberturas simples y complejas, algo parecido a la cobertura amplia del seguro de automóviles, así que tendremos:

- P & I Simple que cubre:

- a. Daños a la propiedad de terceros.
- b. Lesiones personales y muerte.
- c. Costos legales.

La P & I Compleja se divide en Clase I y Clase II, la Clase I cubrirá:

- a) Daños a objetos fijos o flotantes;
- b) Daños a personas;
- c) Daños por abordaje;
- d) Daños a la propiedad de terceros;
- e) Pérdida de la vida y lesiones personales;
- f) Gastos médicos y hospitalarios;
- g) Gastos de repatriación;
- h) Remoción de restos;
- i) Carga y efectos personales de pasajeros;
- j) Multas por autoridades;
- k) Motines y mala conducta;

⁶³ González Hevia Raúl. *Op. cit.*, pp. 107 a la 116.

⁶⁴ En nuestro país además de tener filiales de algunos de estos Clubes, las aseguradoras dan protección parecida a la de los clubes.



- l) Gastos por cuarentena;
- m) Desviación de ruta;
- n) Participación en avería general;
- o) Costos de defensa;

- La Clase II cubrirá además de los puntos anteriores, los siguientes:

- a) Gastos de tripulación substituta;
 - b) Pérdida de fletes
 - c) Demoras y gastos de estadía
 - d) Incumplimiento de contratos;
 - e) Suministro de combustible inferior o de mala clase;
 - f) Daños por mala estiba;
 - g) Multas por sobrecargas;
 - h) Gastos legales;
 - i) Servicio de remolque;
 - j) Reclamaciones por autoridades fiscales o aduaneras; y
- Para este seguro las primas serán calculadas, al igual que los Clubes, en base al tonelaje bruto de registro del buque.⁶⁵

3.9.3 SEGUROS POR CONTAMINACIÓN DEL MAR

El tráfico marítimo en gran escala es de provecho para la economía mundial, sin embargo los accidentes de las embarcaciones producen contaminación de los mares, que muchas de las veces, son patrimonio de países diferentes al del pabellón del buque accidentado, para el caso particular de los petroleros la situación se torna grave debido a que son embarcaciones de gran tonelaje y por lo tanto los accidentes de estos navios suelen ser devastadores para la flora y fauna de la zona donde se haga el derrame.

En el año de 1967 el desastre del "*Torrey Canyon*" frente al puerto de Milford Haven en el Reino Unido, hace sonar la alarma de los ecologistas y de toda la comunidad internacional con respecto a la contaminación de los mares por hidrocarburos, además que se puso de manifiesto que las leyes internacionales no estaban a la altura para la prevención de estos siniestros; y también la necesidad de crear un instrumento que fuera capaz de hacer frente a los desastres de este tipo.

Como consecuencia de lo anterior el 29 de noviembre de 1969, en Bruselas se adopta el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos; en donde se establece que el propietario del buque es responsable de todo daño por contaminación que se derive de un escape o derrame originado por el mismo, y si el daño lo producen varios buques, los propietarios serán responsables solidarios de la totalidad del daño.

⁶⁵ Estas protecciones las da Seguros Monterrey Aetna S.A.



Además de que se adaptó también el Convenio Internacional sobre Intervención en Alta Mar en caso de Accidente que entrañen o puedan entrañar Contaminación por Hidrocarburos, que proporciona al Estado ribereño el derecho a tomar medidas para prevenir o aminorar el riesgo en el caso de que este amenazado de un accidente de contaminación, incluso la destrucción de cayos.

Por último el 18 de diciembre de 1971 se aprobó el Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños por la Contaminación de Hidrocarburos; en donde se pretende dar una compensación respecto a los daños derivados por contaminación en la medida que la protección que otorga el Convenio sobre responsabilidad civil resulta inadecuada y librar a los propietarios de buques de las cargas económicas que les impone el mismo Convenio.⁶⁶

3.9.3.1 EL ESQUEMA "TOVALOP"^{66 bis}

En el párrafo anterior se vio la respuesta del aparato jurídico internacional respecto a la responsabilidad por contaminación de los mares, del lado de los transportistas de hidrocarburos también se da una respuesta con la finalidad de prevenir la contaminación y de protegerse de los impactos financieros que una catástrofe les pudiera ocasionar; las siete hermanas del petróleo, *EXXON*, *GULF OIL CORP*, *MOBIL OIL CORP*, *ROYAL DUTCH SHELL*, *SOCAL*, *TEXACO* y *THE BRITISH PETROLEUM CO. LTD.*; se unen para formar el esquema asegurativo denominado " *TOVALOP*" que son las siglas de " Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution", la cual hace frente a la responsabilidad por contaminación hasta por 30 millones de dólares, para pagar los gastos de limpieza e incluso a hacerse cargo de esos trabajos cuando fuere necesario, esta cobertura sería adoptada por los Clubes de Protección e Indemnización; se crean además dos entidades que sirven para que se cumpla ese plan, estas son:

la " International Tanker Owner pollution Federation " y la " International Tanker Indemnity Association Limited".

⁶⁶ González Hevia, Raúl. *Op. cit.* pp. 117 a la 122.

^{66 bis} Durante la realización de este trabajo, el Plan TOVALOP dejó de funcionar en el mes de febrero de 1997, debido a la creación del Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños por la Contaminación por Hidrocarburos (Fondo 71/92); así como el Convenio CLC (69 / 929). También se suprime el Plan Cristal.



3.9.3.2 PLAN CRISTAL (Ver pie de página del Plan TOVALOP)

El esquema "TOVALOP" no pudo impedir cierto pánico al que se vieron sometidos los propietarios y fletadores de casco al desnudo en lo referente a lo que se tenían que enfrentar en caso de contaminación por hidrocarburos; en otras palabras sentían que 30 millones de dólares no eran suficientes para hacer frente a la responsabilidad en caso de un derrame a gran escala; en consecuencia de esto se crea el " *PLAN CRISTAL*", con lo que se pretende proporcionar a los armadores y fletadores en casco-desnudo de un que complemente la protección de "TOVALOP" con otros 30 millones de dólares, así los dos planes en conjunto podrán hacer frente a deudas por 60 millones de dólares, cifra que pudo calmar la inquietud de los interesados en el transporte de hidrocarburos y darle una reactivación a esta rama de la economía, es importante señalar que los tonelajes de los buques petroleros, son los más altos de todos los buques.



3.10 SEGURO DE RESPONSABILIDAD DE REPARADORES DE BUQUES

Un buque es construido y reparado en un astillero, así que esto representa un riesgo desde el punto de vista del propietario del astillero ya que tiene que responder de un trabajo que realiza, ya sea en la construcción o en la reparación de un buque, es por eso que en el área de astilleros existen dos tipos de riesgos básicos que requieren amparos o coberturas adecuadas que le permitan desarrollar esta actividad de gran importancia para la industria naviera. En lo referente al marco legal de la construcción y la reparación, podemos encontrar el Artículo 59 de la Ley de Navegación que nos indica:

“La construcción, reparación o modificación significativa de buques, deberá realizarse bajo condiciones técnicas de seguridad, en los términos de los tratados internacionales y el reglamento respectivo, para lo cual:

“I. Todos los astilleros, diques, varaderos, talleres e instalaciones al servicio de la marina mercante deberán sujetarse a las normas oficiales mexicanas respectivas;

“II. El proyecto deberá ser previamente aprobado por la Secretaría y elaborado por personas físicas profesionalmente reconocidas o sociedades legalmente constituidas, con capacidad técnica demostrada;

“III. Durante los trabajos el buque en construcción o reparación estará sujeto a las pruebas, inspecciones y verificaciones correspondientes, y

“IV. Al término de los trabajos, el buque requerirá de los certificados de seguridad marítima y de arqueo, que expida la Secretaría, o por personas aprobadas por ésta”.⁶⁷

De esto lo que podemos ver es que la construcción y reparación de buques estará aprobada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

⁶⁷ Ley de Navegación .. Artículo 59. p. 30.



3.10.1 RESPONSABILIDAD POR CONSTRUCCIÓN

El nacimiento de un buque comienza en las zonas de prefabricados, después las piezas son trasladadas a los astilleros en donde son ensambladas dando forma al buque; el siguiente paso es el poner a flote la nave, botándola de la grada donde se encuentra, dejándolo que se deslice por el plano inclinado; una vez que sale de la grada el buque se traslada al muelle de armamento donde se le colocan las máquinas y los sistemas electricidad, drenaje, así como los trabajos de carpintería, armamento, ventilación y la pintura; después de esto estará en condiciones de efectuar sus pruebas de mar.

Las obligaciones del constructor serán las siguientes:

1. La primera y principal obligación es la de entregar el buque encargado de acuerdo con las especificaciones que se le hayan encargado o del tipo del buque que se haya ofrecido en el contrato.
2. Para que el buque pueda hacerse a la navegación deberá de estar en condiciones óptimas de navegabilidad, flotabilidad, así como el buen estado de los aparatos de gobierno de la embarcación. Por lo general esto se controla mediante una inspección.
3. El momento de la tradición o entrega y la forma de ésta se estipula en el contrato.
4. Cuando el astillero dé por finalizada la construcción del buque el constructor responderá por los vicios ocultos.⁶⁸

El armador por su parte tendrá las siguientes obligaciones:

1. Su obligación principal en pagar el precio convenido por la construcción del buque.
2. Del precio total, el armador retiene una cantidad hasta que finalice el periodo de garantía exigido al astillero.

Bajo estas condiciones el constructor necesita protección por las responsabilidades que se encuentre al aceptar construir un buque. Para estas coberturas se tienen las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres para riesgos en construcción, las cuales tendrán las siguientes coberturas:

1. Cláusula de valoración; Sobre la base del valor provisional declarado por el astillero o por el comitente, se fijan los límites y variaciones cualitativas del valor asegurado hasta un ciento 25 por ciento del valor provisional mencionado respecto de cualquier accidente o accidentes en serie derivados de un mismo acaecimiento.
2. Cláusula sobre tránsitos; esta autoriza los tránsitos no previstos en el contrato.

⁶⁸ González Hevia, Raúl. *Op. cit.* pp. 83 a la 87.



3. Cláusula de entrega; En el caso de que la entrega tenga que retrasarse, esta cláusula da cobertura del buque en construcción hasta por treinta días después de la fecha de entrega descrita en la póliza.
4. Cláusula de desviaciones o cambios de viaje; Mantiene las coberturas en caso de que el buque cambie de viaje o se desvíe, en las condiciones siguientes:
 - Cuando se avise a los aseguradores.
 - Se acepten las modificaciones del texto que sean precisas.
 - Se abone la sobre prima pertinente.
5. Cláusula sobre defectos latentes; por esta Cláusula se garantizan todos los daños que ocurran debido a cualquier defecto latente que se descubra durante la vigencia del seguro.
6. Cláusula sobre diseño defectuoso; por la cual se cubren todos los daños que resulten como consecuencia del mal diseño de la embarcación, excluyendo gastos de reparación de este diseño.
7. Cláusula sobre desplazamientos- Por esta Cláusula queda cubierto el buque durante los movimientos dentro del puerto o lugar de construcción o los desplazamientos de pruebas relacionados con la entrega dentro de 250 millas náuticas de distancia contando desde dicho puerto.
8. Cláusula sobre cesiones y cambios de propiedad- en esta se estipulan las condiciones bajo las cuales el seguro tendrá efecto en caso de una cesión o un cambio de propiedad.
9. Cláusula de abordaje- Se maneja de igual forma que la Cláusula de abordaje del seguro de casco; es decir que garantiza los recursos contra terceros en caso de abordaje.
10. Cláusula de buques hermanos- Se manejará al igual que la contenida en la póliza de casco, para el caso de un accidente entre dos buques del mismo armador, se tomará como casos distintos.
11. Cláusula de protección e indemnización- cubrirá:
 - Los daños causados por el buque asegurado a otros buques, bienes o intereses a bordo de dichos buques.
 - Las pérdidas o daños a cualesquiera bienes o intereses, siempre y cuando ni sean propiedad de los constructores o reparadores ni estén bajo su responsabilidad y tanto si se encuentran a bordo del buque asegurado como si no se hallan a bordo del mismo.
 - Pérdidas o daños a puertos, muelles, diques, gradas o a otros objetos fijos o móviles.
 - El levantamiento, remoción o destrucción de los restos del buque asegurado o de su carga .
 - Los casos de muerte o lesiones personales.



Por último tendremos la Cláusula de remoción de restos, la cual garantiza el pago derivado de los gastos por remoción de resto que no den lugar a indemnización.⁶⁹

3.10.2 RESPONSABILIDAD POR REPARACIÓN

Para entender lo que representa la relación que representa armador-reparador, se debe de conocer las condiciones bajo las cuales se hace una reparación y de ahí que se desprendan las coberturas que requiere un reparador de buques, éstas suelen ser las siguientes:

1. Mantenimiento de la responsabilidad del capitán respecto de su buque , en tanto conserve la autoridad y control del mismo.
2. Limitación de la responsabilidad del astillero a la cubierta bajo una póliza de responsabilidad de reparador de buques .
3. Se condicionan las decisiones propias del astillero a las exigencias de las entidades clasificadoras.
4. Exoneración de responsabilidad a favor del reparador respecto a la duración y orden de ejecución de los trabajos.
Salvo en los casos, poco frecuentes por lo general, en que los aseguradores cubran este riesgo, esta exoneración es indiferente para los efectos del seguro a concertar.
5. Se establece un margen de tolerancia técnica en favor del astillero y un período de garantía respecto de la obra encomendada.
Esto se debe a que el astillero puede ser responsable de daños que se produzcan después de que el buque o artefacto vuelva a entrar en servicio.
6. Limitación de las consecuencias de los defectos de la obra ejecutada.
7. Cláusulas de jurisdicción que declaran la competencia, generalmente de los jueces, tribunales o árbitros del lugar en que esté emplazado el astillero.

En atención a esto el reparador se tiene que proteger contra las eventualidades que puedan surgir a raíz de una reparación de buques, así pues este seguro cubrirá lo siguiente:

1. Pérdida o daños a todo buque o artefacto que esté bajo su cuidado, custodia o control para la realización de trabajos, considerándose a tal efecto los movimientos y maniobras dentro del puerto que se lleven a cabo los trabajos y las pruebas, dentro de un radio de cien millas de distancia de dicho puerto.
2. Pérdidas o daños a cualquier buque o artefacto en que esté realizando trabajos el asegurado, exceptuándose los buques o artefactos que estén en la mar y no realicen pruebas.

⁶⁹ Ver Cláusulas de Instituto Inglés para riesgos de construcción en los anexos de este Capítulo.



3. Pérdidas o daños a mercancías u otros objetos que estén sobre cualesquiera de los buques o artefactos a los que se refieren los puntos anteriores, o sean descargados de los mismos.
4. Pérdida o daños a maquinaria o equipo de cualquier buque o artefacto, si se produce mientras están siendo levantados o trasladados desde el buque o artefacto bajo el cuidado, custodia o control del asegurado para la realización de trabajos. Se consideran también cubiertos la pérdida o daños producidos durante el tránsito entre el buque y las instalaciones del asegurado o de reparadores.
5. Daños derivados de:
 - Pérdida o daños a propiedades que no sean cubiertas por los puntos anteriores y que sean producto de los trabajos realizados por el asegurado.
 - Muerte o lesiones personales, que ocurran durante y por las reparaciones del buque realizadas por el asegurado.
6. Remoción de restos, cuando la responsabilidad se derive de negligencia del asegurado, sus empleados, agentes o subcontratistas, que se produzca durante la vigencia del seguro.⁷⁰

⁷⁰ Ver Cláusulas de Instituto Inglés de Responsabilidad de Reparadores de Buques en Anexos para este Capítulo.

CAPITULO IV



EL SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

"Navegar es indispensable, vivir no lo es"
Plutarco.



4.1 GENERALIDADES

El seguro de transporte marítimo se nos presenta como una consecuencia lógica de la invención del hombre, que tiene como finalidad proteger las mercancías que se transportan por vía fluvial y así lograr que el desarrollo comercial se logre bajo condiciones aceptables de seguridad; de ahí su gran importancia dentro de la vida cotidiana de los transportistas, fletadores, y todos aquellos que tienen interés dentro de esta industria.

La evolución que ha logrado la industria naval en los últimos cuatro siglos tanto en la construcción como en el comercio lleva consigo un desarrollo de los seguros que se comportan siempre a la altura de las necesidades de los comerciantes.

El seguro de transporte marítimo tiene su origen tiempo antes del seguro de casco, y se puede decir que es el abuelo de todos los seguros, aunque siempre va asociado con el de casco e interactúan de manera común en la aventura marítima, además de que comparte la complejidad de formas e interpretaciones internacionales.

No se puede hablar de seguro marítimo sin dejar de mencionar el seguro de transporte pero debido a la amplitud de cada tema, en el presente trabajo solo se verá de una forma muy general también se contemplarán figuras mercantiles que se hacen indispensables para comprender este tema.

El contrato tendrá todas las características comunes a todo contrato de seguro pero su impacto económico dentro del comercio internacional es tan vasto y maravilloso que es difícil de creer que en nuestro país no existan suficientes especialistas capaces de manejarlo y de desarrollar técnicas mexicanas para su cotización en lo que a primas se refiere, y para el control del riesgo moral que trae consigo con la finalidad de disminuir la siniestralidad.



4.2 CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

4.2.1 CONTRATO DE FLETAMENTO

El transporte marítimo es la principal forma de mover carga, en lo que se refiere a la cantidad, en el mundo actual pues la aviación no lo ha podido superar y pasará algún tiempo antes de que esto suceda, por lo anterior el marco jurídico del transporte por mar ha tenido gran desarrollo en todos los países; como primera figura encontramos al Contrato de Fletamento; para el cual podemos encontrar su definición dentro de nuestra Ley de Navegación Vigente, Artículo 95, que a la letra dice:

" En los contratos de Fletamento, el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete.

"Los contratos de fletamento se clasifican en :

"I. Fletamento o arrendamiento a casco desnudo- El fletante se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del fletador una embarcación determinada; sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de un flete.

"El fletador asume la gestión náutica y comercial en calidad de naviero o armador de la embarcación fletada y debe restituir la embarcación al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de esta y sus aparejos.

" El fletador responderá al fletante de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y la explotación de la embarcación y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de la embarcación, con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios de ésta que serán a cargo del fletante.

" El contrato de fletamento a casco desnudo se podrá pactar la opción a compra,

"II. Fletamento por tiempo - El fletante se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete.

El fletante se obliga además, a presentar la embarcación designada, armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el contrato.

El fletante conserva la gestión náutica de la embarcación quedando la gestión comercial a cargo del fletador y el capitán le debe obediencia, dentro de los límites de la póliza de fletamento, y

"Fletamento por viaje- El fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.

El fletante se obliga además , a presentar la embarcación designada en el lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en condiciones de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas de la póliza de fletamento. El fletante conserva la gestión náutica y comercial de la embarcación.

El fletador deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento; en caso de incumplimiento deberá pagar la totalidad del flete.



El fletante es responsable de las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza de fletamento.¹

El artículo anterior es muy didáctico en cuanto a la información que da acerca del contrato de fletamento; en su primera parte se entiende que el contrato es un contrato de arrendamiento del buque con la finalidad de transportar mercancías, lo que no necesita más explicación sólo que este tipo de contrato es de carácter mercantil.

Lo interesante viene en la segunda parte cuando da la clasificación del contrato donde se puede observar en el Fletamento a Casco Desnudo la posibilidad del fletador de convertirse en titular de la explotación comercial del buque fletado lo que es bastante atractivo para los posibles fletadores que quieren convertirse en armadores y no poseen embarcaciones propias o la capacidad financiera de adquirirlas, este hecho es un estímulo para el desarrollo de la industria naval; además de que para los fletantes representa la opción de una renta económica proveniente del flete.

El Fletamento a tiempo tendrá características similares pero con la diferencia que la gestión náutica queda a cargo del fletante, hecho que no le quita lo atractivo a este contrato pues la explotación comercial la sigue manteniendo el fletador y por tanto conserva la posibilidad de armador.

Por último el fletamento por viaje queda como una simple forma de contrato de arrendamiento de la embarcación por parte del fletante sin tener los atributos sobre ella que tiene en los casos anteriores.

El contrato de fletamento por ser mercantil representa actividad monetaria por lo cual puede ser considerado como un campo en donde el seguro puede actuar, ya que donde haya riesgo de perder un bien, por decir el flete, ahí tiene que existir un seguro y esta forma se verá en los siguientes párrafos.

4.2.2 CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

A la par del contrato de fletamento que es una especie de arrendamiento del buque, existe el contrato de transporte marítimo que va dirigido a las personas a quienes su único interés en la industria naval radica en la intención de exportar, importar o simplemente trasladar, por vía fluvial, bienes de consumo ya sea insumos para la industria o productos terminados; para este caso el transporte marítimo representa una forma fácil y necesaria y, a veces la única, de hacer esos movimientos.

¹ Ley de Navegación Artículo 95, pp. 43 y 44.



Para seguir con la definición legal de estos contratos mercantiles conviene ver como define nuestra Ley de Navegación el contrato de transporte marítimo, en su Artículo 98:

"Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquél que en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancías de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario.

Este contrato constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.

En los recibos de transporte multimodal en que un segmento sea transporte marítimo, el operador deberá expedir en el momento en que tome las mercancías bajo su custodia el documento en que conste el contrato celebrado, mismo que podrá ser o no negociable, a elección del expeditor."²

En este Artículo la Ley vuelve a ser muy explícita en el sentido de dar a entender que se trata este contrato, sin embargo a parece en ella una figura que has el momento no se ha visto en el presente trabajo, y debido a su importancia dentro del comercio marítimo dedicaré un espacio en este apartado para conceptualizar y dar algunas características de esta.

A esta figura se le denomina Conocimiento de Embarque, al cual se le puede definir de manera formal de la siguiente forma:

" Un documento expedido por el porteador, su representante o el capitán de un buque mercante, por el cual reconocen haber recibido determinadas mercancías para su transporte por mar, comprometiéndose a restituirlas a su legítimo tenedor después de haberlo efectuado."³

Este documento es la prueba de la existencia de un contrato de transporte marítimo además de fungir como un recibo de las mercancías entregadas al transportista. Este documento tendrá la siguiente clasificación de acuerdo a los siguientes rubros:

- a) de acuerdo al momento de carga de las mercancías.
 - 1- Embarcado u ordinario.
 - 2- recibido para embarque.
- b) por la persona titular
 - 1- a la orden
 - 2- al portador.

² Ley de Navegación ...Artículo 98, p. 46.

³ Salgado y Salgado, José Eusebio, El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional. Op. cit. p. 22.



- c) por los modos de transporte
 - 1- mixto
 - 2- directo,
- d) por el momento de pago
 - 1- pagado,
 - 2- por cobrar
- e) por el tipo de forma usada
 - 1- largo,
 - 2- corto
- f) por su facilidad de negociación
 - 1- negociable,
 - 2- no negociable
- g) por las anotaciones que se hacen
 - 1- limpio,
 - 2- sucio

En la práctica sólo se utilizan algunas de las anteriores formas de presentación del conocimiento de embarque; es importante señalar que la evolución de este documento se remonta a varios siglos y el lugar que ocupa dentro de la industria marítima es de tal magnitud que existe la Convención Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque o Reglas de la Haya y sus protocolos de modificación de 1968 o reglas de Wisby y de Bruselas de 1979.⁴

⁴ Ibidem, ver Capítulo uno, pp. 11 a 40.



4.2.3 CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS

La tercera figura que podemos encontrar dentro de los contratos de transporte marítimo es de transporte de personas, del cual solo se comentarán algunos artículos de la Ley de Navegación y este trabajo no contempla lo referente al seguro de las personas que viajan por placer en embarcaciones; este apartado considera a este contrato solo para completar los tres grandes contratos que existen dentro del transporte marítimo.

La definición de este contrato la podemos encontrar en el Artículo 106 de la Ley de Navegación que dice:

“Por el contrato de transporte de personas por agua la empresa naviera o el operador se obliga a transportar, en un trayecto previamente definido, a una persona previo pago de una tarifa. Este contrato debe contar en un documento denominado boleto, al portador o nominativo.

Cuando no exista una competencia efectiva en la presentación del servicio regular de transporte de personas por agua, la Secretaría, previa opinión favorable de la Comisión federal de competencia, establecerá las bases tarifarias respectivas.

En caso que se fijen tarifas, éstas deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajustes. Estos deberán permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia. La regulación tarifaria sólo permanecerá en tanto subsistan las condiciones que le dieron origen.”⁵

Con la finalidad de proteger a los pasajeros dentro de su viaje la ley se asegura de que el transportista adquiera cierta responsabilidad en cuanto el bienestar de los pasajeros y de sus pertenencias; esto nos lo indica la Ley de Navegación en su Artículo 107:

“ El transportista es responsable de la muerte o lesiones de los viajeros por daños causados con motivo de la prestación del servicio, salvo que pruebe que el accidente no le es imputable.

El transportista es responsable de los equipajes registrados como si se tratara de transporte de mercancías, así como de los efectos personales y de los equipajes de cabina, si se prueba que la pérdida o avería se debe a falta suya o de sus empleados.

El transportista se obliga a contratar un seguro con cobertura suficiente para cubrir su responsabilidad, en los términos del reglamento respectivo.”⁶

Es lógico suponer que el seguro que debe ser contratado por el transportista traerá como consecuencia la protección del viajero y del mismo transportista aún que el que lo pague sea el viajero en su parte proporcional del valor del viaje.

Los Artículos 108 y 109 de la Ley de Navegación complementan los referente a este contrato refiriéndose a las acciones que se derivan de este contrato.⁷

⁵ Ley de Navegación ...Artículo 106 p. 50.

⁶ *Ibidem* p. 51.



4.3 SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

4.3.1 CONCEPTO DE SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Dentro del concepto del seguro de transporte marítimo podemos nuevamente encontrar varias acepciones para este término al igual que para el seguro de buque casco, pero quizá la primera definición de este seguro la podemos encontrar en la antigua Ley del seguro Marítimo de Inglaterra del año 1602 que dice:

*"Por medio de cuya póliza de seguro sucede que al ocurrir la pérdida de un buque, no le sigue la ruina de alguna persona, sino que la pérdida recae ligeramente sobre las más y no pesadamente sobre las menos, y más bien sobre aquellas que no se aventuran que sobre las que se aventuran; por lo cual todos los comerciantes, especialmente que son jóvenes, pueden aventurarse con mayor deseo y libertad."*⁸

La definición anterior deja mucho que desear respecto a lo que el seguro se refiere, pareciendo más que una definición, unas palabras de aliento a los jóvenes impetuosos de aquel país. El Act de 1906 también inglesa nos da una mejor definición de este seguro:

*"Un contrato de seguro marítimo es aquel, mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado en la forma y medida convenidas, contra pérdidas marítimas, es decir, pérdidas incidentales de la aventura marítima."*⁹

Esta definición es una de las que usamos para definir seguro marítimo en general; para dar otra acepción más económica de lo que se debe entender por seguro de transporte marítimo, lo podemos definir como sigue:

*"El seguro de transportes consiste en que el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado las pérdidas económicas que éste sufra en caso de ocurrir accidentes en el curso del transporte del objeto asegurado, esto contra pago de una remuneración, que es la prima."*¹⁰

La discusión acerca de las definiciones ya ha sido dada en el capítulo anterior por lo que no se hace necesario agregar algo en este apartado.

⁷ *Ibidem*

⁸ Fisher, H. El Seguro de Transporte de Mercancías, España, Editorial Compañía Suiza de Reaseguros, 1988, pp. 43.

⁹ Hardy Ivamy, op. cit. p. 4.

¹⁰ Fisher, H. op. cit. p. 43.



4.3.2 COBERTURAS DEL SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

La diversidad de las coberturas que da el seguro de transporte marítimo y la variación que reciben en diferentes países hacen que este ramo sea uno de los más complejos, dentro del presente apartado ya no se tratará a detalle lo relacionado con los riesgos a que están expuestas las mercancías, sino que se darán directamente las coberturas que se pueden incluir dentro de una póliza de seguro de transporte.

Se requiere hacer mención que las siguientes coberturas están sujetas a que la mercancía viaje bajo la cubierta principal del buque, además de que la cobertura incluye el transporte por embarcaciones menores hasta y desde el buque y se consideran a cada embarcación, balsa, gabarra o chalán, asegurados por separado.

Las cláusulas de riesgos ordinarios de tránsito, marítimo y terrestres que forman parte de las coberturas básicas de este ramo son:

- a) Las pérdidas o daños materiales causados a los bienes directamente por incendio, rayo o explosión, por varadura, hundimiento o colisión del buque.
- b) La destrucción total de bultos caídos durante las maniobras de carga y descarga.
- c) La contribución que resulte al embarque asegurado por avería gruesa o general o por cargos de salvamento que deban pagarse de acuerdo a las leyes vigentes en nuestro país, o conforme a las reglas de York- Amberes o leyes extranjeras aplicables, de acuerdo con lo que estipula el conocimiento de embarque, la carga de porte o el contrato de fletamento.

Las coberturas de Avería particular que pueden contratarse adicionalmente mediante convenio expreso serán:

- Robo de bulto por entero,
 - Robo,
 - Mojadura,
 - Contacto con otras cargas,
 - Rotura,
 - Oxidación,
 - Derrame y Echazón o Barredura.
 - Manchas por aceite, barro y lodo.¹¹
-
- Para la primera cobertura se tiene que cubre los bienes asegurados contra la falta por entrega de bulto por entero, por extravío o robo. En esta cobertura se estipula que no habrá responsabilidad para la compañía por la falta de contenido en los bultos, ni por robo en el que interviene directamente o indirectamente un representante del asegurado.

¹¹ Ver Manual de Capacitación de los Seguros de Daños. México, Seguros Monterrey S.A. Fase VI. 1988 pp. 49 a la 52. Las coberturas cambiar de compañía a compañía y entre países.



- La cobertura de robo cubrirá la falta de entrega, extravío o robo con las mismas limitaciones que la cobertura de robo de bulto por completo.
- La cobertura de mojadura cubre los daños ocasionados a la carga por tener contacto con agua dulce o salada.
- Contacto con otras cargas cubrirá los daños materiales ocasionados a la carga asegurada por contacto con otras cargas o contaminación y quedando excluidos los daños que sean causados por rotura, rajadura, raspadura, abolladura o desportilladura. Afecta a la mercancía delicada y perecedera como pueden ser productos para el consumo humano.
- Rotura cubrirá los daños de la carga que se deban a rotura o rajadura pero no los que se deban a raspadura, abolladura o desportilladura. Este riesgo afecta a las mercancías frágiles y puede tener su origen en la manipulación de la carga de manera brusca, en el movimiento del transporte o en un empaque inadecuado; si este es el caso no se debería asegurar la mercancía.
- Oxidación cubre los daños de la carga ocasionados por oxidación, este riesgo debe considerarse como no asegurable cuando la causa de la oxidación se debe a las condiciones atmosféricas normales, esto es, cuando la oxidación no se debe a un evento fortuito. Cuando los metales transportados no van empacado la oxidación debe considerarse un vicio propio de la mercancía.
- Derrame cubre la falta de la carga que se deban por derrame de la misma fuera de los bultos. Afecta a mercancías en especial de forma de grano o en polvo, empacada en bolsas sacos o barricas, no se debe asegurar merma que no es fortuita sólo aquella que sea extraordinaria.
- Echazón o barredura cubre los bienes contra los riesgos de echazón o barredura de sobre cubierta por las olas. Aquí hay que distinguir entre echazón y barredura; para que exista echazón se requiere que exista la intención de echazón; no es suficiente un empujón accidental para que esto sea considerado como echazón o que la mercancía sea arrastrada por las olas, pues esto se considera como barredura.
- Manchas por aceite, barro y lodo afecta a la mercancía que también se ve afectada por agua y baho de bodega.

Dentro de la póliza se pueden añadir cobertura mediante convenio expreso entre el asegurado y la compañía las cuales pueden ser; huelgas y alborotos populares, guerra la cual se denomina como riesgos de guerra a flote, enemigos, piratas, corsarios, ladrones ataques por sorpresa, aprehensiones por sorpresa, arrestos, restricciones por orden de reyes, príncipes y pueblos de cualquier nación condición o clase, baratería del capitán y marinos.



La cobertura de huelgas y alborotos populares cubre los daños que sufra la carga debido a huelgas y disturbios de carácter obrero. Esta cobertura se debe a las acciones de los sindicatos de los estibadores y gente conectada con las maniobras de carga y descarga.

Los riesgos de guerra a flote implica los daños por agresión o incautación por parte de gobiernos extranjeros, los daños por minas o por torpedos perdidos o abandonados, bombardeos aéreos y por la acción de armas nucleares.

Por último cabe destacar los riesgos que no podrán ser cubiertos en una póliza de seguro de transporte los cuales son los daños ocasionados por la propia naturaleza de la carga como pueden ser la fermentación o el calentamiento, esto es a menudo llamado vicio propio. Dentro de esta categoría entran la merma y derrame habituales y naturales, como son evaporación, filtración, combustión espontánea.

- a) Otro riesgo que no puede ser amparado dentro de este contrato serán los daños ocasionados por demora o pérdida de mercado, esto es cuando la mercancía no es entregada a tiempo para su venta o por la no realización de compra venta. Estos riesgos son llamados comerciales también incluyen los costos de cuarentena, diferencias de precios o de tipo de cambio y la pérdida de intereses
- b) El riesgo moral es otro riesgo que no puede ser asegurado en la póliza de seguro de transporte ya que este es coaccionado por el mismo asegurado que puede actuar con dolo o mala fe.

4.3.3 VIGENCIA DEL SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

La temporalidad de cobertura del contrato de seguro de transporte es el período durante el cual el objeto asegurado esta cubierto contra los riesgos enumerados en la póliza, en otras palabras es la duración del riesgo, en este caso la cobertura comienza desde el momento en que la mercancía queda a cargo de los porteadores para su transporte.

La cobertura puede ser por viaje, es decir utilizada para amparar un viaje determinado de ciertas mercancías. Otro caso podría ser cobertura anual la cual se aplica a compañías que transportan en sus propios buques mercancía de la misma especie y para evitar tramites se extiende la cobertura durante un año sea cualquier el número de viajes realizados.

La póliza anual o de declaración abierta se utiliza para hacer más ágil el aseguramiento de las mercancías; en estas pólizas se registran las características principales de los bienes asegurados, los medios de conducción que serán utilizados para el transporte, los puntos de origen y de destino, los nombres de remitentes y consignatarios, los riesgos cubiertos, las cuotas de seguro por aplicarse para distintas clases de mercancías y el límite de responsabilidad máxima a cargo de la compañía por viaje.



Existen distintos tipos de cobertura de acuerdo a las cláusulas del contrato pero es necesario aclarar que estas cláusulas sólo indican la temporalidad de la cobertura; por ejemplo la cláusula " de bodega a bodega", que no cubre ningún riesgo sino que sólo especifica la vigencia de la cobertura, esto es que la mercancía quedará amparada desde la bodega de origen hasta que sea depositada en la bodega de destino y durante todo el trayecto. La Cláusula del Instituto Inglés nos dice:

"Este seguro toma efecto desde el momento en que las mercancías dejan el almacén o sitio de almacenaje en el lugar citado en la póliza para comienzo del tránsito, continúa durante el curso ordinario del mismo y finaliza a la entrega, en el almacén de los consignatarios u otro final o lugar de destino citado en la Póliza..."¹²

4.3.4. CUANDO SE REALIZA EL SINIESTRO

Cuando se realiza el evento contra el cual esta protegida la mercancía, el asegurado tiene ciertas obligaciones para con el asegurador, con el fin de que los daños sean los mínimos posibles, las cuales deben seguirse de la manera más eficaz. En primer lugar el asegurado al enterarse del siniestro debe de dar aviso al asegurador, el asegurado no debe demorar el aviso hasta que el siniestro ha pasado, de ser posible lo debe comunicar aún durante la actividad del mismo.

Por su parte el asegurador tiene la responsabilidad de que al recibir el aviso del siniestro el debe de hacer todo lo posible para aminorar el daño ya sea dando instrucciones al asegurado de lo que hay que hacer o bien por intervención directa en la medida de sus posibilidades. Y de instruir al asegurado para salvaguardar derechos contra posibles responsables del siniestro.

En segundo lugar el asegurado tiene que tomar las medidas de acuerdo a sus posibilidades para tratar de aminorar los daños o de salvar todo lo posible de las cosas aseguradas, el asegurador puede dar instrucciones al asegurado para que esta labor se realice lo mejor posible como ya se dijo en el párrafo anterior.

Una vez que la compañía se entera del siniestro y ya ha prestado ayuda para reducir las pérdidas, tiene que mandar un inspector para que valúe los daños ocasionados por el siniestro, el inspector debe de levantar un Acta en donde describa los daños; dicha Acta servirá como comprobante al asegurado para los reclamos que hará a la compañía.

El asegurado tiene que presentar su reclamo al asegurado incluyendo la clase, forma y alcance de la pérdida, la cantidad de la pérdida que esta amparada por el seguro; los comprobantes que requiera el asegurador para poder llevar a cabo la liquidación del siniestro.

¹² Ver Cláusulas del Instituto Inglés para este capítulo.



Para poder liquidar el siniestro la aseguradora debe comprobar que la mercancía averiada es la que realmente fue asegurada, si esta mercancía viajaba bajo las normas de seguridad requeridas para el aseguramiento; esto es que fuera bajo cubierta en un buque en condiciones de navegabilidad; si la causa del siniestro estaba amparada en la póliza, después de esto se procede a evaluar la cantidad a pagar.¹³

4.4 TARIFICACIÓN

Los factores que debe conocer el asegurado para la tarificación del seguro de transporte marítimo son los riesgos que a continuación se mencionan alguno de los cuales ya han sido comentados en el capítulo anterior:

La clase y naturaleza de la mercancía que se va a asegurar; este factor es el que más influye en el riesgo y por lo tanto en la tarifa por lo tanto se debe dividir en categorías tales como:

- a) Su estado físico,
 - 1) Sólidos, tales como maquinaria, metales, textiles, etc.
 - 2) Líquidos, tales como el petróleo, aceites, bebidas, pinturas, etc.
 - 3) Gaseosos, tales como oxígeno, nitrógeno, propano.

- b) Forma de transportación,
 - 1) Embaladas.
 - 2) Sin embalar y
 - 3) granel.

- c) De acuerdo a su peso específico,

- Se puede distinguir entre mercancías de acuerdo con su peso y por el volumen que ocupen dentro de las bodegas del buque y que ello no ponga en peligro la flotabilidad del mismo.

- d) De acuerdo a su clase de comercio,
 - 1) Exportación,
 - 2) Importación,
 - 3) Transporte interior.

- e) De acuerdo a su género,
 - 1) materias primas,
 - 2) productos semi-elaborados,
 - 3) productos elaborados,
 - 4) productos alimenticios y otros

¹³ Fisher, H, op. cit.. pp. 63 a 133.



f) De acuerdo a su naturaleza

- 1) Peligrosas y perecederas
- 2) sujetas a oxidación, decoloración, merma y derrame, infestación por insectos, calentamiento o combustión espontánea, robo y ratería
- 3) .Sensibles a calor, frío, humedad, radiactividad

Por otra parte se debe tomar en cuenta el empaque de la mercancía, si es el adecuado, si es resistente, el material con el que está hecho etc.

g) El medio de transporte se debe considerar para la tarificación en los siguientes rubros: Primero la clase de transporte que se va a utilizar, segundo el estado en que se encuentra dicho transporte; para el caso del buque se debe tomar en cuenta:

- 6) el tamaño del aparato, el tonelaje de registro bruto
- 7) El pabellón del buque, para indicar a que legislación esta sujeta el aparato.
- 8) El año de construcción del buque.
- 9) La clasificación del buque.
- 10) El material de construcción.
- 11) El medio de propulsión.
- 12) El armador.

h) Se debe tomar en cuenta el trayecto y la ruta a seguir por el buque.

i) La duración aproximada del viaje.

j) Las condiciones climáticas y meteorológicas.

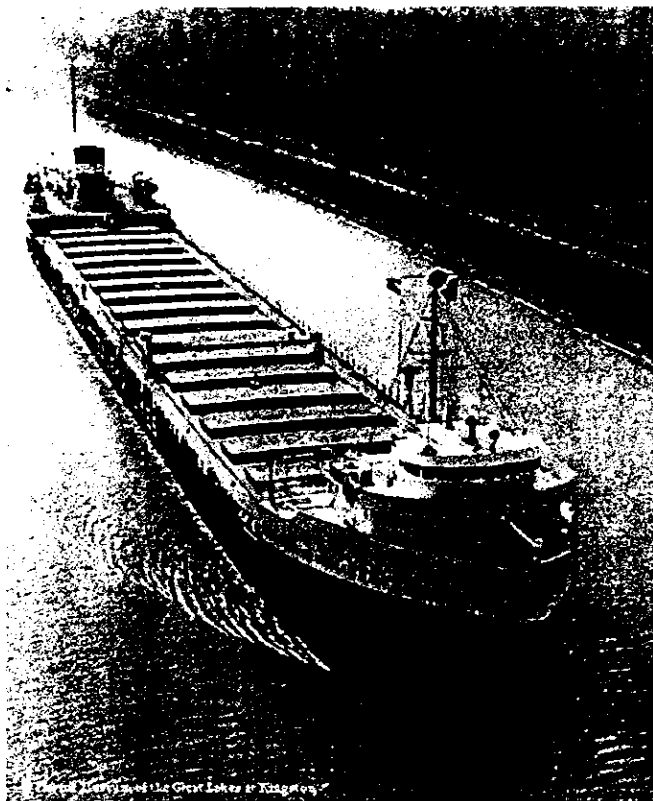
k) Número de manipulaciones que recibe la mercancía.

l) Los puertos de carga, descarga y transbordo.

- 1) Categoría del puerto,
- 2) Instalaciones del puerto,
- 3) Vigilancia y organización del puerto.

Con todas estas consideraciones se podrá hacer la tarificación de una aceptable forma, además de que se considerarán las coberturas que requiera el usuario para su mercancía.

CAPITULO V



EL SEGURO MARÍTIMO EN EL CONTEXTO MEXICANO

La pobreza marítima mexicana se refiere no a la falta de recursos, pues esa no existe, sino a la carencia de alma, de iniciativa para aprovechar lo que la naturaleza nos ha estado ofreciendo desde la existencia de la vida misma; sólo basta ir a tomarlo por que es de los mexicanos y no tenemos derecho de tirar por la borda esa posible grandeza y bienestar que se nos ha dado siempre.

Luis Alejandro Tavera Pérez



5.1 GENERALIDADES

El seguro marítimo, como se ha visto hasta ahora, es uno de los ramos más complejos e importantes y sin embargo en México, no toma la importancia que debiera ya que, con mucho, somos un país marítimo. La problemática que enfrenta el ramo marítimo a mi parecer será una consecuencia histórica y económica, de la que se hablará en este capítulo final.

Para poder comprender esta problemática se requiere analizar la estructura de la Marina Mercante Mexicana, de su propia problemática, su situación dentro de las marinas mercantes en América Latina, si el lugar que ocupa es el apropiado para un país con el mayor número de kilómetros de litorales en el continente americano.

Después de investigar que es lo que le pasa a nuestra marina mercante, se podrá realizar un estudio del seguro marítimo en México, no sólo para ver que los problemas vienen de fondo sino para poder dar algunas conclusiones válidas dentro de este trabajo.

5.2. LA MARINA MERCANTE MEXICANA EN LOS ÚLTIMOS 20 AÑOS

Es lógico pensar que para que en un país se desarrolle el seguro marítimo, se requiere que ese Estado sea marítimo; tal sería el caso de Inglaterra, Japón, México, etc. además de contar con una marina mercante lo suficientemente importante, ya que si no hay buques, no hay seguro marítimo.

Nuestro país cuenta con 10,600 kilómetros de litorales, está bañado por los dos océanos más grandes del mundo, Pacífico y Atlántico, lo que hace que tenga una posición envidiable en cuanto a recursos marinos se refiere; sin contar con los recursos terrestres en los cuales tiene la misma situación; con esto nadie puede negar que somos un país marítimo por excelencia.

Sin embargo teniendo todo lo anterior, México nunca le ha dado la importancia a tener una marina mercante que este a la altura de nuestro potencial económico, en los rubros de transporte marítimo, tal fue el caso que en la primera fase de industrialización que tuvo nuestro país durante el gobierno de Porfirio Díaz la Marina Mercante Mexicana, hasta cierto punto inexistente gracias a la mala política de Benito Juárez respecto al mar; no fue capaz de exportar mercancías a los vecinos latinoamericanos y así poder ganar mercados en el extranjero; de esa forma se vio frustrada el primer intento de nuestro país para insertarse en los mercados mundiales; años después durante la época de la Segunda Guerra Mundial, nuestro país no pudo explotar las ventajas de la guerra en lo que a transporte se refiere por la misma razón que cincuenta años atrás, sin embargo le fue condonado el noventa por ciento de la deuda externa a cambio del apoyo militar y estratégico para Estados Unidos.



Cabe señalar que en este trabajo no se menciona a la flota mexicana de pesca, pero diré que su desarrollo es peor de lo que tiene la marina mercante, la descripción de la marina mercante se da a continuación.

5.2.1 ESTRUCTURA DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA

La Marina Mercante Mexicana para el año de 1996 contaba con 47 buques bajo pabellón mexicano, de más de mil toneladas de registro, con un total de 839,168 toneladas; de los cuales la mayoría pertenecen al Estado, estos 47 buques toman la siguiente distribución entre armadores; cabe mencionar que los datos fueron conseguidos en el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana con sede en Argentina, pues la Marina Mercante Mexicana tenía un rezago de información de seis años.

| Distribución de la Marina Mercante Mexicana bajo Pabellón nacional | | |
|--|----------|--------|
| ARMADORES | UNIDADES | TRB |
| PETROLEOS MEXICANOS | 28 | 606060 |
| SECRETARIA DE COMUNICACIONES y TRANSPORTES | 6 | 31,758 |
| FIDEICOMISO E.N. | 1 | 12,094 |
| T.M.M. | 6 | 148430 |
| NAVIMIN | 2 | 26,707 |
| ARMAMEX | 4 | 14,119 |

Fuente: IEMMI

Como se puede observar el número de armadores en México es reducido; integrando el tonelaje bajo otros pabellones las unidades serían 60 y el tonelaje subiría 1,152,676 ton. que no es nada comparado con las flotas norteamericanas o japonesas.

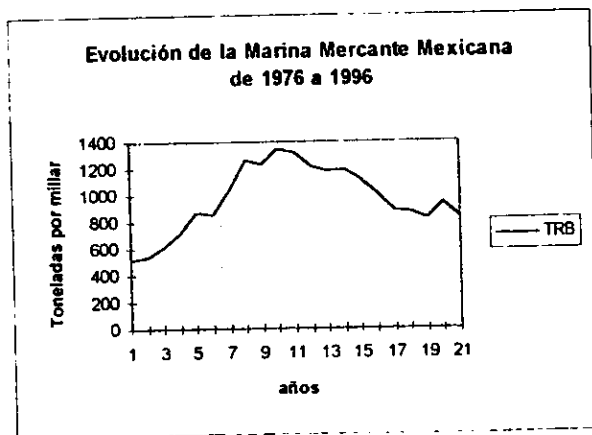
Por otro lado cabe decir que aunque Transportación Marítima Mexicana (TMM) es la más importante naviera privada en América Latina, nuestro país no ocupa el primer lugar en tonelaje en esta región del continente, quedando muy por abajo de la marina brasileña aun cuando nuestros litorales son mayores; esto se puede apreciar dentro del siguiente cuadro.



| Marina Mercante Latinoamericana por país | |
|--|-----------|
| | TRB |
| Brasil | 5,393,593 |
| Argentina | 1,013,219 |
| México | 1,152,676 |
| Venezuela | 1,062,832 |
| Chile | 1,046,155 |
| Cuba | 628,159 |
| Ecuador | 393,672 |
| Perú | 277,712 |
| Colombia | 207,191 |
| Uruguay | 91,199 |
| Paraguay | 35,164 |
| Costa Rica | 2,509 |

Fuente: IFMNI

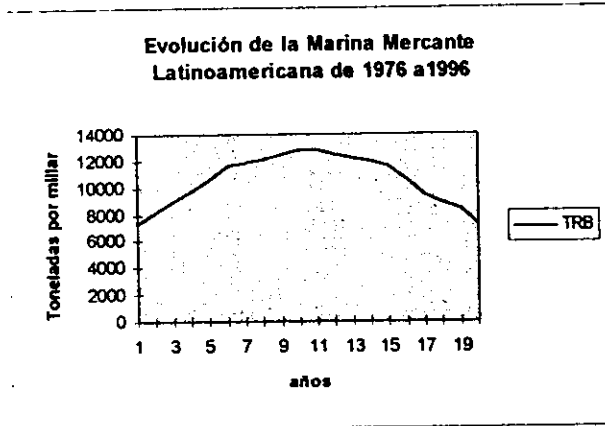
Durante el año de 1996 los astilleros mexicanos no tenían en construcción ningún buque de más de mil toneladas, a diferencia del año anterior que tenían en proceso 52,000 ton. Pero este desarrollo incipiente no es de un año sino que ya se convirtió en una enfermedad que va mermando nuestra flota.



Como se puede observar en la gráfica, México ha ido perdiendo su flota desde los años de los 80's aun cuando nunca ha tenido más de 1,400,000 tons., esto también se produce dentro de la flota pesquera.



Curiosamente la falta de preocupación por poseer una flota importante para poder dominar mercados de transporte es una problemática regional como se aprecia en la siguiente gráfica.



La flota latinoamericana también se ha reducido con el tiempo e incluso el tonelaje es menor que en 1976, no alcanzando ni los ocho millones de toneladas en su conjunto; distribuidos en 447 unidades de más de mil toneladas, contra las 1,004 unidades de 1985; países como Guatemala, dejaron de tener flota (si a un solo buque se le puede llamar flota), en 1991, o por ejemplo Honduras que no tiene buques de más de mil toneladas, aunque tiene un tonelaje de 1,206,252 ton, en 1400 pequeñas embarcaciones; esto es preocupante si se considera que Japón tiene cinco o seis veces más tonelaje que todos los países latinoamericanos; o Alemania que supera a Brasil en tonelaje aun cuando sus litorales son diez veces menores.

La mala política para desarrollar una flota importante ha sido una constante durante la vida independiente de México, sólo durante el Imperio de Maximiliano se podía hablar de planes de desarrollo; los cuales nunca se alcanzaron por razones que todos conocemos; Juárez a su triunfo no invirtió un peso en la marina mexicana por lo que yo considero que para los hombres de mar no hay benemérito.

México es el único país que no ha subsidiado a su flota mercante; pero si donde la flota es castigada con impuestos, lo que no hace muy atractivo invertir en la construcción o compra de embarcaciones, a la propiedad y con la falta de proteccionismo en que a cabotaje se refiere; pues nuestros navieras tienen que competir con las extranjeras aun en el mercado nacional, lo que no se da en otras partes del mundo; por ejemplo en los países de la Comunidad Europea, el tráfico entre ellos sólo puede ser realizado por buques de la misma comunidad, además de que sus flotas reciben incentivos fiscales y subsidios, con la finalidad de tener presencia en el mercado de transportes.

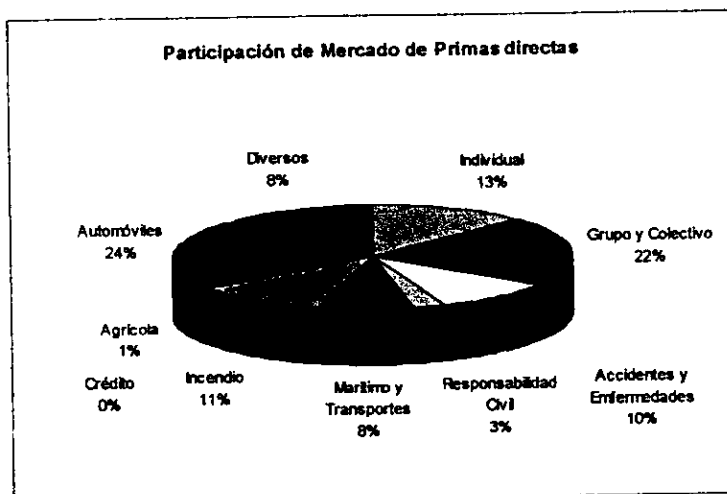


Todo lo anterior se va a ver reflejado en la demanda por el seguro marítimo, en la siniestralidad, y por lo tanto en la contribución que este ramo pueda hacer a la economía de nuestro país.

5.3 EL SEGURO MARITIMO EN EL CONTEXTO MEXICANO

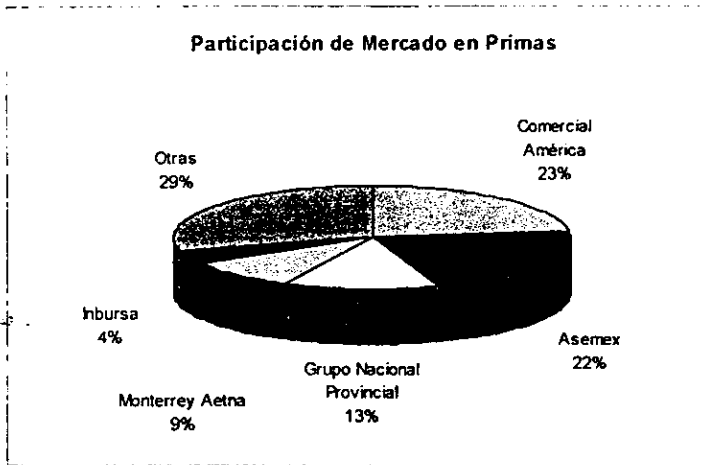
El ramo marítimo esta débilmente representado en cuanto porcentaje de primas se refiere en el mercado asegurador, pero en contra tiene uno de los más altos índices de siniestralidad de todos los demás ramos.

Para 1996 el importe por primas directas fue de 2,321,075,000 entre cascos y carga, lo que representó el 7.55 % de la primas directas totales del mercado; esta cantidad aumentó en relación con el año anterior en un 57.44 %; pero los siniestros directos ascendieron al 95.63 %, aumentado con respecto al año anterior del 78.93 %



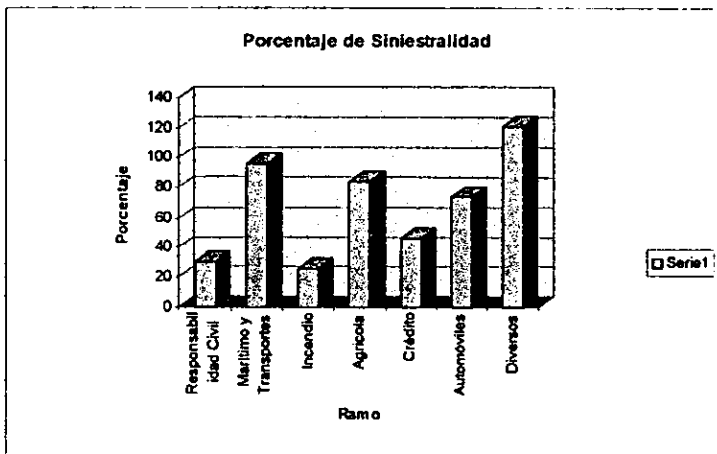
Fuente: AMIS

Esta participación del mercado esta acaparado en un 80% para cascos y en 70 % para carga por cinco grandes compañías las cuales son: Comercial América, Asemex (ya pertenece a Comercial América), Grupo Nacional Provincial, Monterrey Aetna e Inbursa; la distribución se ve en la siguiente gráfica:



Fuente: AMIS

Aunque se puede decir que el ramo marítimo no está tan pobremente representado, en el porcentaje de primas, como el agrícola, el nivel de siniestralidad en comparación con las primas nos da una idea de que tan rentable se hace este ramo



Fuente: AMIS

La siniestralidad de este ramo la segunda más alta, sólo superada por el ramo de diversos que tiene un nivel del 120 %. Los niveles de siniestralidad se deben en gran parte a los riesgos morales y a los errores humanos; desgraciadamente esto no solo se refiere a nuestro país pues las pérdidas a nivel mundial son bastantes altas, para ver esto sólo es suficiente decir que en 1991 la flota mundial perdió 174 unidades con un tonelaje de 1,700,314 tons; el siguiente



desgraciadamente esto no solo se refiere a nuestro país pues las pérdidas a nivel mundial son bastantes altas, para ver esto sólo es suficiente decir que en 1991 la flota mundial perdió 174 unidades con un tonelaje de 1,700,314 tons; el siguiente año las pérdidas fueron de 136 unidades y 1,111,157 tons; 140 unidades y 891,098 tons. para el año de 1993 y por último en 1994 se perdieron 103 unidades y 1,237,196 ; esto indica que el seguro marítimo es de los más golpeados por los riesgos a que esta sometido; por lo cual se requiere que la técnica se vaya mejorando para valuar los daños y hacer que los riesgos se controlen.

Finalmente esto da una idea clara de que las pérdidas de buques sólo se puede superar mediante las construcción de más buques, pero si en los astilleros de nuestro país no hay construcciones importantes los más seguro será que otros países sigan obteniendo beneficios a costa de lo que por naturaleza e historia deberíamos hacer nosotros.

5.4 LA POBREZA MARITIMA MEXICANA

Este apartado pretende describir de manera muy general el desdén de nuestro país a las cuestiones marítimas, teniendo como consecuencia que los recursos que nos ofrece, tan bondadosamente el mar, queden sin explotar; teniendo como consecuencia final que el pescado no tenga el mismo precio que el frijol y este al alcance de todos los mexicanos.

Para el año de 1803 la fragata "Orie" trajo a México a Alexander von Humboldt, quien quedó impresionado al ver el puerto de la mar del sur y lo considero el más bello del Pacífico; a este puerto natural no se le dio la importancia que se debiera, en contra posición de esto podemos encontrar a los ingleses tirando, durante 29 años, más de cuatro millones y medio de toneladas de roca al mar, para procurarse un rompe olas en Plymouth.

Después de Humboldt vendría un príncipe, que era un hombre de mar, de la casa reinante de los Habsburgo a ser emperador de México, a saber era Josef Ferdinand Maximilian von Habsburg, quien al ver el imperio que se le ofrecía, renuncio a sus derechos como hermano del emperador de Austria - Hungría, dando a nuestro país las Leyes Marítimas de Maximiliano que todavía se conservan en el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM; después de su derrota en el Cerro de las Campanas, lo que quizá fue lo único bueno que dejó para nuestro país, fue arrojado por la borda y la marina mercante quedaría en el olvido durante mucho tiempo.

Podemos ver que México tiene 10,600 kilómetros de litorales contra 9,400 de los Estados Unidos (en el continente) , 6,800 de Brasil y 3,060 de Argentina lo que nos da el primer lugar en litorales en el continente y aún la comparación con países



marítimos como Suecia, Dinamarca, Noruega, y Finlandia nos deja muy por arriba de ellos, sin embargo como se vio en el apartado anterior la flota Brasileña es cuatro veces más grande que la de nosotros, y también la flota argentina nos supera; para que hablar de la norteamericana pues fácilmente encontramos que es veinte veces más grande que la mexicana.

En cuanto a la seguridad de nuestras costas, hay algo muy simpático que registra la historia; durante la Segunda Guerra Mundial, estando ya nuestro país en estado de guerra con las potencias del Eje, no era difícil ver en la madrugada, cerca de Tecolutla a submarinos alemanes haciendo aguada, reposando después de haber hundido unos cuantos buques aliados, disfrutando de las hermosas playas de la zona, incluso algunos soñando en vivir en esas playas cuando la guerra terminara y fueran los amos del mundo, sin peligro de ser descubiertos por los guarda costas mexicanos, que muchas veces eran norteamericanos ya que nosotros no teníamos la capacidad para tal tarea. Cuando el sol se veía a los lejos los hombres se metían a su sumergible y se iban a trabajar para su Führer mandando más buques al fondo del gran océano.

Es realmente triste ver como el transporte de cabotaje que, su dominio de transportistas nacionales se debe ver como símbolo de soberanía, se esta entregando a los extranjeros. Se podría continuar con muchos ejemplos más de nuestra "pobreza " pero prefiero dar más crudezas de la vida en mis propias palabras en forma de conclusiones.

CONCLUSIONES

Reflexionando acerca de este trabajo se pueden extraer conclusiones bastante interesantes que bien pueden en algún momento herir susceptibilidades o hacerme parecer un poco agresivo, sin embargo debo advertir que los siguientes párrafos son producto de lo investigado, de mi formación como actuario, del aprendizaje que obtuve durante la realización de este trabajo y no una crítica sin bases y sin sentido, por lo tanto lo siguiente es lo que yo considero de vital importancia para el mejoramiento del ramo de Seguro Marítimo y siendo más general del mejoramiento de la economía marítima.

Analizando el buque podemos observar que la trascendencia que este tiene en la vida de la humanidad lo hace indispensable para el desarrollo económico y el comercio internacional continúen, no me puedo imaginar el mundo sin las maravillosas moles que lo navegan.

La ciencia jurídica en lo marítimo es realmente avanzada en su aparato legislativo en países como Inglaterra o Alemania aunque en nuestro país se tienen muchas fallas debido a la falta de juristas que se dediquen a temas del mar; no es posible que en facultades de Derecho de universidades de Estados costeros de nuestro país la cátedra de Derecho Marítimo no figure en los planes de estudio, no puede ser que en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México dicha cátedra sea optativa; que los grupos donde se imparte esta materia, en la licenciatura en Relaciones Internacionales en la Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, se cierren por falta de alumnos siendo esta parte del Derecho de fundamental importancia para el Derecho Internacional y en la formación de nuestros futuros diplomáticos.

Nuestra Ley de Navegación debe de ser revisada, corregida para que no tenga tantas lagunas e imprecisiones; me pregunto ¿ Por qué no le fue encargada la realización de esta ley a juristas como Raúl Cervantes Ahumada cuyo amplio conocimiento en esta materia era indudable? Desafortunadamente el profesor Raúl falleció en abril de 1997, pero todavía quedan catedráticos como Eusebio Salgado o Alejandro Sobarzo.

En lo referente al Capítulo de riesgos marítimos podemos observar que los peligros a que esta sometido el buque con todo y la mercancía transportada justifica la existencia del seguro marítimo y marca la necesidad de crear mecanismos para la correcta medición del riesgo así como de dar incentivos para la disminución de los mismos y eliminar el riesgo moral. Todo lo anterior puede disminuir la siniestralidad de este ramo que es una de las más altas de todos los seguros existentes lo que no lo hace rentable.

El seguro marítimo es, sin duda, el más difícil de manejar y en el que menos experiencia se tiene en nuestro sector asegurador debido a que el impacto de este sobre el total de los ramos no es tan significativo como lo sería autos, por lo tanto si se maneja o no el producto no influye en las utilidades de la empresa.

En consecuencia de lo anterior la balanza de pagos se ve aumentada en egresos por concepto de fletes y seguros pagados a compañías extranjeras para las cuales el ramo marítimo si representa utilidades y un negocio atractivo.

Para el seguro de transporte de marítimo se puede seguir la misma crítica aún si consideramos que en 1997 la carga que se movió en puertos nacionales fue de más de 170 millones de toneladas lo que nos indica que hay factores que no se están aprovechando en la dirección correcta y se produce una fuga de primas hacia el exterior.

El último apartado de este trabajo se refiere no a la pobreza de recursos, pues esa no existe, sino a la carencia de alma, de iniciativa para aprovechar lo que la naturaleza nos ha estado ofreciendo desde la existencia de la vida misma sólo basta ir a tomarlo por que es de los mexicanos y no tenemos derecho de tirar por la borda esa posible grandeza y bienestar que se nos ha dado siempre.

Por último doy a consideración del lector algunas ideas de problemas de fondo referente a las cuestiones marítimas que de una forma u otra van a intervenir en el ramo marítimo y su desarrollo.

En lo que al actuario se refiere debo decir que en mi experiencia personal tuve que buscar un asesor, para la realización de este trabajo, del área de sociales debido a que no pude encontrar ningún actuario que se dedique por completo al seguro marítimo o que domine el tema, cosa que fue afortunada para mi.

Se requiere que en los planes de estudio de la licenciatura en Actuaría las horas que se le dedican al ramo marítimo se incrementen bondadosamente y no que sean tres como yo las tuve, se necesita que el actuario conozca los procedimientos matemáticos mediante los cuales se genera la tarificación y los seguros del ramo marítimo y para poder generar ciencia actuarial mexicana para este ramo y no depender tanto de la técnica que se desarrolla en otros países y así; cuando el estudiante de actuario que este desarrollando su trabajo de titulación de este ramo vaya a una aseguradora y le pregunte al encargado de lo marítimo, que por lo general no es un actuario, acerca de la técnica del seguro, no tenga que recibir como respuesta - Nosotros no lo manejamos, estas tarifas nos la mandan de Estados Unidos -

Si se pasa por alto que en nuestro país no se desarrolla técnica de seguro marítimo, que la siniestralidad de este ramo es de las más elevadas puedo decir que el problema no es el seguro en si, sino que la verdadera problemática es de fondo, que son los factores que hacen que este ramo no tenga la importancia que debiera en el sector asegurador.

Lo primero como; he dejado ver antes, es la educación o la falta de formación de una cultura marítima y de lo que yo llamaría hombres de mar en tierra; si existe una universidad como la de Chapingo con una población aproximada de 8000 alumnos, en donde se les enseña la explotación de la tierra; debemos tener un Chapingo en donde se enseñe la explotación de los mares.

En lo económico se requiere que se hagan proyectos de desarrollo de la Marina Mercante y de la Flota Pesquera, sin dejar de lado nuestra armada. Se necesita estimular la inversión en construcciones, subsidiar nuestras flotas, bajando los impuestos sobre la propiedad que hacen muy costoso tener buques; proteger rutas de cabotaje para transportistas nacionales y de ser posible dominar esas rutas en los países centroamericanos, dar apoyo financiero al sector pesquero para que se lleven a cabo programas de la adecuada explotación de la fauna marina.

Se debe tomar en cuenta que tenemos dos millones de kilómetros cuadrados de llanura líquida y que el mar es igual o más bondadoso que la tierra; esto a mi parecer hace que en nuestro país no haya alguna industria que pueda lograr los alcances económicos que la pesquera y de transportes pueden alcanzar.

Por último considero necesario que México cuente con una armada de mayor importancia de la que tenemos actualmente, que haga que nuestros marinos se sientan orgullosos, no por que no lo estén, de contar con una marina de guerra importante que sea digna de respeto entre la marinas de guerra de otros países; pues la historia ha demostrado que aquel país que no domina sus mares será siempre conquistado por aquellos que si tengan flotas poderosas; Inglaterra entendió la lección después de que los romanos y Guillermo el conquistador la invadieron, después de eso Napoleón y Hitler no lograrían dominarla, Estados Unidos aprendió de la experiencia inglesa y nunca ha sido tocado en el continente, sólo por Villa claro; México Tenochtitlán fue tomado con la ayuda de 12 bergantines españoles, el ejército que tomo la Ciudad de México en 1847 no fue el de Taylor que venía del norte sino el de Scott que desembarco en Veracruz, luego vino Francia y Maximiliano a quien no pudimos vencer hasta que las tropas francesas tuvieron que retirarse por la amenaza prusiana, ¿hasta cuándo va a aprender la lección México y nosotros los mexicanos?



ANEXOS

CAPITULO I



| Principales Flotas Mercantes del Mundo en 1987 | |
|--|------------------------------|
| Vapores y Motonaves de más de 100 toneladas | |
| Países | Millones de toneladas brutas |
| Liberia | 51.412 |
| Panamá | 43.225 |
| Japón | 35.932 |
| URSS | 25.232 |
| Grecia | 23.56 |
| EUA | 20.178 |
| Chipre | 15.65 |
| China | 12.341 |
| Bahamas | 9.105 |
| Filipinas | 8.681 |
| Reino Unido | 8.505 |
| Hong Kong | 8.035 |
| Italia | 7.817 |
| Coera del Sur | 7.214 |
| Singapur | 7.098 |
| India | 6.726 |
| Noruega | 6.359 |
| Brasil | 6.324 |
| Francia | 5.371 |
| España | 4.949 |
| Dinamarca | 4.873 |
| Taiwán | 4.513 |
| Alemania F. | 4.318 |
| Irán | 3.997 |
| Holanda | 3.908 |
| Polonia | 3.47 |
| Turquia | 3.336 |
| Rumania | 3.264 |
| Yugoslavia | 3.165 |
| Canadá | 2.971 |
| Gibraltar | 2.827 |
| Arabia Saudi | 2.692 |
| Australia | 2.405 |
| Suecia | 2.27 |
| Belgica | 2.268 |
| Indonesia | 2.121 |
| Kuwait | 2.088 |
| Bermudas | 1.925 |
| Argentina | 1.901 |
| Malta | 1.726 |
| Malasia | 1.689 |
| Bulgaria | 1.551 |
| México | 1.532 |
| Alemania D. | 1.494 |
| Finlandi | 1.122 |
| Egipto | 1.074 |
| Portugal | 1.048 |
| Irak | 1.002 |



| Flota Mundial de Pesca | | |
|------------------------|--------|----------|
| Bandera | Barcos | Tonelaje |
| Albania | 2 | 0.3 |
| Alemania | 203 | 128.702 |
| Angola | 73 | 16.762 |
| Antigua Y Barbuda | 1 | 0.263 |
| Arabia Saudí | 15 | 3.005 |
| Argelia | 23 | 2.731 |
| Argentina | 182 | 87.169 |
| Australia | 265 | 47.618 |
| Bahamas | 10 | 1.55 |
| Bahrein | 7 | 1.004 |
| Bangla Desh | 47 | 10.496 |
| Barbados | 27 | 3.368 |
| Bélgica | 115 | 21.405 |
| Benín | 8 | 1.078 |
| Bermudas | 3 | 1.481 |
| Birmania | 27 | 5.578 |
| Brasil | 82 | 13.747 |
| Bulgaria | 32 | 73.541 |
| Cabo Verde | 7 | 1.567 |
| Camerún | 36 | 5.993 |
| Canadá | 477 | 153.873 |
| Cayman | 67 | 33.814 |
| Colombia | 17 | 2.258 |
| Congo | 18 | 7.682 |
| Corea del N | 13 | 5.982 |
| Corea del S | 999 | 380.523 |
| Costa de Marfil | 33 | 9.994 |
| Costa Rica | 12 | 5.485 |
| Cuba | 264 | 141.006 |
| Chile | 159 | 73.191 |
| China | 103 | 39.94 |
| ChinaT | 277 | 85.779 |
| Chipre | 7 | 5.012 |
| Dinamarca | 543 | 178.154 |
| Dominica | 1 | 103 |
| Ecuador | 85 | 25.249 |
| Egipto | 6 | 4.184 |
| El Salvador | 12 | 3.514 |
| Emiratos A | 3 | 2.388 |
| España | 1533 | 500.231 |
| USA | 3127 | 615.348 |
| Etiopía | 2 | 0.218 |
| Fiji | 5 | 0.62 |
| Filipinas | 206 | 66.725 |
| Finlandia | 18 | 2.543 |
| Francia | 372 | 132.25 |
| Gabon | 8 | 1.108 |



| Flota Mundial de Pesca | | |
|------------------------|--------|----------|
| Bandera | Barcos | Tonelaje |
| Gambia | 3 | 0.805 |
| Ghana | 102 | 55.942 |
| Grecia | 103 | 29.975 |
| Guatemala | 3 | 0.377 |
| Guinea | 6 | 2.333 |
| Guinea b: | 6 | 1.941 |
| Guyana | 48 | 5.117 |
| Haiti | 1 | 0.28 |
| Honduras | 127 | 22.323 |
| Hong Kong | 4 | 0.99 |
| India | 127 | 21.779 |
| Indonesia | 230 | 49.433 |
| Irak | 16 | 19.439 |
| Irán | 27 | 8.799 |
| Irlanda | 63 | 17.355 |
| Islandia | 339 | 103.656 |
| Islas V. | 32 | 73541 |
| Israel | 3 | 2.908 |
| Italia | 240 | 67.674 |
| Jamaica | 6 | 1.028 |
| Japón | 2632 | 886.705 |
| Kenya | 6 | 1.352 |
| Kiribati | 1 | 0.121 |
| Kuwait | 71 | 10.964 |
| Libano | 4 | 0.56 |
| Libia | 32 | 5.322 |
| Madagascar | 38 | 6.252 |
| Malasia | 11 | 2.588 |
| Maldivas | 3 | 1.602 |
| Malta | 30 | 9.18 |
| Marruecos | 221 | 73.35 |
| Mauricio | 20 | 6.854 |
| Mauritania | 90 | 26.753 |
| México | 407 | 123.743 |
| Mozambique | 74 | 15.682 |
| Nauru | 1 | 0.948 |
| Nicaragua | 17 | 1.975 |
| Nigeria | 101 | 22.929 |
| Noruega | 586 | 238.323 |
| Nueva Zelanda | 43 | 18.97 |
| Oman | 4 | 0.945 |
| Países Bajos | 417 | 127.844 |
| Pakistán | 5 | 1.419 |
| Panamá | 369 | 141.114 |
| Papua N. G: | 16 | 2.282 |



| Flota Mundial de Pesca | | |
|------------------------|--------|----------|
| Bandera | Barcos | Tonelaje |
| Perú | 55 | 156.726 |
| Polonia | 305 | 217.456 |
| Portugal | 181 | 118.739 |
| Qatar | 5 | 0.696 |
| Reino Unido | 348 | 86.723 |
| Rumania | 50 | 131.555 |
| Salomón | 5 | 0.979 |
| Saoma | 1 | 0.213 |
| SanVicente | 4 | 1.074 |
| Sao Tomé | 2 | 0.993 |
| SantaL. | 1 | 0.105 |
| Senegal | 132 | 31.278 |
| Sierra L | 21 | 3.92 |
| Singapur | 15 | 3.824 |
| Somalia | 14 | 5.188 |
| Sry Lanca | 12 | 3.156 |
| Sudáfrica | 161 | 68.491 |
| Suecia | 100 | 20.335 |
| Surinam | 7 | 1.26 |
| Tailandia | 12 | 6.147 |
| Tanzania | 4 | 0.911 |
| Togo | 3 | 0.446 |
| Tonga | 4 | 0.764 |
| Trinidad y T | 20 | 2.758 |
| Túnez | 16 | 2.685 |
| Turks | 10 | 3.935 |
| Turquia | 1 | 0.124 |
| Tuvalu | 1 | 0.173 |
| URSS | 2802 | 3673.752 |
| Uruguay | 56 | 16.293 |
| Vanatu | 6 | 6324 |
| Venezuela | 97 | 35.044 |
| Vietnam | 30 | 7.626 |
| Yemen | 10 | 4.611 |
| Yugoslavia | 18 | 2.204 |
| Zaire | 14 | 4.793 |
| Total | 21267 | 9666.065 |



ANEXOS

CAPITULO III



CONTRATOS DE SEGUROS MARÍTIMOS DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1o.- Los seguros marítimos pueden comprender todo interés legítimo, incluyendo el provecho esperado contra los riesgos inherentes a la navegación incluyendo el transporte multimodal y, entre otros, pueden referirse a:

- I. Las embarcaciones, sus accesorios, y los artefactos navales cualesquiera que sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción;
- II. Las mercancías, sus contenedores o cualquier otra clase de bienes a bordo de embarcaciones o en tránsito en otros medios de transporte;
- III. El valor del flete o de los desembolsos en que incurre quien organice una expedición marítima; o
- IV. La responsabilidad del naviero, fletador, fletante, remitente, agente naviero, consignatario de la mercancía, empresa de operación de puerto y, en general, toda responsabilidad derivada del ejercicio de la navegación o conexas con ella.

Art. 2o. - Podrán asegurarse todos o parte de los bienes expresados en el artículo anterior, junta o separadamente, en tiempo de paz o de guerra, por viaje o a término, por viaje sencillo o redondo, sobre buenas o malas noticias.

Art. 3o.- Las partes impresas de la documentación en que conste el contrato, no harán prueba contra el asegurado si los caracteres de la impresión no son fácilmente legibles.

Las cláusulas manuscritas o mecanográficas prevalecerán sobre las impresas. Las cláusulas oscuras o confusas se interpretarán por la autoridad competente en el sentido menos favorable para quién las propuso.

Art. 4o.- La cobertura mínima de los seguros marítimos será:

- I. Para embarcaciones y artefactos navales, así como para desembolsos, la pérdida total, real o implícita, causada por la furia de los elementos, explosión, incendio, rayo, varada, hundimiento, abordaje o colisión;
- II. Para obrar en construcción, la pérdida total, real o implícita causada, por explosión, incendio o rayo;
- III. Para mercancías los daños materiales causados a los bienes por incendio, rayo, explosión o por varada, hundimiento, abordaje o colisión de la embarcación, así como la pérdida de bultos por entero caídos durante las maniobras de carga, transbordo o descarga;
- IV. Para la responsabilidad civil del naviero, tres cuartas partes de la responsabilidad por abordajes; y
- V. Para otros seguros de responsabilidad civil, el importe de los daños causados a otros, en sus personas o en sus bienes.



Art. 5o.- El asegurador indemnizará, además de los riesgos añadidos en el artículo anterior, la contribución del asegurado:

I) en avería gruesa o común que será pagada de acuerdo con las Reglas York-Amberes vigentes, según lo disponga el conocimiento de embarque. Si no existe tal acuerdo, según las disposiciones de la Ley de Navegación, o de los usos y costumbres internacionales aplicables;

II) por la recompensa en caso de salvamento, incluyendo la remuneración al salvador establecida por el art. 13, inciso 1 (b) de la Convención Internacional sobre Salvamento y en la Ley de Navegación; y

III) 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, estos gastos no pueden exceder al valor del daño evitado. Esta cobertura será adicional a la cobertura de daños o perjuicios de las cosas aseguradas.

Art. 6o.- Además de los riesgos señalados en los artículos anteriores, las partes pueden convenir la cobertura de cualesquiera otras averías particulares o simples que puedan sufrir las cosas aseguradas, en tránsito, en dique, en puerto, en depósito, en tránsito por otros medios de transporte, antes o después de una expedición marítima. Los navíos pueden convenir la cobertura de otros tipos de responsabilidades derivadas del ejercicio de la navegación.

En los seguros de embarcaciones y desembolsos se podrán convenir la cobertura de la remuneración especial al salvador, en los términos del art. 14 de la Convención Internacional sobre Salvamento y de la Ley de Navegación.

Art. 7o.- Cuando las partes se refieren a las cláusulas de las pólizas tipo de seguro marítimo internacionalmente conocidas y aceptadas (cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres - Institute of London Underwriters Clauses, cláusulas del Instituto Americano - American Institute Clauses cláusulas tipo de la UNCTAD o cláusulas de pólizas de Protección e Indemnización - P & I) se entenderá que el contrato pactado corresponde al clausulado de dichas pólizas tal y como se conocen en el ámbito internacional. Si sólo hay referencias a dichas cláusulas por sus nombres, sin el texto completo , estas se aplicarán conforme a los usos y costumbres internacionales.

Art. 8o.- El asegurado está obligado a contribuir al salvamento de los objetos asegurados. El beneficiario del seguro o su representante, así como el gestor en su caso deberán tomar todas las medidas para evitar o disminuir el daño. Si no hubiera peligro en la demora, los interesados pedirán instrucciones al asegurador y se atenderán a ellas. Los gastos en que incurre el asegurado a este respecto, les serán pagados por el asegurador, en los términos del artículo 5o. fracción III.



Art. 9o.- La suscripción de la póliza creará una presunción legal de que los asegurados admitieron como exacta la evaluación hecha en ella de los efectos asegurados, salvo los casos de omisiones o inexactas declaraciones. Si el asegurador probare el fraude del asegurado, el seguro será nulo para el asegurado y el asegurador ganará la prima, sin perjuicio de la acción penal que le corresponda.

Se considerará valor de la embarcación el que tenga al iniciarse el riesgo y de las mercancías o efectos el corriente en el lugar de su destino.

Art. 10o.- Salvo lo previsto en el Art. 5o. fracción III, el asegurador responderá solamente por el daño efectivamente causado, hasta el límite de la suma y del valor real asegurado. Cuando en el contrato se inserte una declaración expresa de que las embarcaciones, los fletes, los desembolsos o las mercancías han sido valuadas de común acuerdo entre las partes. se estará a esto para el pago de primas y para la evaluación del daño y su resarcimiento. No obstante el acuerdo, la evaluación puede ser impugnada, no sólo por las causales generales de nulidad de las obligaciones, sino también por exageración manifiesta, sobre el precio de embarcaciones, fletes o desembolsos en el lugar de origen o el precio corriente de las mercancías en el lugar de destino.

Art. 11o.- Corresponde al asegurador la carga de la prueba que el siniestro ha ocurrido por un riesgo no comprendido en la póliza.

Art. 12o.- Será nulo el contrato de seguro que recayere:

- I. Sobre géneros de ilícito comercio del país del pabellón de la embarcación.;
- II. Sobre embarcación dedicada habitualmente al contrabando, ocurriendo el daño o pérdida por haberlo hecho, en cuyo caso se abandonará al asegurador el $\frac{1}{2}$ por 100 de la cantidad asegurada;
- III. Sobre embarcación que, sin mediar fuerza mayor que lo impida, no se hiciera a la mar en los seis meses siguientes a la fecha de la póliza, en cuyo caso, además de la anulación, procederá el abandono de $\frac{1}{2}$ por 100 al asegurador de la cantidad asegurada;
- IV. Sobre embarcación que deje de emprender el viaje contratado, o se dirija a un punto distinto del estipulado, en cuyo caso procederá también el abono al asegurador del $\frac{1}{2}$ por 100 de la cantidad asegurada; y
- V. Sobre casas en cuya valoración se hubiera cometido falsedad a sabiendas.

Art. 13o.- El asegurado comunicará al asegurador, en un plazo de cinco días hábiles, las noticias referentes al curso de la navegación de la embarcación asegurada y los daños o pérdidas que sufrieren las cosas aseguradas, y responderá de los daños y perjuicios que por su comisión se ocasionen.



Art. 14o.- Si se hubiere estipulado en la póliza aumento de prima en caso se sobreviniera guerra, y no se hubiere fijado el tanto del aumento, se regulará éste por los usos y costumbres internacionales.

Art. 15o.- Toda reclamación procedente del contrato de seguro habrá de ir acompañada de los siguientes documentos que la justifiquen:

- I. la constancia o el certificado de daños;
- II. factura comercial, listado de empaque o, en su caso, escritura de propiedad;
- III. contrato de fletamento, conocimiento de embarque, carta de porte o guía aérea;
- IV. constancia de la reclamación ante los portadores y la contestación original de éstos, en su caso;
- V. constancias de carga y descarga y certificados relativos a los faltantes o averías expedidas conforme a las leyes, reglamentos y usos aplicables;
- VI. cuando proceda, la protesta del capitán, el pedimento de importación o exportación y los documentos aduanales u otros probatorios de gastos incurridos;
- VII. a solicitud de la compañía, cualesquiera otros documentos comprobatorios relacionados con la reclamación o con el siniestro; y
- VIII. declaración, en su caso, respecto a cualquier otro seguro que exista sobre los bienes asegurados.

Los aseguradores podrán contradecir la reclamación y se les admitirá sobre ello prueba en contrario.

Art. 16o.- Si el siniestro se debió a desviación o cambio de ruta o de viaje, el seguro continuará en vigor y el asegurador tendrá derecho a cobrar la prima adicional que corresponda y a establecer condiciones de cobertura a convenir entre las partes, salvo que estos hechos fueren forzados o se realizaren para auxiliar a personas o a embarcaciones en peligro.

Art. 17o.- El asegurador no podrá obligar al asegurado que venda el objeto asegurado para fijar su valor, en que en todo caso se fijará por juicio de peritos.

Art. 18o.- Cualquiera de las partes podrá pedir que el daño causado se valúe sin demora para lo cual designarán cada uno a un perito y a un tercero para el caso de discordia.

Art. 19o.- La intervención del asegurador en la valorización del daño no implicará su aceptación de pagar el valor del siniestro, ni su renuncia a oponer excepciones.

Art. 20o.- Todo seguro contratado con posterioridad al siniestro o a la llegada de los objetos asegurados o de la embarcación transportadora es nulo si el



riesgo era conocido, antes de la celebración del contrato o si el asegurador tenía conocimiento de haber cesado los riesgos.

Art. 21o.- Si el que contratare el seguro, sabiendo la pérdida total o parcial de las cosas aseguradas, obrare por cuenta ajena, será personalmente responsable del hecho como si hubiere obrado por cuenta propia, y si, por el contrario, dicho contratante no conociere el fraude cometido por el propietario asegurado, recaerán sobre éste todas las responsabilidades, quedando siempre a su cargo pagar a los aseguradores la prima convenida: Igual disposición regirá respecto al asegurado cuando contratare el seguro por medio de comisionado y supiere el salvamento de las cosas aseguradas.

Art. 22o.- En caso de apresamiento de la embarcación y no teniendo tiempo el asegurado de proceder de acuerdo con el asegurador ni de esperar instrucciones suyas, podrá por sí, o el capitán en su defecto, proceder al rescate de las cosas aseguradas, poniéndolo en conocimiento del asegurador del convenio.

Si lo aceptase, entregará en el acto la cantidad concertada por el recate y quedarán por su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, conforme a las condiciones de la póliza. Si no lo aceptase, pagará la cantidad asegurada, perdiendo todo derecho a los efectos rescatados; y si dentro del término prefijado no manifestare su resolución, se entenderá que rechaza el convenio.

Art. 23o.- El pago del importe del seguro será cubierto a más tardar treinta días después de que el asegurador haya recibido los documentos e informaciones que funden la reclamación.

PERFECCIONAMIENTO Y PRUEBA DEL CONTRATO

Art. 24o.- El contrato de seguro marítimo es consensual, se perfecciona con la aceptación que haga el asegurador de la solicitud hecha por el contratante. Para fines de prueba, el contrato de seguro marítimo, así como sus adiciones y reformas, se hará constar por escrito en póliza o certificado de seguro. A falta de póliza o certificado, el contrato se probará por cualquier otro medio de prueba legal, salvo la testimonial.

MERCANCIAS

Art. 25o.- El asegurador responderá, salvo pacto en contrario, de los daños y pérdidas ocasionados por vicios ocultos de la cosa, a menos que pruebe que el asegurado o el gestor del seguro conocían tales vicios o debieron conocerlos si hubiesen obrado con diligencia.



Art. 26o.- Cuando se contrate en el seguro de mercancías en tránsito la cobertura denominada " todo riesgo " en los usos y costumbres internacionales, se entenderá que, de acuerdo con las mismas dichas mercancías quedan cubiertas contra cualesquiera averías particulares que por causas fortuitas y externas, inherentes al transporte, sufran las mismas.

Art. 27o.- En el seguro genérico de mercancías no se reputarán comprendidos los metales amonedados o metales preciosos en lingotes, las piedras preciosas, ni las municiones de guerra.

Art. 27o. Bis.- Si la cosa se hubiese designado sólo por su género, se considerarán aseguradas todas las que de tal género existiesen en el buque.

Art. 28o.- Salvo pacto en contrario, la vigencia del seguro sobre las mercancías se iniciará en el momento en que éstas sean entregadas al porteador, cesará con su entrega al consignatario en el lugar de su destino o cuando se pongan a su disposición.

Art. 29o.- Se entenderán comprendidas en el seguro, si expresamente no se hubieran excluido de la póliza, las escalas que por necesidad se hicieren para la conservación de la embarcación o de su cargamento.

Art. 30o.- Si el cargamento fuere asegurado por varios aseguradores en distintas cantidades, pero sin designar señaladamente los objetos del seguro, se pagará la indemnización, en caso de pérdida o avería, por todos los aseguradores en proporción a las sumas aseguradas por cada uno de ellos.

Art. 31o.- En los seguros de mercaderías podrá omitirse la designación específica de ellas y de la embarcación que haya de transportarlas, cuando no consten estas circunstancias al asegurado.

Si la embarcación en esos casos sufre accidente de mar, estará obligado el asegurador a probar, además de la pérdida de la embarcación, su salida del puerto de carga, el embarque por su cuenta de los efectos perdidos y su valor, para reclamar la indemnización.

Art. 32o.- El seguro cubrirá las mercancías y demás intereses cuando viajen a bordo de embarcaciones que tengan la máxima clasificación de alguna de las sociedades de clasificación reconocidas internacionalmente, siempre que dichas embarcaciones, aún clasificadas, no sean:

- a) ni graneeros ni cargueros combinados con más de 10 años de construidos;
- b) Ni buques tanques petroleros de más de 50,000 toneladas de arqueo bruto que tengan más de 10 años de construidas;
- c) ni embarcaciones de carga de cualquier otro tipo que tengan más de 15 años de construidas.



El asegurador responderá de la agravación del riesgo producida por el hecho de que las mercancías y otros intereses viajen a bordo de cualesquiera otras embarcaciones, clasificadas o no, pero tendrá derecho a cobrar la prima adicional que corresponda y a establecer condiciones de cobertura a convenir entre las partes.

Art.33o.- Si por inhabilitación de la embarcación antes de salir del puerto, la carga se transbordare a otra, el asegurador tendrá opción entre continuar o no el contrato abonando las averías que hubieren ocurrido. Si la inhabilitación sobreviniere después de iniciado el viaje, el seguro seguirá vigente.

Art. 34o.- Si la embarcación quedare absolutamente inhabilitada para navegar, el asegurado tendrá la obligación de darle aviso al asegurador en un plazo de cinco días hábiles contados a partir del día que tenga noticias de tal inhabilitación.

Los interesados en la carga que se hallaren presentes, o representados o en su ausencia el capitán, practicarán todas las diligencias posibles para conducir el cargamento al puerto de su destino con arreglo a lo dispuesto en esta ley, en cuyo caso correrán por cuenta del asegurador los riesgos y gastos de descarga, almacenaje, reembarque, o transbordo, excedente de flete y todos los demás, hasta que se alijen todos los efectos asegurados en el punto designado en la póliza.

Art. 35o.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el asegurador gozará del término de seis meses para conducir las mercancías al puerto de su destino contado a partir del día en que el asegurador le hubiere dado aviso. En defecto de este aviso la prescripción del plazo se computará desde que la inhabilitación de la embarcación fuera del dominio público por haberse dado a conocer por los medios de comunicación, por tenerse como cierto en la población en que residiere el asegurado o en la fecha en que le hubiere sido comunicado a éste esa circunstancia, por carta, telegrama, telefax u otro medio de comunicación dado, enviado o remitido por el capitán, el naviero o su representante o agente si este extremo pudiera probarse.

Art. 36o.- Si a pesar de las diligencias practicadas por los interesados en la carga, capitán y aseguradores, para conducir las mercancías al puerto de su destino conforme a lo prevenido en los artículos anteriores, no se encontrare embarcación en que verificar el transporte, podrá el asegurado propietario hacer dejación de las mismas.

Art. 37o.- Si por conveniencia del asegurado las mercancías se descargaren en un puerto más próximo que el designado para rendir el viaje, el asegurador hará suyo sin rebaja alguna, la prima contratada.



Art. 38o.- En los casos de avería particular o simple respecto a las mercancías aseguradas, se observarán las reglas siguientes:

Y. Todo lo que hubiere desaparecido por robo, pérdida, venta de viaje, por causa de deterioro, o por cualesquiera de los accidentes marítimos comprendidos en el contrato del seguro, será justificado con arreglo al valor de factura, o en su defecto, por el que se le hubiere dado en el seguro, y el asegurador pagará su importe;

II. En el caso de que llegada la embarcación a buen puerto resulten averiadas las mercaderías en todo o en parte, los peritos harán constar el valor que tendrían si hubieran llegado en estado sano, y el que tengan en su estado de deterioro.

La diferencia entre ambos valores liquidos, hecho además el descuento de los derechos de aduanas, fletes, y cualesquiera otros análogos, constituirá el valor o importe de la avería. sumándole los gastos causados por los peritos y otros si los hubiere.

Habiendo recaído la avería sobre todo el cargamento asegurado, el asegurador pagará en su totalidad el deterioro que resulte; más si sólo alcanzare a una parte, el asegurado será reintegrado en la proporción correspondiente.

Si hubiere sido objeto de un seguro especial el beneficio probable del cargador se liquidará .

EMBARCACIONES

Art. 39o.- En el seguro sobre embarcaciones, se entenderán comprendidos tanto el casco como la maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos o móviles, destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de la misma, lo que constituye una universalidad de hecho.

Art. 40.- En caso de interrupción del viaje por embargo o detención forzada de la embarcación, tendrá el asegurado obligación de comunicarle a los aseguradores tan luego como tenga conocimiento del suceso y no podrá ejercitar la acción de dejación hasta que haya transcurrido el plazo de seis meses fijado en el artículo 36. Estará obligado, además, a prestar a los aseguradores cuantos auxilios estén en su mano para conseguir el alzamiento del embargo, y deberá de hacer por si mismo las gestiones convenientes al propio fin, si no pudiera obrar de acuerdo con ellos.

Art. 41o.- Salvo lo dispuesto en la fracción III del artículo 5o., en ningún caso podrá exigirse al asegurador una suma mayor que la del importe total del seguro, sea que la embarcación salvada, después de una arribada forzosa para la reparación de averías, se pierda, sea que la parte que haya de pagarse por la avería importe más que el seguro o que el costo de diferentes averías y



reparaciones en un mismo viaje, o dentro del plazo del seguro, excedan de la suma asegurada.

Art. 42o.- Salvo pacto en contrario, el asegurador no responderá de los daños mecánicos que se ocasionen a los motores o a los instrumentos de navegación, si dichos daños ni fueren consecuencia de un accidente de mar.

Art. 43o.- Los seguros de embarcaciones podrán ser contratados ya sea por un viaje, por varios viajes consecutivos o por un tiempo determinado.

Art. 44o.- Si el seguro de la embarcación hubiere sido contratado por viaje, su vigencia comenzará en el momento en que se inicie el embarque; si ya se inició el embarque, desde el momento en que zarpe o desamarre y terminará en el momento en el que la embarcación sea anclada o amarrada en el puerto de destino, o al terminarse la descarga, siempre que la duración de tales maniobras no exceda de quince días. Si el seguro se toma estando ya iniciado el viaje de la embarcación y no se estipula la hora en que entrará en vigor, se entenderá que surte sus efectos desde la primera hora del día en que se contrató el seguro.

Art. 45o.- En el seguro de la embarcación por tiempo los días se computarán de las cero a las veinticuatro horas. La responsabilidad del asegurador cesará a las veinticuatro horas del día en que se cumpla el plazo estipulado, de acuerdo con la hora del lugar en donde se emitió la póliza.

Si el seguro de la embarcación por tiempo vence estando en viaje o en peligro o en un puerto de arribada forzosa o de escala, se prorrogará de pleno derecho hasta el momento en que la embarcación llegue a su destino final y quede debidamente amarrada o fondeada. El asegurado o su representante deberá pagar la prima suplementaria.

Art. 46o.- Salvo pacto en contrario se entenderá que el seguro de la embarcación sólo cubre las cuatro quintas partes de las cantidades que el asegurado daba a otros por daños ocasionados por abordaje. Si el asegurado fuere demandado, deberá denunciar el juicio al asegurador quien podrá hacer valer las excepciones que competen al asegurado.

Art. 48o.- El daño a la embarcación puede ser reparado o indemnizado, a cargo del asegurador. Si el naviero o el capitán debidamente autorizado optan por la reparación, el asegurador tendrá derecho de vigilar la ejecución de la misma. Si optaren por la indemnización, ésta se pagará en la cantidad promedio que resulte del cálculo de valores entre nuevo y viejo. El cálculo de los valores, a falta de acuerdo entre las partes, se computará según estimación de peritos.



Art. 48o. Bis.- Se considerará valor del buque el que tenga al incoares el riesgo.

Art. 48o. Bis 1.- La intervención del asegurador en la valorización del daño no implicará su aceptación de pagar el valor del siniestro, ni su renuncia a oponer excepciones.

Art. 49o.- Los daños causados de la embarcación propiedad del mismo asegurado u operada por la misma persona, se considerarán como ocasionados por otra persona.

Los servicios de auxilio o salvamento que se proporcionen a una embarcación asegurada por otra perteneciente al mismo asegurado u operada por la misma persona se considerarán que fueron proporcionados por otra persona.

Art. 50o.- Si por consecuencia de la reparación el valor de la embarcación aumentara en más de una tercera parte del que se hubiere dado en el seguro, el asegurador pagará los dos tercios del importe de la reparación, descontando el mayor valor que éste hubiese dado a la embarcación.

Art. 51o.- Si las reparaciones excedieran de las tres cuartas partes del valor de la embarcación, se entenderá que está inhabilitada para navegar, y procederá la dejación; y no haciendo esta declaración abonarán los aseguradores el importe del seguro, deducido el valor de la embarcación averiada o de sus restos.

Art. 52o.- La embarcación se considerará perdida di transcurrer treinta días después del plazo normal para su arribo sin que llegue a su destino y no se tengan noticias de ella.

FLETES

Art. 53o.- El seguro sobre flete podrá hacerse por el cargador, por el fletante o el capitán; pero estos no podrán asegurar el anticipo que hubieren recibido a cuenta de su flete, sino cuando hayan pactado expresamente que en caso de no devengarse aquél por naufragio o pérdida de la carga devolverán la cantidad recibida.

Art. 54o.- En el seguro de flete se habrá de exprese la suma a que ascienda, la cual no podrá exceder de lo que aparezca en el contrato de fletamento o en el conocimiento de embarque.



RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO O DEL NAVIERO

Art. 55o.- El seguro de la responsabilidad civil del propietario de una embarcación o del naviero cubrirá todos los daños que le sean imputables causados a otras personas, por la explotación u operación de dicha embarcación o por la carga, combustible o basura derramados, vertidos o descargados. Los propietarios de buques tanques petroleros y los dueños de las cargas de hidrocarburos que viajen a bordo de los mismos deberán cumplir con las disposiciones de esta ley y de los tratados internacionales ratificados por los Estados Unidos Mexicanos. La responsabilidad civil del porteador marítimo por lesiones o daños causados por substancias radioactivas se regirá por la Ley de Responsabilidad Civil por Daños Nucleares vigente.

La responsabilidad civil del porteador marítimo en un transporte multimodal internacional se regulará, en lo conducente, por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Las demás responsabilidades del propietario o del naviero se cubrirán según los usos y costumbres internacionales.

DEJACIÓN DE LAS COSAS ASEGURADAS

Art. 56o.- Los daños y las pérdidas serán considerados averías, pero si el asegurado opta por reclamar la pérdida total, real o implícita, deberá comunicar al asegurador su intención de hacer dejación y si no lo hace se entenderá que solo podrá ejercer la acción de avería.

Art. 57o.- En caso de pérdida total, real o implícita, el asegurado tendrá un plazo de dos meses desde que tuvo conocimiento efectivo de la pérdida para comunicar por escrito al asegurador su intención de hacer dejación.

Art. 58o.- La dejación no puede ser parcial ni condicional y transfiere el dominio y los derechos del asegurado sobre los objetos asegurados al asegurador, a cambio de recibir el pago total de la suma asegurada. El asegurador, sin perjuicio del pago de la suma asegurada, puede rehusar la transferencia de la propiedad.

Art. 59o.- La dejación de la embarcación que deberá ser declarada al asegurador por escrito, puede ser efectuada en los siguientes casos:

- I. Por pérdida total;
- II. Por inhabilitación de la embarcación para navegar por varada, ruptura o cualquier otro accidente de mar;
- III. En los casos de pérdida total implícita o sea por disminución del valor asegurado en tres cuartas partes o más; o



IV. Por falta de noticias, respecto a su paradero después de treinta días, en este caso la pérdida se da por ocurrida el día en que se tuvieron noticias de la embarcación por última vez.

Art. 60o.- Se entenderá comprendido en la dejación de la embarcación el flete de las mercaderías que se salven, aun cuando se hubiere pagado anticipadamente, considerándose pertenencia de los aseguradores, a reserva de los derechos que competan a los demás acreedores.

Art. 61o.- La dejación de las mercancías que deberá ser declarada al asegurador por escrito, puede ser efectuada en los siguientes casos:

- I. Por pérdida total;
- II. Por pérdida total implícita o sea por daños o deterioros equivalentes a más de tres cuartas partes de su valor;
- III. Cuando hayan sido vendidas en el curso del viaje por averías de las mercancías aseguradas, derivadas de un riesgo cubierto; o
- IV. Cuando la embarcación se considere perdida o cuando quede imposibilitada para navegar si las mercancías no son reembarcadas en tres meses.

Art. 62o.- Cuando la embarcación se presuma perdida o quede inhabilitada para navegar, los asegurados de la mercancía podrán hacer dejación de las mismas y exigirse el monto tal del seguro, si no son reembarcadas en el término de tres meses.

Art. 63o.- El asegurador tiene derecho a objetar la dejación pero perderá este derecho si no hace dentro de los quince días siguientes a aquél en que reciba la declaración.

Art. 64o.- Admitida la dejación o declarada admisible en juicio, la propiedad de las cosas dejadas, con las mejoras o desperfectos que en ellas sobrevengan desde el momento de la dejación, se transmitirá al asegurador sin que lo exonere del pago de la reparación de las mercancías o de la embarcación legalmente dejadas.

Art. 65o.- No será admisible la dejación.

- I. Si las pérdidas hubieren ocurrido antes de empezar el viaje;
- II. Si se hiciere de una manera parcial o condicional sin comprender en él todos los objetos asegurados;
- III. Si no se pusiere en conocimiento de los aseguradores el propósito de hacerlo dentro de los cuatro meses siguientes al día en que el asegurado haya recibido la noticia de la pérdida acaecida, y si no se formalizara la dejación dentro de un año contado de igual manera;



IV. Si no se hiciera por el mismo propietario o persona especialmente autorizada por él o por el comisionado para contratar el seguro.

Art. 66o.- Si por haberse represado la embarcación se reintegrare el asegurado en la posesión de sus efectos, se reputarán averías todos los gastos y perjuicios causados por las pérdidas, siendo de cuenta del asegurado el reintegro; y si por consecuencia de la represa pasaren los efectos asegurados a la posesión de un tercero, el asegurado podrá ejercer el derecho de dejación.

PRESCRIPCIÓN

Art. 67o.- Todas las acciones que se deriven de un contrato de seguro marítimo prescribirán en un año, contado desde la fecha del acontecimiento que les dio origen.

OTRAS AUTORIDADES

Art. 68o.- En las controversias que se originan en relación con el seguro marítimo, el reclamante procederá según lo dispuesto por la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, sin detrimento de las demás facultades que corresponden a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y a la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

Cláusulas a término del Instituto para cascos. ("Institute Time Clauses Hulls")

CLAUSULAS A TERMINO DEL INSTITUTO. "CASCO"

1.10.71

1. CLAUSULA DE ABORDAJES

Se conviene, además, que si el buque asegurado por la presente Póliza tuviera un abordaje con cualquier otro buque y, en su consecuencia, el Asegurado viniera obligado a pagar y pagara efectivamente a cualesquiera otras personas, cualesquiera cantidades relacionadas con el mencionado abordaje en concepto de:

- [i] pérdida o daños de cualquier otro buque o propiedades cargadas en el mismo.
- [ii] retraso o falta de aprovechamiento de cualquiera de los mencionados, otro buque o propiedades cargadas en los mismos,



[iii] avería gruesa, gastos de salvamento o salvamento contratado, tanto de los buques mencionados, como de las propiedades en los mismos cargadas.

los Aseguradores pagarán al asegurado las tres cuartas partes de las cantidades pagadas y en la proporción que sus respectivas participaciones guarden con el valor del buque asegurado por la presente Póliza, siempre y cuando su obligación relacionada con cualquiera de los mencionados abordajes no exceda de su parte proporcional de tres cuartos del valor del buque asegurado por la presente; y en los casos en que , previo el consentimiento por escrito de los Aseguradores, la responsabilidad del buque se hubiera impugnado o se hubieran iniciado procedimientos para limitar su responsabilidad, los Aseguradores pagarán igual porción de tres cuartos de los costos en que el Asegurado incurriera o fuera obligado a pagar por este motivo; sin embargo, cuando ambos buques fueran culpables y salvo que la responsabilidad de los propietarios de uno o ambos buques quedara limitada legalmente, las reclamaciones comprendidas en la presente Cláusula serán liquidadas de acuerdo con el principio de responsabilidades recíprocas, como si los propietarios de cada uno de los buques estuvieran obligados a pagar a los propietarios de otro de los mencionados buques, la mitad u otra proporción de sus daños, tal y como se hubiesen concedido apropiadamente al establecer el saldo o la cantidad pagable por el Asegurado o al mismo a consecuencia del mencionado abordaje.

Quedará siempre entendido que la presente Cláusula no se hará extensiva en caso alguno, ni se interpretará como extensiva, para el pago de cualquier cantidad a que el Asegurado viniera obligado a pagar o pagara efectivamente por los conceptos siguientes o relacionada con los mismos:

- [a] la remoción o disposición de obstáculos, restos de buques, cargamentos o cualquier otro objeto, obedeciendo disposiciones de autoridades legales o de otra índole,
- [b] propiedades muebles o inmuebles, o cualesquiera objetos, salvo otros buques, las propiedades cargadas en los mismos,
- [c] la polución o contaminación de cuales quiera propiedades muebles o inmuebles, o cuales quiera objetos (salvo otros buques con los cuales haya experimentado abordaje en el buque asegurado, o las propiedades cargadas en los dichos otros buques),
- [d] el cargamento, u otras propiedades, cargadas en el buque asegurado, o los compromisos del mismo,
- [e] la pérdida de vidas, lesiones corporales o enfermedades.



1. 10.70

2. CLAUSULA DE 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 esta póliza como si el otro buque fuese completamente propiedad de armadores no interesados en el buque así asegurado; pero en tales casos la responsabilidad por la colisión o la suma a pagar por los servicios prestados, será sometida a un solo árbitro designado de común acuerdo entre aseguradores y asegurado.

3. CLAUSULA SOBRE REMOLQUES Y ASISTENCIAS (INCLUYENDO LA DE CARGA Y DESCARGA EN EL MAR)

- a) El buque queda cubierto, sujeto a las estipulaciones de esta póliza, en todo tiempo, 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 le buque no será remolcado, excepto como es usual o cuando necesite asistencia hasta llegar al primer puerto o lugar seguro, ni efectuará servicios de remolque o salvamento bajo contrato previamente suscrito por el Asegurado y/o Gerentes y/o Fletadores. Esta cláusula no excluye los remolques usuales con relación a la carga y descarga.
- b) En el caso de que el buque fuera utilizado en algún tráfico que llevará aparejadas consigo operaciones de carga y descarga en el mar desde o/a otro buque (con excepción de barcasas, gabarras o embarcaciones similares de puerto de tierra) no será recobable bajo este seguro ninguna reclamación derivada de pérdida o daños al buque asegurado o a cualquier otro buque que se hayan producido en el curso 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.

4. CLAUSULA SOBRE PRORROGA

Si el buque a la terminación de ésta póliza se encontrara en la mar, o en peligro, o en puerto de refugio o de escala, continuará cubierto previo a los aseguradores, hasta su puerto de destino mediante la correspondiente prima a prorrata mensual.

5. CLAUSULA DE INFRACCIONES

Quedará mantenida en vigor la cobertura en caso de cualquier infracción de garantía con relación al cargamento, tráfico, lugar, remolque, servicio de salvamento o fecha de salida, con tal de que se dé inmediato conocimiento después de recibido el aviso y hayan sido



acordadas cualquier modificación de la cobertura y la prima adicional requeridas por los Aseguradores.

6. CLAUSULA DE VENTA DEL BUQUE

Si el buque fuese vendido o transferido a una nueva Gerencia, entonces, a menos que los aseguradores presten su conformidad por escrito para continuar con el seguro, esta póliza quedará anulada desde el momento de la venta o transferencia salvo que el buque tenga cargamento a bordo y haya sido ya de su puerto de carga o se halle en la mar en lastre, en cualquiera de cuyos casos tal cancelación, si se solicita quedara en suspenso hasta la llegada al puerto final de descarga, si tiene cargamento, o al puerto de destino, si viaja en lastre. Se hará un extorno de prima a prorrata diaria.

Esta cláusula prevalecerá, no obstante, cualquier estipulación en la póliza, bien sea escrita, mecanografiada o impresa que la contradiga.

7. CLAUSULA DE NEGLIGENCIA Y DEFECTOS LATENTES

Este seguro incluye la pérdida o daños al objeto asegurado directamente causados por:

- (a) Accidentes en la carga, descarga o corrimiento en la estiba del cargamento o combustible.

Explosiones a bordo o en cualquier otro lugar.

Avería o accidente en las instalaciones nucleares o reactores a bordo o en cualquier otro lugar.

Estallido de calderas, rotura de ejes o cualquier defecto latente en la maquinaria

casco.

Negligencia del Capitán, Oficiales, Tripulación o Prácticos.

Negligencia de reparadores, siempre que tales reparadores no figuren como Asegurados bajo el presente contrato.

- (b) Contacto con aviones.

Contacto con cualquier medio de transporte terrestre, equipo o instalación de muelle o puerto.

Terremotos, erupciones volcánicas o rayos, con tal de que dicha pérdida o daños no resulten de falta de la debida diligencia por parte del Asegurado, Armadores o Gerentes. Los capitanes, Oficiales, Tripulación o Prácticos no serán considerados como copropietarios a efectos de esta cláusula en el caso que poseyeran acciones en el buque.



8. CLAUSULA DE AVERIA GRUESA

La avería gruesa y el salvamento serán liquidados de acuerdo con la ley y práctica del lugar donde termine la aventura, como si el contrato del fletamento no contuviese ninguna cláusula especial sobre el asunto; pero cuando el contrato de fletamento así lo estipule, la liquidación se practicará de acuerdo con las Reglas de York y Amberes.

Cuando el buque salga en lastre, sin fletar, serán de aplicación las estipulaciones de las Reglas de York y Amberes 1950 (excluyendo las reglas XX y XXI) y el viaje para este efecto se considerará que continúa desde el puerto o lugar de partida hasta la llegada del buque al primer puerto o lugar después de éste, que no sea puerto o lugar de refugio o puerto o lugar de carboneo solamente. Si en alguno de estos puertos o lugares intermedios se hiciera abandono de la aventura proyectada originalmente, se considerará que el viaje, por efecto de ello, queda terminado.

9. CLAUSULA DE PARTICIPACION EN LOS GASTOS DE CONSERVACION

(a) En el caso que se incurra en gastos en cumplimiento de la "Suing and Labouring Clause" la responsabilidad bajo esta póliza no excederá de la proporción de tales gastos, igual a la relación entre la suma asegurada y el valor del buque que aquí se declara, o del valor sano del buque en el momento del acaecimiento que ha dado lugar a los gastos si el valor sano excede de aquel valor.

Cuando los aseguradores hayan aceptado una reclamación por pérdida total y se salve la propiedad asegurada, las anteriores estipulaciones no serán de aplicación a menos que los gastos bajo la "Suing and Labouring Clause" excedan del valor de tal propiedad salvada, pues entonces se aplicarán solamente a los gastos que estén en exceso de tal valor.

(b) Cuando se admita una reclamación por pérdida total del buque dentro de esta póliza 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 esta póliza indemnizará la prorrata que le corresponda en tal proporción 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 sano en el momento del siniestro que da origen a los gastos, el importe recuperable bajo esta cláusula se reducirá en proporción al infraseguro.

10. CLAUSULA DE NUEVO A VIEJO

Las averías serán pagaderas sin deducción por diferencia de nuevo a viejo, ya se trate de avería particular o de avería gruesa.

11. CLAUSULA DE NEGLIGENCIA RESPECTO DE LA MAQUINARIA

En el caso de una reclamación por pérdida o daños a cualquier caldera, eje, maquinaria o equipo relacionado con los mismos, derivada de alguna de las causas numeradas en la



Cláusula 7 (a), y que sea atribuible, en todo o en parte, a negligencia del Capitán, Oficiales o Tripulación y recobrable bajo este seguro únicamente en razón de la Cláusula 7, entonces, a demás de la franquicia deducible, el Asegurado soportará también en cada accidente o acaecimiento un importe igual al 10 % de la diferencia de dicha reclamación. Esta cláusula no será de aplicación para las reclamaciones por pérdida total o pérdida total constructiva del buque.

12. CLAUSULA SOBRE AVERIAS

No se abonará ninguna reclamación derivada de algún riesgo cubierto a menos que el conjunto de todas las reclamaciones relacionadas con cada accidente o acaecimiento (incluyendo las reclamaciones bajo las cláusulas "Running Down" y "Suing and Labouring") exceda de en 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 con dicho fin, aunque no se encontrasen averías. Este párrafo no será de aplicación para las reclamaciones por pérdida total o pérdida total constructiva del buque.

Las reclamaciones por daños a consecuencia de malos tiempos durante una travesía marítima sencilla entre dos puertos consecutivos, serán tratadas como si fueras debidas a un solo accidente. En el caso de que estos malos tiempos se extendieran durante un periodo que no estuviese totalmente garantizado por este seguro, la franquicia deducible a aplicar sobre la reclamación recobrable bajo este contrato se calculará en la proporción que el número de días de malos tiempos comprendidos en el periodo cubierto por este seguro represente sobre el número total de días de malos tiempos durante la travesía marítima sencilla.

La expresión de "malos tiempos" contenida en el párrafo precedente, será considerada como incluyendo contactos con hielo flotante.

Excluyendo los intereses que devenguen, los recobros sobre cualquier reclamación sujeta a la franquicia deducible que se cita mas arriba, serán abonados a los Aseguradores hasta la cantidad íntegra en que el total de la reclamación, sin deducción de ningún recobro, exceda del importe de dicha franquicia.

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

13. CLAUSULA DE VARADAS

No será considerado como embarrancada el tocar el fondo en el Canal de Panamá, Canal de Suez, Canal de Buques de Manchester o sus conexiones, Río Mersey más arriba de Rock Ferry Slip, Río de la Plata (por encima de la línea trazada entre la Dársena Norte de Buenos Aires y la embocadura de Río San Pedro) o sus afluentes, Ríos Danubio o Demerara, o la Barra de Yenikale.



14. CLAUSULA SOBRE PINTURA DE FONDOS

En ningún caso se admitirá reclamación alguna por rasgar o pintar los fondos del buque.

15. CLAUSULA DE SALARIOS Y MANUTENCION

En ningún caso se admitirá reclamación alguna en el concepto de avería particular por los salarios y mantenimiento 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, o por viajes de prueba consecuentes de las repaciones, y entonces solamente por aquellos importes de salarios y manutención correspondientes al tiempo en que el buque se halle en marcha.

Sin embargo, la presente póliza responderá solamente de aquella proporción de los mencionados importes de salarios y manutención que representen los costos de reparación recuperables por la presente póliza en comparación con el costo total de los trabajos realizados en el puerto en que se haya realizado la reparación.

16. CLAUSULA SOBRE DAÑOS NO REPARADOS O AVERIAS SUCESIVAS

En ningún caso serán responsables los aseguradores por daños no reparados como adicionales a una pérdida total subsiguiente sufrida durante el periodo cubierto por esta póliza o de cualquier ampliación del mismo, de acuerdo con la cláusula 4 (Cláusula sobre Prórroga).

17. CLAUSULA DE VALORACION

Para calcular si el buque es una 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 destrozado ni de sus restos.

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

18. CLAUSULA SOBRE 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.

19. CLAUSULA SOBRE OFERTAS E INSPECCION

En caso de accidente por el cual pueda resultar reclamación de pérdida o daño bajo esta póliza, deberá darse aviso a los aseguradores antes de la inspección y también, si el buque estuviera en el extranjero, al Agente de Lloyd's más próximo, a fin de que los aseguradores puedan designar un inspector que les represente si así lo desean. Los



asegurados están autorizados para decidir el puerto al cual el buque deba proceder para entrar en dique o reparar (el gasto real adicional del viaje, incurrido para cumplir los requerimientos de los aseguradores será reembolsado al asegurado) y tendrán derecho de veto por lo que se refiere al lugar de la reparación o firma encargada de la misma. Los aseguradores tienen también facultad para solicitar o exigir que se soliciten presupuestos adicionales de reparación del buque. Cuando un presupuesto así solicitado sea aceptado con la aprobación de los aseguradores, se concederá una bonificación al tipo de 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 al tiempo que sea exclusivamente perdido como consecuencia de la petición del presupuesto y con tal que sea aceptado sin demora después de recibida la aprobación de los aseguradores. Se acreditarán con cargo de la bonificación citada cualquier suma recobrada:

- [a] Con respecto al combustible y provisiones, nómina y manutención del Capitán, Oficiales y Tripulación o de cualquier miembro de ella que sea admitida en avería gruesa o particular.
- [b] De terceras partes respecto de daños por detención y/o pérdida de beneficio y/o gastos en curso, por el periodo que comprende la bonificación del presupuesto o cualquier parte de él.

Cuando una parte del coste de las reparaciones de averías, no tratándose de una franquicia fija deducible, no sea recobable de los aseguradores, la bonificación será reducida en una proporción análoga.

En el caso de incumplimiento de las condiciones de esta cláusula, se deducirá un 15 % del importe a que ascienda la reclamación.

20. CLAUSULA DE DESEMBOLSOS

Se autorizan los seguros complementarios siguientes:

- (a) Desembolsos, comisiones de administradores, beneficios o excesos o incremento del valor del casco y maquina.- Una suma que no exceda del 10 % del valor declarado en la presente.
- (b) Flete, flete contraído o flete anticipado, asegurado a término.- Una suma que no exceda del 25 % del valor en la presente declara, menos cualquier suma asegurada bajo la sección a, sea cual fuere su descripción .
- (c) Flete o alquiler bajo contratos por viaje.- Una suma que no exceda del flete bruto o alquiler correspondiente al cargamento del viaje presente y del cargamento del viaje inmediato (incluyendo tal seguro si es necesaria una travesía preliminar y una en lastre) mas los gastos del seguro. En el caso de un fletamento por viaje, cuando el pago se haya efectuado sobre una base temporal, la suma autorizada para el seguro se calculará de acuerdo con la duración estimada del viaje, supeditada a la limitación de dos travesías con carga como queda establecido en la presente. cualquier suma asegurada por la sección b será tomada en cuenta y únicamente podrá ser asegurado el exceso de



ella, cuyo exceso deberá ser reducido a medida que el flete o alquiler se anticipe o gane en el importe bruto así anticipado o ganado.

- (d) Flete anticipado si el buque sale en lastre y no bajo fletamento.- Una suma que no exceda del flete bruto anticipado sobre el cargamento de la próxima travesía, debiendo ser dicha suma razonablemente estimada sobre la base del tipo corriente de flete en el momento del seguro, mas los gastos de seguro. Cualquier suma asegurada bajo la sección b deberá ser tenida en cuenta y solamente el exceso de ella podrá garantizarse.
- (e) Contrato de alquiler a término o contrato de alquiler por series de viajes.- Una suma que no exceda del 50 % del alquiler bruto que ha de ganarse según el contrato en un periodo no mayor de dieciocho meses. Cualquier suma asegurada bajo la sección b deberá tenerse en cuenta únicamente podrá asegurarse el exceso de ella, cuyo exceso 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 las secciones b y e no exceda del 50 % del alquiler bruto que ha de ser aún ganado según contrato. Un seguro bajo esta sección puede empezar a la firma del contrato de fletamento.
- (f) Primas.- Una suma que no exceda de las primas reales de todos los intereses asegurados por un periodo no superior a doce meses (excluidas 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.
- (g) Extornos de prima .Una suma que no exceda de las devoluciones reales, recuperables , supeditado a la condición y llegada, bajo cualquier póliza de seguro.
- (h) Seguros, cualquiera que sea el importe y que se estipule contra: riesgos excluidos por la Cláusula Libre de Captura, etc., y riesgos enumerados en las cláusulas del Instituto para Guerra y Huelgas.

Queda entendido que ningún seguro cubre cualquiera de los intereses enumerados en las precedentes secciones a hasta g, en exceso de las sumas en ellas autorizadas y ningún otro seguro P.P.I. (Policy Proof of Interest), F. I. A. (Full Interest Admitted) o subordinado a cualquier otra fórmula análoga, es ni será concertado para tomar efecto dentro de la vigencia de esta póliza 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 esta póliza sin conocimiento de tal infracción.

21. CLÁUSULA DE EXTORNOS

Serán extornados como siguen:

..... tantos por ciento , netos, por cada mes no comenzado, si la presente póliza se cancela de común a cuerdo y por cada periodo de treinta 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) Tantos por ciento, netos, no estando bajo reparación.
- b) Tantos por ciento, netos, estado bajo reparación.

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

Siempre a condición de que:

- i) No se concederá un extorno en ningún caso, cuando el buque este fondeado en aguas expuestas, o no protegidas, o en un puerto o zona de fondeadero no aprobados por lo 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 un periodo de treinta días consecutivos y el extorno se considerará por la parte proporcional de dicho periodo en que el buque se encuentre realmente inactivo en puerto o zona de fondeadero aprobados.
- ii) Las operaciones de carga o descarga o la presencia de cargamento abordo, no serán óbice para la concesión de extornos, sin embargo, no serán concedidos extornos por cualquier periodo durante el cual el buque sea aprovechado como almacén de mercancías.
- iii) Caso de que sea abonable un extorno por tráfico especial o cualquier otro motivo, los tipos de extorno de prima arriba mencionados serán reducidos de conformidad.

Caso de que un extorno abonable por la presente Cláusula se apoye en treinta días consecutivos que afecten a pólizas sucesivas, contratadas por el mismo asegurado la presente póliza responderá solamente por un importe calculado proporcionalmente a los tipos de periodo a y /o b arriba, mencionados por el número de días comprendidos en el periodo de la presente póliza, Al cual sea efectivamente aplicable un extorno. Ese periodo sobre puesto correrá, a opción del asegurado, bien desde el primer día en que el buque este fondeado, o a partir del primer día de un periodo de treinta días consecutivos, como queda estipulado en los apartados a, o b, o i, arriba transcritos.

22. CLÁUSULA DE CESIÓN

Queda convenido que ninguna cesión de esta póliza o de intereses en ella o de cualquier suma que sea o deba ser pagada por la misma 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 endosado en esta póliza y que esta. Con tal endoso, se presente antes del pago de cualquier reclamación o extorno de prima; pero esta Cláusula no tendrá efecto en el sentido de conformidad de los aseguradores para la venta o transferencia a una nueva Gerencia.



A MENOS QUE SEAN ANULADAS POR LOS ASEGURADORES LAS SIGUIENTES CLAUSULAS TENDRAN CARÁCTER IMPERATIVO PREVALECIENDO SOBRE CUALQUIER OTRA CONDICIÓN ESTABLECIDA EN ESTE SEGURO Y CONTRARIA A LAS MISMAS.

23. CLAUSULA DE LIBRE CAPTURA.

“ Libre de captura, apresamiento, arresto, restricción o detención o de las consecuencias de los mismos, o de cualquier intento para ello; también de las consecuencias de hostilidades u operaciones de guerra, exista o no declaración de guerra; pero esta limitación no excluirá abordaje, contacto con cualquier objeto fijo o flotante (que no sea mina o torpedo) , embarrancada, temporal o incendio, a menos que se haya causado directamente (o independientemente de la naturaleza del viaje o servicio ejecutado por el buque interesado o en caso de un abordaje cualquiera que sea el otro buque implicado en el) por un acto de hostilidad por un poder beligerante, o contra el mismo; y para los efectos de la presente cláusula, “ poder” incluye cualquier autoridad que mantenga fuerzas navales, militares o aéreas en alianza con un poder”.

“ También se declara libre de las consecuencias de guerra civil, revolución, rebelión. Insurrección o lucha civil que provenga de ello o piratería “.

24. CLAUSULA LIBRE DE MALICIA

“ Declara libre de pérdidas, o averías, o responsabilidades, o gastos derivados de :

- a) La detonación de materia explosiva.
- b) De cualesquiera armas de guerra.

Y causadas por cualesquiera personas que obren con malicia o por motivos políticos.

25. CLAUSULA LIBRE ARMAS ATÓMICAS

Libre de pérdidas, averías, responsabilidades o gastos derivados de cualquier arma de guerra en la cual se emplee la fisión y /o fusión, atómicas o nucleares u otra parecida reacción o fuerza o materia radioactiva .

CLAUSULA DEL INSTITUTO SOBRE RIESGOS DE CONTAMINACIÓN

Con sujeción a los términos y condiciones de la presente póliza su seguro cubre la pérdida de objeto asegurado causada directamente por cualquier autoridad gubernativa que actúe en virtud de los poderes otorgados a la misma al prevenir o mitigar un riesgo de contaminación, o una amenaza del mismo que resulte directamente de un peligro cubierto por la presente póliza; quedando bien entendido que esa actuación de la autoridad gubernativa no sea resultado de la falta de la debida diligencia, en que, por parte del asegurado, los propietarios, o directores del buque, o de cualquiera de ellos se haya incurrido al prevenir o mitigar los dichos riesgos o sus amenazas, los capitanes, oficiales,



tripulantes o prácticos no serán considerados propietarios en el sentido de la presente cláusula, si fueran participes en la propiedad del buque.
Los restantes términos y condiciones quedarán inalterados.

CLÁUSULAS DEL INSTITUTO PARA RIESGOS DE CONSTRUCCIÓN

1. CLÁUSULA DE VALORACIÓN

Considerando que el valor aquí declarado es provisional, se conviene que el precio final de contrato o el costo total de construcción del objeto asegurado, más un.....%, lo que sea mayor, sea el valor asegurado.

Si el valor asegurado, determinado como anteriormente se expresa:

(i) excediera del valor provisional declarado aquí, el asegurado conviene en declarar a los aseguradores el montante de tal exceso y abonar la prima correspondiente con arreglo a los tipos de la póliza, y los aseguradores acuerdan aceptar las participaciones del aumento que les correspondiera;

(ii) fuera interior al valor provisional declarado aquí, la suma asegurada por esta póliza se reducirá proporcionalmente, conviniendo los aseguradores practicar un extorno de prima, con arreglo a los tipos de póliza, sobre las cantidades por las cuales se han reducido sus participaciones respectivas. Sin embargo, si el valor asegurado excediera del 125% del valor provisional, los límites de indemnización, con arreglo a este seguro, serán el 125% del valor provisional por cualquier accidente o serie de accidentes que se deriven del mismo acaecimiento.

No obstante lo anterior, se entiende y conviene que cualquier variación del valor a efectos de seguro, por causa de una alteración sustancial en los planos o equipos del buque o de un cambio del tipo proyectado originalmente, no quedará comprendida dentro del mercado de esta cláusula y exigirá acuerdo expreso por parte de los aseguradores.

2. CLÁUSULA SOBRE TRÁNSITOS

la cobertura se mantendrá, mediante sobreprima o convenir, durante tránsitos no previstos en la Sección I ó II, arriba indicados.

3. CLÁUSULA DE ENTREGA

La cobertura se mantendrá, mediante sobreprima a convenir, en el caso de que la entrega a los propietarios se produzca fuera de (los) periodo(s) antes mencionado(s), pero en ningún caso cualquier periodo adicional de cobertura podrá extenderse más de 30 días desde la terminación de las pruebas de los constructores.



4. CLÁUSULA DE DESVIACIONES O CAMBIOS DE VIAJE

La cobertura se mantendrá en el caso de desviación o cambio de viaje, siempre y cuando se pase aviso a los aseguradores, inmediatamente después de recibida la notificación, y se hayan convenido las oportunas modificaciones de cobertura y sobreprima por aquéllos requeridas.

5. CLÁUSULAS SOBRE DEFECTOS LATENTES

SIEMPRE SUJETO A SUS TÉRMINOS, CONDICIONES Y EXCLUSIONES, este seguro está contra todos los riesgos de pérdida del objeto asegurado, incluyendo el coste de reparar, renovar o reponer toda parte defectuosa, condenada solamente en consecuencia del descubrimiento en la misma, durante el periodo asegurado, de un defecto latente.

En caso de fallo en la botadura, los aseguradores soportarán todos los gastos subsiguientes efectuados necesariamente para completar aquélla.

Las averías se pagarán sin deducciones por diferencia *de nuevo por viejo*, trátese de averías particulares o gruesas.

6. CLÁUSULA SOBRE DISEÑO DEFECTUOSO

No obstante cualquier disposición contraria que pueda contener la póliza o las cláusulas anexas a la misma, este seguro incluye la pérdida de o los daños al objeto asegurado que resulten de diseño defectuoso de cualquier parte o partes del mismo pero en ningún caso se extenderá su cobertura al coste o gasto de reparar, modificar, reponer o renovar dicha parte o partes, ni a cualquier cose o gasto efectuado en razón de mejora o alteración de diseño.

7. CLÁUSULA SOBRE DESPLAZAMIENTOS (RADIOS DE NAVEGACIÓN PERMITIDO)

Con permiso para ser trasladado a y desde cualesquiera diques secos o flotantes, puertos, gradas, cunas y pontones dentro del puerto o lugar de construcción, y para desplazarse por su propia potencia motriz, cargado o en lastre, tantas veces como sea preciso, para pertrecharse, entrar en dique, realizar viajes de prueba o de entrega, dentro de una distancia por agua de 250 millas náuticas del puerto o lugar de construcción, manteniéndose la cobertura, mediante prima o convenir, en el caso de sobrepasarse dicha distancia.

Cualquier movimiento que el buque realice, a remolque, fuera del puerto o lugar de construcción, se mantendrá cubierto, mediante prima a convenir, siempre que se dé a los aseguradores previo aviso.



8. CLÁUSULA SOBRE AVERÍAS

No se indemnizará ninguna reclamación derivada del riesgo asegurado, a menos que el conjunto de todas las reclamaciones derivadas de cada accidente o acaecimiento individualizado (incluyéndose reclamaciones bajo la cláusula de Salvaguardia (Sue and Labour) y las números 15, 16, 17 y 18 del presente conjunto de Cláusulas) exceda de..... en cuyo caso será reducida esta cantidad. Ello no obstante, el gasto de inspeccionar los fondos después de una embarrancada será abonado, si ha producido razonablemente y en especial para ese propósito, aun cuando no se hallen averías. Este párrafo no será de aplicación para las reclamaciones por pérdida total constructiva (abandono) del objeto asegurado.

Las reclamaciones de daños causados por temporal que acaezca durante una travesía simple entre dos puertos sucesivos serán considerados como si fueran debidas a un solo accidente. En caso de que tal temporal se prolongue a un periodo no cubierto plenamente por este seguro, la franquicia aplicable a la reclamación de indemnizar por el mismo será la proporción de la franquicia arriba indicada que guarde el número de días de temporal de travesía simple.

La expresión temporal, en el párrafo precedente, se entiende que incluye contacto con el hielo flotante.

Excluyendo intereses, los recobros de cualquier reclamación que esté sujeta a la franquicia arriba indicada se abonarán en su totalidad a los asegurados hasta el límite de la suma por la cual el conjunto de la reclamación, no reducida por recobro, exceda de dicha franquicia.

Los intereses comprendidos en los recobros se repartirán proporcionalmente entre el asegurado y los aseguradores, teniendo en cuenta las sumas pagadas por éstos y las fechas en que tales pagos fueron hechos, no obstante que los aseguradores puedan recibir, por la adición de intereses, una suma mayor que la que hayan abonado.

9) CLÁUSULA SOBRE DAÑOS NO REPARADOS

En ningún caso serán responsables los aseguradores por daños no reparados, adicionales a una pérdida total subsiguiente, acaecida dentro del periodo cubierto por esta póliza o de cualquier prórroga del mismo.

10) CLÁUSULA SOBRE PÉRDIDA TOTAL CONSTRUCTIVA

Para determinar si el objeto asegurado constituye una pérdida total constructiva, el valor asegurado será tomado como el valor del buque en estado reparado y no serán tenidos en cuenta el valor del buque en estado de avería ni el valor de desguace.

No se indemnizará ninguna reclamación por pérdida total constructiva basada en el costo de recuperar y/o reparar, a menos que tal costo excediera el valor asegurado.



11) CLÁUSULA DE AVERÍA GRUESA

La avería gruesa y el salvamento serán liquidados de acuerdo con la ley y práctica del lugar donde termine la aventura, como si el contrato de fletamento, si lo hubiera, no contuviese estipulaciones al respecto; pero cuando el contrato de fletamento así lo estipule, la liquidación se practicará de acuerdo con las Reglas de York y Amberes.

Cuando el buque salga en lastre, sin fletar, serán de aplicación las estipulaciones de las Reglas de York y Amberes 1950 (excluyendo las Reglas XX y XXI) y, el viaje, a este efecto, se considerará que continúa desde el puerto o lugar de partida hasta la llegada del buque al primer puerto o lugar después de éste que no sea puerto o lugar de refugio, o puerto o lugar de carbonero solamente. Si en alguno de estos puertos o lugares intermedios se hiciera abandono de la aventura proyectada originalmente, se considerará que el viaje, por efecto de ello, queda terminado.



CLÁUSULA DE RESPONSABILIDAD DE REPARADORES DE BUQUES

1. NOMBRE DEL ASEGURADO:
2. EMPLAZAMIENTO DE SUS INSTALACIONES Y/O ASTILLERO:
.....
3. PERIODO DE SEGURO. Doce Meses
4. PRIMA: La prima minima y en depósito será%
sujeta a un ajuste al terminar el periodo de este seguro del% sobre
los ingresos brutos del Asegurado, que deberá ser abonada en un plazo de
noventa días.
5. INGRESOS BRUTOS.- Se entenderán por ingresos brutos los ingresos totales
(cobrados o no) devengados por el asegurado como reparador de buques
durante el periodo de vigencia de este seguro. No se efectuara deducción alguna
sobre los ingresos brutos por trabajos realizados por subcontratistas.
6. COBERTURA.- Este seguro cubre la responsabilidad jurídica del Asegurado
como reparador de buques que se derive de:
 - i) Pérdida de o daños a cualquier buque o artefacto que esté bajo el cuidado
, custodia o control del asegurado para que se realicen trabajos en el
mismo. a tal efecto se consideran también cubiertos los movimientos y
maniobras que se efectúen dentro de los límites del puerto en el que se
realicen los trabajos y las pruebas que se lleven a cabo dentro de un radio
de 100 millas de distancia respecto de tal puerto.
 - ii) Pérdida de o daños a cualquier otro buque o artefacto en el que esté
realizando trabajos el asegurado, exceptuándose los buques o artefactos
que estén en la mar y no efectúen pruebas.
 - iii) Pérdida de o daños a la carga u otros objetos que estén sobre cualquiera d
los buques o artefactos a los que se refieren los anteriores apartados (i) y
(ii) o sea descargados de los mismos.
 - iv) Pérdida de o daños a maquinaria o equipo de cualquier buque o artefacto ,
cuando se produzcan mientras la tal maquinaria o equipo esté siendo
levantada o trasladada del buque o artefacto bajo el cuidado, custodia o
control del Asegurado para que se efectúen trabajos. También se
consideran cubiertos la pérdida o daños que se produzcan durante el
tránsito entre el buque y las instalaciones del Asegurado o de Reparadores
o Industriales especialistas.
 - v) Daños derivados de:
 - a) Pérdida de o daños a propiedades que no sean las detalladas en los
anteriores apartados (i) (ii) (iii) y (iv).
 - b) Muertes o lesiones personales.
 - vi) Remoción de restos



Cuando la responsabilidad se derive de negligencia del Asegurado, sus empleados, agentes o subcontratistas, ocurridas durante el periodo de vigencia de este seguro.

7. **DISEÑO DEFECTUOSO.**- En ningún caso la cobertura de este seguro se entenderá ampliada respecto de la responsabilidad que se derive para el Asegurado de:
 - a) la desaprobación o el rechazo de cualquier pieza en razón de diseño defectuoso;
 - b) la pérdida o gasto que se derive de tal desaprobación o rechazo;
 - c) el coste o gasto de reparar, modificar o reemplazar cualquier pieza por diseño defectuoso (o cualesquiera pérdidas o gastos que pudieran derivarse de ello).
8. **LIMITE DE RESPONSABILIDAD.**- respecto de cualquier accidente o serie de accidentes derivados de un mismo acaecimiento, el limite de responsabilidad bajo este seguro será de; Además, los aseguradores asumirán las costas, cargos y gastos (según lo previsto en la cláusula 10) hasta una cifra similar.
9. **DEDUCIBLE.**- respecto de la pérdida neta definitiva que resulte para el asegurado de cada accidente o serie de accidentes derivados de un mismo acaecimiento, este seguro abonará únicamente las cantidades que excedan de.....
10. **CGSTES**
 - i) Respecto de cualquier reclamación que pueda dar lugar a indemnización en base al presente documento, este seguro (sujeto a lo establecido anteriormente en la cláusula 8) cubrirá asimismo: (a) costas, cargas y gastos que el Asegurado pueda incurrir con consentimiento por escrito de los Aseguradores, y (b) las costas otorgadas contra el Asegurado.
En caso de que este seguro sea un tramo de una serie de tramos de cobertura de seguro, la cantidad recobrable bajo este documento respecto de tales costas, cargas y gastos no excederá de la proporción de tales costas, cargas y gastos que los daños recobrables bajo este seguro supongan respecto de la suma total a que asciendan los daños derivados de las reclamaciones o procedimientos antes mencionados
 - ii) En los casos en que:
 - a) las partes que reclamen contra el Asegurado abandonen o depongan su acción, o
 - b) la cantidad que se establezca en cualquier arreglo amistoso o decisión arbitral o judicial fuera tal que no de lugar a reclamación en base a este documento o la reclamación en virtud de lo dispuesto en este mismo documento sea menor que la cantidad recogida en cualquier Compromiso o aviso formal por aplicación de lo estipulado en la inserta Cláusula o control de Reclamaciones.

Los abogados encargados de la investigación o defensa repartirán las costas, cargas y gastos incurridos equitativamente entre las partes interesadas, incluidos el Asegurado y los aseguradores (si los hubiera) interesados en otros tramos de



cobertura, teniendo en cuenta la cuantía de la reclamación, la cifra a la que se haya llegado por decisión judicial y/o arbitral o arreglo amistoso, y las sumas aseguradas a cargo de cada una de las partes interesados, teniendo en cuenta asimismo cualquier Compromiso o aviso formal de las partes interesadas respecto de la forma en que se haya de llevar la defensa o arreglo amistoso. En caso de desacuerdo respecto del reparto, la cuestión se llevará a arbitraje ante un Arbitro independiente designado por mutuo acuerdo de las partes interesadas.

EXCLUSIONES

No obstante cualquier disposición en sentido contrato contenida en el presente documento, este seguro no cubrirá ninguna responsabilidad:

- I. en relación con bienes:
 - A. de los que el asegurado sea propietario, o los utilice o los detente el "léase".
 - B. que estén bajo el cuidado, custodia o control del Asegurado, no siendo los citados en la cláusula 6, apartados (i), (iii) y (iv);
- II. que se derive por colisión o remolque de la navegación de cualquier buque o artefacto del que el Asegurado o cualquier entidad o parte afiliada subsidiaria sean propietarios o explotadores;
- III. que pueda referirse, derivarse o estar en conexión con cualquier buque o artefacto recibido por el Asegurado únicamente por abastecimiento;
- IV. en relación con, derivada de o en conexión con:
 - A. cualquier buque que haya realizado con anterioridad transporte de líquidos o gas explosivos o inflamables;
 - B. cualquier trabajo en o cerca de tanques de combustible o tuberías de un bloque o artefacto en que esté ardiendo crudo;

a menos que se hayan cumplido las regulaciones y requisitos impuestos por las autoridades del puerto o del Gobierno del lugar en que se realicen los trabajos.

Si no se exigiera por las autoridades portuarias o gubernamentales un certificado de desgasificación, se deberá obtener el mismo, antes de comenzar los trabajos, de un químico autorizado por el Agente del Lloyd's.

- V. que pueda referirse, derivarse o estar en conexión con cualquier buque o artefacto nuevo que esté construyendo el Asegurado;
- VI. de los pagos en función de cláusulas de penalización, detención, demora, pérdida de tiempo, pérdida de flete, pérdida de arriendo, pérdida de mercado o cualquier otro tipo de pérdida consecencial respecto de los bienes mencionados en la anterior cláusula 6, apartados (i), (ii), (iii) y (iv).
- VII. de cualquier reclamación derivada, directa o indirectamente, de legislación laboral o de las leyes que regulan la responsabilidad de los patrones o cualesquiera otras responsabilidades dimanadas de ley o derecho común, respecto de muerte,



lesiones corporales o enfermedad de cualquier trabajador u otra persona empleada en una función cualquiera por el Asegurado, sus agentes o subcontratistas. siempre que tal muerte, lesión corporal o enfermedad se produzca a consecuencia d o durante el curso del trabajo o función realizada por los trabajadores u otras personas,

- VIII. derivadas de la existencia, mantenimiento o uso de:
- A. cualquier camión, automóvil u otro vehículo propulsado mecánicamente que circule con licencia,
 - B. cualquier camión o automóvil u otro vehículo mecánicamente fuera de las instalaciones o astilleros del Asegurado que circule sin licencia.
- IX. respecto de pérdidas o daños de los recogidos en la anterior cláusula 6, apartados (i), (ii), (iii) y (iv), a menos que se hayan descubierto y declarado por escrito a los Aseguradores:
- A. dentro de los noventa días siguientes a la entrega a los Armadores, o
 - B. dentro de los noventa días siguientes a la terminación de los trabajos por el Asegurado:

de estos dos supuestos, el que antes se produzca;

- X. lo que esté cubierto por otro seguro o hubiese estado cubierto por otro seguro, en caso de no existir éste, excepto en lo que se refiere a las cantidades en exceso de las cifras recobrables por estos otros seguros y que fueran recobrables pro los mismos en caso de no haberse suscrito estas cláusulas , pero únicamente en la medida en que la cantidad en exceso esté cubierta bajo las condiciones de estas cláusulas;
- XI. derivadas de huelgas, lock.out, disturbios laborales, motines conmociones civiles o actos de cualquier persona que participe en tales sucesos o actúe con malicia;
- XII. directa o indirectamente derivada de o que se haya originado a consecuencia de:
 - A. guerra, invasión, actos de enemigos extranjeros , hostilidades (haya o no declaración de guerra), guerra civil, rebelión, revolución, insurrección, usurpación de poder pro militares o civiles, confiscación, nacionalización, requisa o piratería;
 - B. destrucción de o daños a bienes por o en virtud de órdenes de cualquier Gobierno o autoridad pública o local;
- XIII. directa o indirectamente derivada de o a la que hayan contribuido radiaciones ionizantes o contaminación radioactiva procedente de un combustible nuclear o restos derivados de la combustión de un combustible nuclear.



CONDICIONES GENERALES

INSPECCIÓN DE LIBROS.- El asegurado mantendrá un registro completo y exacto de todos los ingresos brutos correspondientes a operaciones cubiertas por este documento y pondrá este registro a disposición de los Aseguradores, si se lo pidieran.

AVISO DE SINIESTROS.- En caso de que se produzca cualquier acaecimiento que pueda dar lugar a una reclamación en virtud de este segur, el Asegurado avisará puntualmente por escrito a los Aseguradores y les pasará todas las citaciones, requerimientos o procedimientos que reciba (o copia de los mismos), manteniéndoles en todo momento informados del desarrollo de los mismos.

CONTROL DE RECLAMACIONES Y SINIESTROS.- Los Aseguradores tendrán derecho en cualquier momento (aunque no estén obligados a ello) a controlar o llevar por su cuenta la investigación, defensa y arreglo de cualquier reclamación o procedimiento contra el Asegurado, que dé o parezca que pueda dar lugar a una indemnización en virtud de este seguro.

En caso de que este seguro fuera un tramo de una serie de tramos de cobertura de seguro, y si se observara que era posible que más de un tramo de cobertura hubiera de ser aplicado respecto de un acaecimiento en concreto, el Asegurado procurará obtener la conformidad de los aseguradores en cada tramo de cobertura afectado, de forma que pueda realizarse tal control o investigación y de tal manera que las costas, cargas y gastos incurridos puedan ser asumidos por quien corresponda.

Si los aseguradores que suscriben este documento consideran que una reclamación presentada contra el asegurado no debe ser discutida, entonces, tendrán derecho en cualquier momento a otorgar una Garantía al Asegurado para indemnizarle una cantidad equivalente al límite de responsabilidad, estipulado en la anterior cláusula 8, o a cualquier suma menor que pudiera ser pagadera en virtud de este seguro, de liquidarse en aquel momento la reclamación. Por consiguiente, los aseguradores que suscriben este documento renunciarán a cualquier control o investigación o defensa de la reclamación y no tendrán, consecuentemente, más responsabilidad respecto de la reclamación o de las costas, cargos o gastos incurridos después de otorgar Garantía. En el caso en que, sin embargo, la reclamación cubierta se liquide posteriormente por una cifra menor que la referida anteriormente, las costas, cargas y gastos se prorrearán de acuerdo con lo estipulado en la anterior cláusula 10 (ii).

SUBROGACIÓN.- En el caso de que una reclamación o un siniestro sea pagado en base a este seguro, los Aseguradores se subrogarán en todos los derechos, acciones y remedios que correspondan al Asegurado. Asimismo, sin permiso expreso de los Aseguradores, el Asegurado no admitirá responsabilidad ni renunciará a la subrogación.



RECONSTRUCCIÓN O TRANSFORMACIÓN.- Es condición indispensable de este seguro que antes de efectuar trabajos que supongan la reconstrucción o transformación de un buque o artefacto y que supongan un cambio en las dimensiones, tonelaje o tipo del mismo, el Asegurado informe a los Aseguradores. La cobertura otorgada por el presente documento respecto de tal buque o artefacto dependerá, además, del pago por el Asegurado de cualquier prima adicional que pudiera serle exigida por los Aseguradores.

DEBIDA DILIGENCIA.- En todo momento es obligación del Asegurado y de sus Agentes tomar las medidas razonables para advertir o minimizar el siniestro.

CESIÓN TOTAL O PARCIAL DE LOS DERECHOS QUE CONCEDE AL ASEGURADO ESTE DOCUMENTO.- Queda convenido que ninguna sesión o participación en este seguro o en cualesquiera cantidades que pudieran pagarse en virtud del mismo obligarán a los aseguradores o deberán ser reconocidas por los mismos, a menos que:

- se endose a este documento un aviso fechado de tal cesión o participación firmado por el Asegurado y por el cedente, en caso de cesiones sucesivas:
- y que por tal endoso se demuestre antes del pago de cualquier reclamación o extorno de prima en virtud del presente documento.

Pero lo estipulado en este párrafo no podrá entenderse en el sentido de que los Aseguradores mantengan la cobertura en caso de venta o transferencia a nueva gerencia.

RESCISIÓN.- Este seguro puede ser rescindido por cualquiera de las partes mediante aviso a la otra, por escrito con treinta días de antelación.

Las palabras "mínima y" de la anterior cláusula 4 se consideran como no existentes si fueran los Aseguradores quienes dieran el aviso.



ANEXOS

CAPITULO IV



Reglas de York - Amberes
(Asociación Española de Liquidadores de Averías -)

REGLA DE INTERPRETACION

En la liquidación de avería gruesa las siguientes Reglas precedidas de letras y números se aplicarán con exclusión de cualquier Ley y práctica incompatibles con ellas.

Excepto en lo previsto en Reglas numeradas, la avería gruesa será liquidada de acuerdo con las Reglas alfabéticas.

REGLA A

Existe un acto de avería gruesa cuando y solamente cuando, se ha hecho o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una aventura marítima común.

REGLA B

Los sacrificios y gastos de avería gruesa serán soportados por los diversos intereses contribuyentes, sobre las bases 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 la carga a consecuencia de retrasos, ya sea en el viaje o posteriormente, tales como demoras, y cualquier pérdida indirecta, como pérdida de mercado, no serán admitidas en avería gruesa.

REGLA D

Cuando el acontecimiento que motivó el sacrificio o gasto haya sido consecuencia de una falta cometida por una de las partes comprometidas en la aventura, subsistirá la obligación de contribuir; pero ello sin perjuicio de las acciones o medios de defensa que puedan afectar a dicha parte por tal falta.

REGLA E

La carga de la prueba de que una pérdida o gasto debe ser admitida en avería gruesa corresponde a la parte que reclama dicha admisión.



REGLA F

Cualquier gasto extraordinario realizado en sustitución de otro que hubiera sido admisible en avería gruesa, será considerado como avería gruesa y así calificado sin tener en cuenta la economía para otros intereses, si la hubiera, pero solamente hasta el importe del gasto de avería gruesa evitado.

REGLA G

La liquidación de avería gruesa se establecerá, tanto con respecto a la pérdida, como para la contribución sobre la base de los valores en el momento y lugar en el que termino la aventura.

Esta Regla no afecta en la determinación del lugar en que debe practicarse la liquidación de la avería gruesa.

REGLA I. Echazón de Cargamento.

Ninguna echazón de cargamento será admitida como avería gruesa a menos que tal cargamento se transporte de acuerdo con los usos reconocidos del comercio.

REGLA II. Daño por Echazón y Sacrificio para la seguridad Común.

El daño causado a un buque y a la carga o a cualquiera de ambos, por, o a consecuencia de un sacrificio hecho para la seguridad común y 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, será admitido en avería gruesa.

REGLA III. Extinción de Fuego a Bordo.

El daño causado a un buque y a su cargamento, o a cualquiera de ellos, por agua o de otro modo, incluso el que se produzca al varar o hundir el buque, para extinguir un fuego a bordo, será admitido en avería gruesa; sin embargo, no se efectuará abono alguno por el daño ocasionado por humo o calor, cualquiera que fuese su causa.

REGLA IV. Corte de Restos.

La pérdida o daño causados por cortar los restos o partes de l 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 varado intencionalmente para la seguridad común, con independencia de si hubiese o no encallado forzosamente, la pérdida o daño que de ello se derive será admitido en avería gruesa.

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, ya se realicen mediante contrato o de forma, serán admitidos en avería gruesa en la medida en que dichas operaciones tengan por objeto preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una aventura marítima común.

REGLA VII. Daños Causados a las Máquinas y Calderas.

El daño que se causa a toda máquina y caldera de un buque que se encuentra encallado y en situación de peligro, con el fin de reflotarlo, se admitirá en avería gruesa, siempre que se demuestre que proviene de un acto realmente intencionado de reflotar el buque para la seguridad común, a riesgo de tal daño; pero cuando un buque esta a flote ninguna pérdida o daño causado por el funcionamiento de los elementos de propulsión y calderas, será admitido en avería gruesa, bajo ningún concepto.

REGLA VIII. Gastos de alijo de un Buque Embarcado y Daños consiguientes.

Cuando un buque está embarcado y se procede a la descarga del cargamento, provisiones y combustible del mismo, o de cualquiera de ellos en circunstancias tales que esta medida constituye un acto de avería gruesa, los gastos extras de alijo, alquiler de gabarras y reembarque (si se realizan) así como las pérdidas o daños que resulten por tal motivo, serán admitidos en avería gruesa.

REGLA IX. Efectos de Provisiones del Buque quemados como Combustible

Los efectos 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 en avería gruesa cuando, y solamente cuando, el buque se hubiera aprovisado ampliamente de combustible; pero la cantidad estimada de combustible que hubiera sido consumida, valorada al precio corriente en el último puerto de salida del buque y en la fecha de tal partida, será acreditado a la avería gruesa.

REGLA X. Gastos en Puerto de Refugio, etc.

(a) Cuando un buque haya entrado en un puerto o lugar de refugio o haya vuelto a su puerto o lugar de carga a causa de accidente, sacrificio u otras circunstancias



extraordinarias que exijan esta 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 del cargamento primitivo, los gastos de salida de tal puerto o lugar, que sean consecuencia de la entrada o retorno, serán así mismo admitidos en avería gruesa.

Cuando un buque se encuentre en un puerto o lugar de refugio y haya de ser trasladado necesariamente a otro puerto o lugar porque las reparaciones no pueden efectuarse en el primer puerto o lugar, las estipulaciones de esta Regla serán de aplicación al segundo puerto o lugar de refugio y los gastos de traslado, incluyendo las reparaciones provisionales 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 manipulación a bordo o descarga del cargamento, combustible o provisiones ya sea en puerto o lugar de carga, de escala o refugio, se admitirán en avería gruesa, cuando la manipulación o descarga fuesen necesarias o 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 o en relación con tal avería.

Los gastos de manipulación del cargamento a bordo 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.

(c) Siempre que los gastos de manipulación o descarga del cargamento, combustible o provisiones se admitan en avería gruesa, los gastos de almacenaje, incluyendo los de seguro contraídos razonablemente, el reembarque y la 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 declaración de la condena o abandono del viaje se producen antes de dicha fecha.

REGLA XI. Salarios y Manutención de la Tripulación y otros gastos ocasionados para ganar el Puerto de Refugio y en este Puerto, etc.

(a) Los salarios y manutención devengados por el capitán oficiales y demás tripulantes y aprovisionamientos consumidos durante la prolongación del viaje ocasionados por la entrada del buque en un puerto o lugar de refugio 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 con el mismo carácter de conformidad con la regla X, a).

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 este o hubiera debido estar listo para continuar su viaje, serán admitidos en avería gruesa. Sin embargo, cuando las averías de un buque se descubran en un puerto o lugar de carga o de escala sin que ningún accidente o ninguna 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 admitidas 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 su viaje original, los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulación 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 caso de condena del buque o abandono del viaje antes de esa fecha.

El combustible y aprovisionamientos consumidos durante el periodo extraordinario de detención se admitirán como avería gruesa, a excepción del combustible y provisiones que se hayan consumido al efectuar las reparaciones no admisibles en avería gruesa.

Los gastos del pueblo devengados durante el periodo extraordinario de detención serán igualmente admitidos como avería gruesa, excepto los gastos que se hayan únicamente por razón de reparaciones no admisibles en avería gruesa.

(c) A los defectos de ésta y de las demás Reglas, los salarios incluirán todos los pagos hechos la 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.

(d) Cuando se paguen horas extraordinarias al capitán oficiales y tripulantes para el entretenimiento del buque o para reparaciones cuyo coste no sea admisible en avería gruesa, tales horas extraordinarias se admitirán en avería gruesa, solo hasta el límite de la economía realizada en los gastos que se habrían efectuado y admitido como avería gruesa sino 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 en las operaciones de manipulación, descarga, almacenaje, reembarque y estiba, serán abonados en avería gruesa, tan solo cuando el coste de las respectivas operaciones sea admitido como avería gruesa.



REGLA XIII. Deduciones del Costo de las Reparaciones.

Las reparaciones que se admitan en avería gruesa no estarán sujetas a deducciones por diferencia "nuevo a viejo" cuando el material viejo se sustituya en su totalidad o en parte, por 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, a contar 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 aislamientos, 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 partes particulares a que se aplique. Las deducciones se efectuarán solamente sobre costo del nuevo material o de sus partes, una vez terminados y listos para ser instalados a bordo.

Ninguna deducción se hará respecto a provisiones, pertrechos anclas y cadenas.

Los gastos de limpieza pintura o rascado de fondos no se admiten en avería gruesa a menos que los fondos hayan sido pintados o rascados dentro de los doce meses anteriores al gasto de avería gruesa, en cuyo caso dichos gastos se admitirán por mitad.

REGLA XIV. Reparaciones Provisionales.

Cuando se efectúen reparaciones provisionales a un buque para seguridad común o por daño causado en sacrificio de avería gruesa, ya sea en un puerto de carga, de escala o de refugio, el coste de tales reparaciones será admitido en avería gruesa.

Cuando se efectúen reparaciones provisionales de un daño producido por accidente fortuito, a fin de permitir el término del viaje, el coste de estas reparaciones será admitido en avería gruesa sin tener en cuenta la economía para otros intereses, si la hubiera, pero solamente hasta alcanzar la suma economizada de gastos que se hubieran devengado y abonado en avería gruesa, si éstas reparaciones no se hubiesen efectuado en aquel lugar.

No se hará deducción alguna por diferencia de "nuevo a viejo" en el coste de las reparaciones provisionales que se abonen en avería gruesa.

REGLA XV. Pérdida de Flete.

La pérdida del flete resultante de una pérdida o daño del cargamento será bonificada en avería gruesa, tanto si es causada por acto de avería gruesa, como si la pérdida o daño del cargamento se abona con tal carácter.

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



REGLA XVI. Valor que debe admitirse para la Carga Perdida o Averiada por Sacrificio.

EL valor que debe admitirse en avería gruesa por daño o pérdida de carga sacrificada por este hecho será el importe de la pérdida sufrida basado en el precio en el momento de la descarga, establecido mediante la factura comercial entregada al receptor o a falta de tal factura en base del valor del embarque. El precio en el momento de la descarga incluirá el costo del seguro y 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 se admitirá en avería gruesa será la diferencia entre el producto neto de la venta y el valor neto de las mercancías en estado sano, computándose éste de la forma establecida en el párrafo primero de esta Regla.

REGLA XVII. Valores Contribuyentes.

La contribución a la avería gruesa se establecerá sobre los valores netos reales de las propiedades a la terminación de la aventura, salvo el valor del cargamento acreditado será el del momento de la descarga, éste mediante la factura comercial entregada al receptor o a falta de tal factura, mediante el valor del embarque. El valor de la mercancía incluirá el costo del seguro y el flete, salvo que el flete no este 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 del fletamento por tiempo a casco desnudo al que éste sujeto el buque.

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 remuneración de la tripulación que no se hubieran devengado para ganar el flete si el buque y la carga se hubiesen perdido totalmente en el momento del acto de avería gruesa. Igualmente se deducirán del valor de las propiedades todos los gastos extras relativos a ellas 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 en avería gruesa.

Los equipajes de los pasajeros y los efectos personales que hayan sido embarcados bajo conocimiento de embarque 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 que procedieren de acuerdo con la Regla XIII.

(b) Cuando no se repare o renueve la depreciación razonable derivada de tal daño o pérdida, pero que no exceda el costo estimado de las reparaciones.



No obstante cuando el buque sea 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 este valor por el producto neto de su venta, si la hubiere.

REGLA XIX. Mercancías no declaradas o Falsamente Declaradas.

El daño o pérdida causado a 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.

La pérdida o daño causado a las mercancías que hayan sido falsamente declaradas al embarque por un valor inferior al real, 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 % 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 los fondos no hayan sido proporcionados por alguno de los intereses contribuyentes, los gastos en que se incurra para obtener los fondos necesarios, por medio de un préstamo a la gruesa o de otra forma, así como la pérdida sufrida por los propietarios de la mercancía vendida a tal fin, serán admitidos en avería gruesa.

El coste del seguro de las cantidades adelantadas para pagar los gastos de avería gruesa será igualmente admitido.

REGLA XXI. Intereses sobre las pérdidas abonadas en Avería Gruesa.

Sobre el importe de los gastos, sacrificios y bonificaciones admitidos en avería gruesa se abonará un interés al tipo del 7 % anual hasta la fecha de 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. Régimen de los Depósitos en Metálico.

Cuando se hayan constituido depósitos en metálico en garantía de la contribución del cargamento de la avería gruesa, a los gastos de salvamento o 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 las partes acreedoras en razón de la avería



gruesa, de los gastos de salvamento o especiales, pagados por la carga y en atención a los cuales se han constituido los depósitos. Los pagos a cuenta o los reembolsos de depósitos podrán ser hechos con la autorización escrita del Liquidador. Estos depósitos, pagos o reembolsos serán efectuados sin perjuicio de las obligaciones definitivas de las partes.



| MERCANCIAS | | ROBO DE BALTO POR ENTERO | ROBO PARCIAL | MOJADURA Y OXIDACION | CONTACTO CON OTRAS CARGAS O MANCHAS | ROTURA | DERRAME | MERMA POR ROTURA DE ENVASES | DEDUCIBLES OBLIGATORIOS POR EMBARQUE | | | |
|------------|------|--|--------------|----------------------|-------------------------------------|--------|---------|-----------------------------|--------------------------------------|--------------|------------|-------------|
| CLAVE | TIPO | | | | | | | | DESCRIPCION | ROBO PARCIAL | ROBO TOTAL | DEMÁS REBOS |
| 0010 | 3 | Abarrotes en general (excepto vinos y licores embotellados) Embarques locales | 20 | 120 | 20 | 10 | 25 | - | 10 | 3% | 30% | 3% s/m. |
| 0020 | 3 | Abarrotes en general (excepto vinos y licores embotellados) Embarques extranjeros | 40 | 235 | 45 | 20 | 55 | - | 20 | 3% | 30% | 3% s/m. |
| 0030 | 5 | Aceites minerales, vegetales y animales en tambores metálicos | 4 | - | - | - | - | 12 | 12 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0040 | 5 | Aceites minerales, vegetales y animales en carro tanque | 5 | - | - | - | - | 20 | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0050 | 4 | Alcohol en latas | 12 | 4 | - | - | - | - | 24 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0060 | 4 | Ajónjolí y borras en pacas | 4.5 | - | 15 | 9 | - | - | - | | | |
| 0070 | 4 | Alimentos preparados para animales | 5 | - | 30 | 15 | - | - | 15 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0080 | 3 | Anilinas y colorantes en cuñetes de cartón | 4 | - | 32 | - | - | - | 80 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0090 | 3 | Anilinas y colorantes en sacos de papel | 5 | - | 70 | - | - | - | 140 | 3% | 10% | 3% s/m. |
| 0100 | 5 | Anilinas y colorantes líquidos o en polvo en envases metálicos | 4 | - | - | - | - | 8 | 8 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0110 | 5 | Anilinas y colorantes líquidos o en polvo en envases de plástico rígido | 4.5 | - | - | - | - | 18 | 45 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0120 | 1 | Antigüedades y objetos de arte Embarques locales | 13.5 | 78.5 | 31.5 | 13.5 | 90 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m. |
| 0130 | 1 | Antigüedades y objetos de arte Embarques extranjeros | 31.5 | 157.5 | 58.5 | 22.5 | 198 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m. |
| 0140 | 3 | Aparatos científicos y médicos | 18 | 40.5 | 94.5 | - | 103.5 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m. |



| CLAVE | TIPO | MERCANCIAS DESCRIPCION | ROBO DE BULTO POR ENTERO | ROBO PARCIAL | MOJADURA Y OXIDACION | CONTACTO CON OTRAS CARGAS O MANCHAS | ROTURA | DERRAME | MERMA POR ROTURA DE ENVASES | DEDUCIBLES OBLIGATORIOS POR EMBARQUE | | |
|-------|------|--|--------------------------|--------------|----------------------|-------------------------------------|--------|---------|-----------------------------|--------------------------------------|------------|---------------------------|
| | | | | | | | | | | ROBO PARCIAL | ROBO TOTAL | DEMÁS REBOS |
| 0150 | 3 | Aparatos de uso doméstico en general (refrigeradores, lavadoras, radios, T.V.) | 36 | 27 | 63 | - | 63 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m. |
| 0160 | 4 | Artículos de escritorio | 36 | 72 | 45 | 45 | 40.5 | - | - | 3% | 20% | 1% s/m. |
| 0170 | 3 | Artículos de regalo | 115 | 300 | 90 | - | 25 | - | - | 3% | 20% | 3% s/m. |
| 0180 | 2 | Asbesto-cemento, artículos de | 5 | - | - | - | 90 | - | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0190 | 3 | Armas de fuego | 36 | 200 | 40 | - | 16 | - | - | 3% | 20% | 1% s/m. |
| 0200 | 5 | Automóviles y camiones armados (nuevos y usados) a bordo de vehículos | 10 | 50 | - | - | 20 | - | - | 3% | 20% | 2% del valor por vehículo |
| 0210 | 5 | Azúcar encostada | 10 | - | 75 | 5 | - | - | 75 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0220 | 4 | Barriles en envases metálicos | 18 | 18 | 8 | - | - | 4 | 4 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0230 | 1 | Barril, Artículos de, curbidades | 10 | 10 | - | - | 300 | - | - | 3% | 10% | 3% s/m. |
| 0240 | 1 | Barril, Artículos de, tubos y análogos | 5 | 8 | - | - | 275 | - | - | 3% | 10% | 3% s/m. |
| 0250 | 5 | Bicicletas y motocicletas armadas | 22.5 | 72 | 54 | - | 36 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m. |
| 0260 | 1 | Bulbos y ciniscopios | 20 | 80 | 20 | - | 40 | - | - | 3% | 10% | 3% s/m. |
| 0270 | 5 | Cacao, almendras y avellanas encostadas | 5 | - | 25 | 25 | - | - | 5 | 3% | 30% | 1% s/m. |
| 0280 | 5 | Café encostado | 5 | - | 25 | 25 | - | - | 5 | 3% | 30% | 1% s/m. |
| 0290 | 5 | Caí en envases de papel | 5 | - | 30 | - | - | - | 30 | 3% | 10% | 3% s/m. |
| 0300 | 5 | Calzado | 24 | 40 | 18 | - | 8 | - | - | 3% | 20% | 1% s/m. |
| 0310 | 3 | Cámaras y artículos fotográficos (excluyendo películas) | 36 | 202.5 | 36 | - | 48.5 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m. |





| CLAVE | TIPO | MERCANCIAS DESCRIPCION | ROBO DE BULTO POR ENTERO | ROBO PARCIAL | MOJADURA Y OXIDACION | CONTACTO CON OTRAS CARGAS O MANCHAS | ROTURA | DERRAME | MERMA POR ROTURA DE ENVASES | DEDUCIBLES OBLIGATORIOS POR EMBARQUE | | |
|-------|------|--|--------------------------------------|-----------------|----------------------------|---|--------|---------|---|--|---------------|------------------|
| | | | | | | | | | | ROBO PARCIAL | ROBO TOTAL | DEMÁS RIESGOS |
| 0320 | 1 | Carnes congeladas, sin incluir daños por fallos del sistema de refrigeración | 25 | 30 | - | 35 | - | - | - | 3% | 20% | 10% s/vl |
| 0330 | 1 | Carnes congeladas, incluyendo daños por fallos del sistema de refrigeración | 50 | 60 | - | 70 | - | - | - | 3% | 20% | 20% s/vl |
| 0340 | 5 | Casamires | 18 | 90 | 45 | 4.5 | 13.5 | - | - | 3% | 30% | 1% s/vl |
| 0350 | 5 | Calafán, papel embobinado | 4 | - | 40 | 8 | 64 | - | - | 3% | 10% | 1% s/vl |
| 0360 | 5 | Celulosas en pecas | 4.5 | - | 18 | 13.5 | - | - | - | 3% | 10% | 1% s/vl |
| 0370 | 5 | Cemento en sacos | 5 | - | 55 | - | - | - | 30 | 3% | 10% | 3% s/vl |
| 0380 | 4 | Caracoles y semillas encosteadas | 5 | - | 30 | 15 | - | - | 15 | 3% | 10% | 1% s/vl |
| 0390 | 5 | Cerillos y fósforos | 16 | 16 | 48 | - | - | - | - | 3% | 20% | 1% s/vl |
| 0400 | 4 | Cerveza embotellada | 15 | 20 | 5 | - | 50 | - | - | 3% | 20% | 3% s/vl |
| 0410 | 4 | Cerveza y refrescos en latas | 8 | 12 | 8 | - | - | - | - | 3% | 20% | 1% s/vl |
| 0420 | 4 | Cigarrillos y puros | 32 | 64 | 24 | - | - | - | - | 3% | 20% | 1% s/vl |
| 0430 | 3 | Copra | 10 | 20 | 20 | 30 | - | - | 30 | 3% | 20% | 3% s/vl |
| 0440 | 5 | Corcho y artículos de (terminados) | 4.5 | 4.5 | 27 | - | 36 | - | - | 3% | 10% | 1% s/vl |
| 0450 | 5 | Corcho en trozos | 4.5 | 4.5 | 27 | - | - | - | - | 3% | 10% | 1% s/vl |
| 0460 | 5 | Cordelería y costalería | 8 | 13.5 | 18 | 27 | - | - | - | 3% | 10% | 1% s/vl |
| 0470 | 1 | Cristalería | 40 | 95 | - | - | 255 | - | - | 3% | 10% | 3% s/vl |
| 0480 | 1 | Cuadros y/u óleos. Embarques locales | 13.5 | 76.5 | 31.5 | 13.5 | 67.5 | - | - | 3% | 10% | 1% s/vl |
| 0490 | 1 | Cuadros y/u óleos. Embarques extranjeros | 31.5 | 157.6 | 58.5 | 22.5 | 135 | - | - | 3% | 30% | 1% s/vl |



| MERCANCIAS | | ROBO DE BULTO POR ENTERO | ROBO PARCIAL | MOJADURA Y OXIDACION | CONTACTO CON OTRAS CARGAS O MANCHAS | ROTURA | DERRAME | MERMA POR ROTURA DE ENVASES | DEDUCIBLES OBLIGATORIOS POR EMBARQUE | | |
|------------|------|---|--------------|----------------------|-------------------------------------|--------|---------|-----------------------------|--------------------------------------|--------------|------------|
| CLAVE | TIPO | | | | | | | | DESCRIPCION | ROBO PARCIAL | ROBO TOTAL |
| 0500 | 5 | Cuchillería | 70 | 300 | - | - | - | - | 3% | 20% | 3% s/m |
| 0510 | 5 | Cueros y pieles curtidos | 10 | 50 | 40 | 15 | 5 | - | 3% | 20% | 1% s/m |
| 0520 | 3 | Discos musicales | 24 | 64 | 24 | 16 | 40 | - | 3% | 20% | 1% s/m |
| 0530 | 3 | Dulces y chocolates. Embarques locales | 36 | 90 | 36 | 13.5 | 4.5 | - | 3% | 20% | 1% s/m |
| 0540 | 3 | Dulces y chocolates. Embarques extranjeros | 72 | 180 | 72 | 27 | 9 | - | 3% | 20% | 1% s/m |
| 0544 | 3 | Equipo electrónico, reflectores y semáforos | 18 | 40.5 | 24.5 | - | 103.5 | - | 3% | 20% | 1% s/m |
| 0550 | 5 | Espumas naturales | 4.5 | 4.5 | 27 | - | 36 | - | 3% | 10% | 1% s/m |
| 0560 | 4 | Estructuras metálicas armadas o semi-armadas | 8 | 18 | 32 | - | 16 | - | 3% | 10% | 1% s/m |
| 0570 | 2 | Explosivos | 8 | 8 | 8 | - | - | - | 3% | 10% | 1% s/m |
| 0580 | 3 | Fertilizantes en envases de papel. Embarques locales | 5 | - | 50 | - | - | 65 | 3% | 10% | 3% s/m |
| 0590 | 3 | Fertilizantes en envases de papel. Embarques extranjeros | 10 | - | 100 | - | - | 135 | 3% | 10% | 3% s/m |
| 0600 | 3 | Fertilizantes en envases de cartón. Embarques locales | 5 | - | 25 | - | - | 40 | 3% | 10% | 1% s/m |
| 0610 | 3 | Fertilizantes en envases de cartón. Embarques extranjeros | 10 | - | 50 | - | - | 80 | 3% | 10% | 1% s/m |
| 0620 | 5 | Ferretaría. Embarques locales | 50 | 250 | 35 | - | - | - | 3% | 10% | 3% s/m |
| 0630 | 5 | Ferretaría. Embarques extranjeros | 100 | 500 | 70 | - | - | - | 3% | 20% | 3% s/m |
| 0640 | 5 | Fibras duras preparadas | 4.5 | - | 4.5 | - | - | - | 3% | 10% | 1% s/m |



| MERCANCIAS | | | ROBO DE BULTO POR ENTERO | ROBO PARCIAL | MOJADURA Y OXIDACION | CONTACTO CON OTRAS CARGAS O MANCHAS | ROTURA | DERRAME | MERMA POR ROTURA DE ENVASES | DEDUCIBLES OBLIGATORIOS POR EMBARQUE | | |
|------------|------|--|--------------------------|--------------|----------------------|-------------------------------------|--------|---------|-----------------------------|--------------------------------------|------------|--------------|
| CLAVE | TIPO | DESCRIPCION | | | | | | | | ROBO PARCIAL | ROBO TOTAL | DEMÁS RESGOS |
| 0650 | 1 | Focos y tubos fluorescentes | 20 | 50 | 10 | - | 100 | - | - | 3% | 10% | 3% s/m. |
| 0660 | 1 | Frutas y verduras frescas, plantas y flores sin incluir daños por fallas del sistema de refrigeración | 10 | 30 | - | 10 | - | - | - | 3% | 10% | 10% s/m. |
| 0670 | 1 | Frutas y verduras frescas, plantas y flores, incluyendo daños por fallas del sistema de refrigeración | 20 | 60 | - | 20 | - | - | - | 3% | 20% | 20% s/m. |
| 0680 | 3 | Frutas secas. Embarques locales | 20 | 120 | 20 | 10 | 25 | - | 10 | 3% | 20% | 3% s/m. |
| 0690 | 3 | Frutas secas. Embarques extranjeros | 40 | 235 | 45 | 20 | 55 | - | 20 | 3% | 20% | 3% s/m. |
| 0700 | 2 | Ganado y Aves de pie | 8 | - | - | - | - | - | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0710 | 4 | Gases en Cilindros | - | - | 4.5 | - | 9 | - | 4.5 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0720 | 3 | Grasas animales vegetales y minerales en envases de polietileno | 5 | - | - | 10 | - | - | 30 | 3% | 10% | 3% s/m. |
| 0730 | 4 | Grasas animales vegetales y minerales en envases de cartón | 4.5 | - | 18 | 9 | - | 13.5 | 13.5 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0740 | 5 | Grasas animales vegetales y minerales en envases metálicos o carro-tanque | 4 | - | - | - | - | 12 | 12 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0750 | 2 | Hielos de pescado | 10 | - | 75 | 5 | - | - | 75 | 3% | 10% | 3% s/m. |
| 0760 | 5 | Hielos en sacos | 10 | - | 75 | 5 | - | - | 75 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0770 | 5 | Herramientas ligeras de mano. Embarques locales | 50 | 250 | 30 | - | - | - | - | 3% | 10% | 3% s/m. |
| 0780 | 5 | Herramientas ligeras de mano. Embarques extranjeros | 100 | 500 | 70 | - | - | - | - | 3% | 30% | 3% s/m. |
| 0790 | 4 | Hilos, hilas, estambres y fibras para hilado con empaque interior de polietileno dentro de cajas de cartón | 25 | 20 | 90 | 15 | 30 | - | - | 3% | 20% | 1% s/m. |



| MERCANCIAS | | ROBO DE SULTO POR ENTERO | ROBO PARCIAL | MOJADURA Y OXIDACION | CONTACTO CON OTRAS CARGAS O MANCHAS | ROTURA | DERRAME | MERMA POR ROTURA DE ENVASES | DEDUCIBLES OBLIGATORIOS POR EMBARQUE | | | |
|------------|------|--|--------------|----------------------|-------------------------------------|--------|---------|-----------------------------|--------------------------------------|--------------|------------|---------------|
| CLAVE | TIPO | | | | | | | | DESCRIPCION | ROBO PARCIAL | ROBO TOTAL | DEMÁS RIESGOS |
| 0800 | 4 | Hilos, hilazas, estambres y fibras para hilado en envase interior de polibleno | 30 | 25 | 40 | 20 | 35 | - | - | 3% | 20% | 1% s/m |
| 0810 | 1 | Huevo | 25 | 10 | 15 | 15 | 130 | - | - | 3% | 10% | 10% s/m |
| 0820 | 5 | Hule crudo, gutayula y látex | 4.5 | - | 9 | 4.5 | - | - | - | 3% | 10% | 1% s/m |
| 0830 | 3 | Insecticidas en polvo, en envases de papel | 10 | - | 100 | - | - | - | 135 | 3% | 10% | 3% s/m |
| 0840 | 3 | Insecticidas en polvo, en envases de cartón | 10 | - | 50 | - | - | - | 80 | 3% | 10% | 3% s/m |
| 0850 | 4 | Insecticidas líquidos en tambores metálicos | 4 | - | - | - | - | 8 | 8 | 3% | 10% | 1% s/m |
| 0860 | 3 | Insecticidas líquidos en envases de plástico rígido | 4.5 | - | - | - | 9 | 18 | 18 | 3% | 10% | 1% s/m |
| 0870 | 3 | Instrumentos de precisión | 18 | 40.5 | 94.5 | - | 103.5 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m |
| 0880 | 3 | Instrumentos musicales (excepto pianos, órganos y análogos). Embarques locales | 13.5 | 18 | 27 | - | 22.5 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m |
| 0890 | 3 | Instrumentos musicales (excepto pianos, órganos y análogos). Embarques extranjeros | 27 | 36 | 54 | - | 45 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m |
| 0900 | 5 | Jabones | 18 | 13.5 | 18 | - | 4.5 | - | - | 3% | 10% | 1% s/m |
| 0910 | 5 | Jarcería | 9 | 13.5 | 18 | - | 27 | - | - | 3% | 10% | 1% s/m |
| 0920 | 3 | Joyas finas | 117 | 121.5 | - | - | 9 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m |
| 0930 | 3 | Joyería de fantasía y artesanías metálicas | 115 | 300 | 60 | - | 25 | - | - | 3% | 30% | 3% s/m |



| MERCANCIAS | | | ROBO DE BULTO POR ENTERO | ROBO PARCIAL | MOJADURA Y OXIDACION | CONTACTO CON OTRAS CARGAS O MANCHAS | ROTURA | DERRAME | MERMA POR ROTURA DE ENVASES | DEDUCIBLES OBLIGATORIOS POR EMBARQUE | | |
|------------|------|--|--------------------------|--------------|----------------------|-------------------------------------|--------|---------|-----------------------------|--------------------------------------|------------|---------------|
| CLAVE | TIPO | DESCRIPCION | | | | | | | | ROBO PARCIAL | ROBO TOTAL | DEMÁS RIESGOS |
| 0940 | 3 | Jugetería y artículos deportivos Embarques locales | 20 | 85 | 30 | - | 35 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m. |
| 0950 | 3 | Jugetería y artículos deportivos Embarques extranjeros | 40 | 175 | 60 | - | 65 | - | - | 3% | 30% | 3% s/m. |
| 0980 | 5 | Lanas en pacas | 13.5 | - | 22.5 | 13.5 | - | - | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0970 | 3 | Lata de. Embarques locales | 20 | 120 | 20 | 10 | 25 | - | 10 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 0980 | 3 | Lata de. Embarques extranjeros | 40 | 295 | 45 | 20 | 55 | - | 20 | 3% | 30% | 3% s/m. |
| 0990 | 2 | Leche en pipas | 5 | - | - | - | - | 30 | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1000 | 1 | Leche fresca en botellas o envases de cartón o plástico | 4 | - | - | - | - | 4 | 20 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1010 | 4 | Leche en latas | 12 | 16 | 16 | - | - | - | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1020 | 3 | Leche fresca en botas metálicas | 4 | - | - | 12 | - | 4 | 4 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1030 | 4 | Libros y revistas | 16 | 16 | 40 | 20 | 16 | - | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1040 | 3 | Lino leuma | 13.5 | 9 | 18 | - | 148.5 | - | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1050 | 5 | Llanas y artefactos de hueso | 24 | 24 | - | - | - | - | - | 3% | 30% | 1% s/m. |
| 1060 | 5 | Madera aserrada en trozos | - | - | 8 | - | - | - | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1070 | 5 | Madera aserrada | - | - | 32 | - | - | - | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1080 | 4 | Madera labrada o laminada (triple) | 5 | - | 40 | 30 | - | - | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1090 | 3 | Maquinaria nueva y refacciones | 9 | 18 | 40.5 | - | - | - | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1100 | 3 | Máquinas de coser, de oficina y de tejer, partes y refacciones | 27 | 13.5 | 36 | - | - | - | - | 3% | 20% | 1% s/m. |



| CLAVE | TIPO | MERCANCIAS DESCRIPCION | ROBO DE SULTO POR ENTERO | ROBO PARCIAL | MOJADURA Y OXIDACION | CONTACTO CON OTRAS CARGAS O MANCHAS | ROTURA | DERRAME | MERMA POR ROTURA DE ENVASES | DEDUCIBLES OBLIGATORIOS POR EMBARQUE | | |
|-------|------|--|--------------------------------------|-----------------|----------------------------|---|--------|---------|---|--|---------------|------------------|
| | | | | | | | | | | ROBO PARCIAL | ROBO TOTAL | DEMÁS RIESGOS |
| 1110 | 1 | Mariños y pescados, sin incluir daños por falla del sistema de refrigeración | 25 | 30 | - | 30 | - | - | - | 3% | 20% | 10% s/m. |
| 1120 | 1 | Mariños y pescados, incluyendo daños por falla del sistema de refrigeración | 50 | 60 | - | 60 | - | - | - | 3% | 10% | 20% s/m. |
| 1130 | 1 | Mármoles y pizarras en planchas | 8 | - | - | - | 212 | - | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1140 | 1 | Mármoles y pizarras en bloques | - | - | - | - | 16 | - | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1150 | 5 | Materiales eléctricos (excluyendo focos, bulbos, lámparas y además artículos de naturaleza frágil) | 16 | 32 | 12 | - | 8 | - | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1160 | 4 | Medicinas de patente | 8 | 8 | 16 | 12 | - | - | 24 | 3% | 30% | 1% s/m. |
| 1170 | 4 | Melazas en carros, tanque pipas o cisternas | - | - | - | - | - | 5 | - | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1180 | 2 | Menaje de casa (ver note No. 29 final) | 30 | 40 | 30 | 10 | 145 | - | - | 3% | 10% | 10% s/m. |
| 1190 | 5 | Mercerías. Embarques locales | 60 | 250 | 35 | - | - | - | - | 3% | 30% | 3% s/m. |
| 1200 | 5 | Mercerías. Embarques extranjeros | 100 | 500 | 70 | - | - | - | - | 3% | 30% | 3% s/m. |
| 1210 | 5 | Metales no preciosos en barras o laminas | 4.5 | 9 | 18 | - | - | - | - | 3% | 30% | 1% s/m. |
| 1220 | 5 | Metales no preciosos laminados | 5 | 10 | 200 | - | - | - | - | 3% | 20% | 3% s/m. |
| 1230 | 4 | Metales preciosos en barras o laminados | 450 | 450 | - | - | - | - | - | 3% | 20% | 1% s/m. |
| 1240 | 5 | Miel en tambores metálicos | 13.5 | - | - | - | - | 13.5 | 13.5 | 3% | 30% | 1% s/m. |
| 1250 | 5 | Minerales no preciosos en bruto | 4 | 8 | - | - | - | - | 8 | 3% | 30% | 1% s/m. |
| 1260 | 5 | Minerales preciosos en bruto | 225 | 225 | - | - | - | - | 8 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1270 | 5 | Minerales precipitados y concentrados no preciosos | 8 | 16 | - | - | - | - | 8 | 3% | 20% | 1% s/m. |



| CLAVE | MERCANCIAS | | ROBO DE BULTO POR ENTERO | ROBO PARCIAL | MOJADURA Y OXIDACION | CONTACTO CON OTRAS CARGAS O MANCHAS | ROTURA | DERRAME | MERMA POR ROTURA DE ENVASES | DEDUCIBLES OBLIGATORIOS POR EMBARQUE | | |
|-------|------------|---|--------------------------|--------------|----------------------|-------------------------------------|--------|---------|-----------------------------|--------------------------------------|------------|---------------|
| | TIPO | DESCRIPCION | | | | | | | | ROBO PARCIAL | ROBO TOTAL | DEMÁS RIESGOS |
| 1280 | 5 | Minerales precipitados y concentrados preciosos | 337.5 | 337.5 | - | - | - | - | 18 | 3% | 30% | 1% s/m |
| 1290 | 3 | Mosaicos y azulejos | 5 | - | - | - | 85.5 | - | - | 3% | 10% | 1% s/m |
| 1300 | 3 | Motores, bombas, bobinas y transformadores eléctricos | 9 | 18 | 40.5 | - | 45 | - | - | 3% | 20% | 1% s/m |
| 1310 | 3 | Muebles nuevos de madera | 12 | - | 16 | - | 72 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m |
| 1320 | 3 | Muebles nuevos de metal | 12 | - | 16 | - | 44 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m |
| 1330 | 2 | Muebles sanitarios | 9 | - | - | - | 117 | - | - | 3% | 10% | 1% s/m |
| 1340 | 5 | Papel embobinado | 4 | - | 40 | 8 | 84 | - | - | 3% | 10% | 1% s/m |
| 1350 | 4 | Papelería | 40 | 40 | 100 | 50 | 45 | - | - | 3% | 10% | 1% s/m |
| 1360 | 5 | Paraguas y sombrillas | 36 | 72 | 72 | 27 | - | - | - | 3% | 10% | 1% s/m |
| 1370 | 5 | Películas filmadas | 12 | 16 | 16 | - | - | - | - | 3% | 30% | 1% s/m |
| 1380 | 3 | Película virgen en rollos terminados | 12 | 32 | 40 | - | - | - | - | 3% | 30% | 1% s/m |
| 1390 | 3 | Película virgen en rollos para procesamiento | 30 | 80 | 100 | - | - | - | - | 3% | 30% | 3% s/m |
| 1400 | 2 | Perfiles de aluminio | 10 | - | - | - | 100 | - | - | 3% | 10% | 1% s/m |
| 1410 | 3 | Perfumería | 36 | 180 | 31.5 | 31.5 | 81 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m |
| 1420 | 2 | Petróleo y sus derivados en tanques | - | - | - | - | - | 10 | - | 3% | 10% | 1% s/m |
| 1430 | 3 | Planos, órganos y análogos. Embarques locales | 9 | 9 | 45 | - | 106 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m |
| 1440 | 3 | Planos, órganos y análogos. Embarques extranjeros | 18 | 18 | 90 | - | 216 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m |



| MERCANCIAS | | | ROBO DE BULTO POR ENTERO | ROBO PARCIAL | MOJADURA Y OXIDACION | CONTACTO CON OTRAS CARGAS O MANCHAS | ROTURA | DERRAME | MERMA POR ROTURA DE ENVASES | DEDUCIBLES OBLIGATORIOS POR EMBARQUE | | |
|------------|------|--|--------------------------|--------------|----------------------|-------------------------------------|--------|---------|-----------------------------|--------------------------------------|------------|---------------|
| CLAVE | TIPO | DESCRIPCION | | | | | | | | ROBO PARCIAL | ROBO TOTAL | DEMÁS RIESGOS |
| 1450 | 4 | Piel y cuero. Artículos de | 36 | 135 | 99 | 13.5 | 9 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m. |
| 1480 | 5 | Piel o cueros en cutr | 5 | 20 | 250 | 85 | - | - | - | 3% | 20% | 3% s/m. |
| 1470 | 4 | Pinturas en lizas metálicas | 16 | 16 | 8 | - | - | 4 | 4 | 3% | 20% | 1% s/m. |
| 1480 | 5 | Plástico. Anillos de | 16 | 36 | - | - | 40 | - | - | 3% | 20% | 1% s/m. |
| 1480 | 3 | Polietileno granulado y otras materias primas similares para la elaboración de fibras textiles artificiales, en envases de papel o polietileno | 5 | - | 40 | 125 | - | - | 75 | 3% | 10% | 3% s/m. |
| 1500 | 3 | Polietileno granulado y otras materias primas similares para la elaboración de fibras textiles artificiales, en envases de cartón | 5 | - | 25 | 70 | - | - | 40 | 3% | 10% | 3% s/m. |
| 1510 | 3 | Polietileno granulado y otras materias primas similares para la elaboración de fibras textiles artificiales, en cufes | 5 | - | 25 | 70 | - | - | 40 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1520 | 1 | Productos químicos en Demajuras | 4.6 | - | - | - | - | 45 | 80 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1530 | 3 | Productos químicos en polvo en envases de papel o polietileno | 10 | - | 100 | - | - | - | 135 | 3% | 10% | 3% s/m. |
| 1540 | 3 | Productos químicos en polvo en envases de cartón | 10 | - | 50 | - | - | - | 80 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1550 | 5 | Productos químicos no inflamables en envases de plástico rígido | 4.5 | - | - | - | 9 | 18 | 18 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1580 | 3 | Productos químicos inflamables en envases de plástico rígido | 4.5 | - | - | - | 9 | 18 | 18 | 3% | 10% | 1% s/m. |
| 1570 | 5 | Productos químicos no inflamables en tambores metálicos | 4 | - | 8 | - | - | 8 | 8 | 3% | 10% | 1% s/m. |



| CLAVE | TIPO | MERCANCIAS DESCRIPCION | ROBO DE BULTO POR ENTERO | ROBO PARCIAL | MOJADURA Y OXIDACION | CONTACTO CON OTRAS CARGAS O MANCHAS | ROTURA | DERRAME | MERMA POR ROTURA DE ENVASES | DEDUCIBLES OBLIGATORIOS POR EMBARQUE | | |
|-------|------|--|--------------------------------------|-----------------|----------------------------|---|--------|---------|---|--|---------------|------------------|
| | | | | | | | | | | ROBO PARCIAL | ROBO TOTAL | DEMÁS RIESGOS |
| 1580 | 4 | Productos químicos inflamables en tambores metálicos | 4 | - | 8 | - | - | 8 | 8 | 3% | 10% | 1% SM. |
| 1590 | 4 | Refacciones para automóviles y motocicletas (excluyendo cristales y demás artículos de naturaleza frágil). Embarques locales (incluyendo acumuladores) | 18 | 90 | 45 | - | 13.5 | - | - | 3% | 30% | 1% SM. |
| 1600 | 4 | Refacciones para automóviles y motocicletas (excluyendo cristales y demás artículos de naturaleza frágil). Embarques extranjeros | 36 | 180 | 90 | - | 22.5 | - | - | 3% | 30% | 1% SM. |
| 1810 | 3 | Refrescos embotellados | 12 | 16 | - | - | 40 | - | - | 3% | 30% | 1% SM. |
| 1820 | 3 | Refrescos | 49.5 | 121.5 | 36 | - | 148.5 | - | - | 3% | 30% | 1% SM. |
| 1830 | 5 | Ropa hecha, bonetería y lencería. Embarques locales | 18 | 36 | 36 | 13.5 | - | - | - | 3% | 30% | 1% SM. |
| 1840 | 5 | Ropa hecha, bonetería y lencería. Embarques extranjeros | 36 | 72 | 72 | 27 | - | - | - | 3% | 30% | 1% SM. |
| 1650 | 5 | Sal envasada | 4.5 | - | 9 | 4.5 | - | - | - | 3% | 10% | 1% SM. |
| 1660 | 1 | Seben y otros productos químicos o naturales en termorresistentes | 10 | - | - | 200 | - | - | 200 | 3% | 10% | 10% SM. |
| 1870 | 5 | Tabaco en rama en pacas | 9 | - | 83 | 45 | - | - | - | 3% | 10% | 1% SM. |
| 1680 | 5 | Tapetes y alfombras | 18 | 24 | 78 | 64 | - | - | - | 3% | 30% | 1% SM. |
| 1690 | 5 | Telas en fardos. Embarques locales | 13.5 | 4.5 | 31.5 | 13.5 | 4.5 | - | - | 3% | 30% | 1% SM. |
| 1700 | 5 | Telas en fardos. Embarques extranjeros | 27 | 9 | 58.5 | 27 | 13.5 | - | - | 3% | 30% | 1% SM. |
| 1710 | 5 | Tubería metálica | 8 | 8 | 16 | - | - | - | - | 3% | 10% | 1% SM. |



Anexos



| MERCANCIAS | | | ROBO DE BULTO POR ENTERO | ROBO PARCIAL | MOJADURA Y OXIDACION | CONTACTO CON OTRAS CARGAS O MANCHAS | ROTURA | DERRAME | MERMA POR ROTURA DE ENVASES | DEDUCIBLES OBLIGATORIOS POR EMBARQUE | | |
|------------|------|---|--------------------------|--------------|----------------------|-------------------------------------|--------|---------|-----------------------------|--------------------------------------|------------|---------------|
| CLAVE | TIPO | DESCRIPCION | | | | | | | | ROBO PARCIAL | ROBO TOTAL | DEMÁS RIESGOS |
| 1720 | 5 | Varilla de acero | 4 | - | 20 | - | - | - | - | 3% | 20% | 1% s/m |
| 1730 | 1 | Vidrio, artículos de | 10 | 5 | - | - | 290 | - | - | 3% | 10% | 3% s/m |
| 1740 | 1 | Vidrio plano | 10 | - | - | - | 250 | - | - | 3% | 10% | 3% s/m |
| 1750 | 5 | Viguetas de acero | 4 | - | 20 | - | - | - | - | 3% | 20% | 1% s/m |
| 1760 | 2 | Vinos y licores embotellados Embarques locales | 22.5 | 189 | 9 | - | 58.5 | - | - | 3% | 30% | 1% s/m |
| 1770 | 2 | Vinos y licores embotellados Embarques extranjeros | 55 | 415 | 20 | - | 125 | - | - | 3% | 30% | 3% s/m |
| 1780 | 5 | Vinos y licores en ppe o carro tanque | 5 | - | - | - | - | 50 | - | 3% | 30% | 1% s/m |
| 1790 | 5 | Yeso en sacos | 5 | - | 30 | - | - | - | 30 | 3% | 10% | 3% s/m |



ANEXOS

CAPITULO V



| EVOLUCION DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA | | | | | |
|--|----------|---------|------------|----------|--------------|
| LOS ULTIMOS 20 ANOS | | | | | |
| ANOS | UNIDADES | TRB | PORCENTAGE | EDAD | TONELAJE EN |
| | | | ESTATAL | PROMEDIO | CONSTRUCCION |
| 1976 | 62 | 516907 | 67 | 9.7 | 27000 |
| 1977 | 63 | 545878 | 69 | 10 | 57797 |
| 1978 | 67 | 616046 | 69 | 10 | 55000 |
| 1979 | 72 | 721128 | 69 | 10.8 | 58700 |
| 1980 | 73 | 868186 | 66 | 10.4 | 35000 |
| 1981 | 71 | 862524 | 79 | 9.5 | 75000 |
| 1982 | 84 | 1044887 | 74 | 9.7 | 96900 |
| 1983 | 94 | 1263607 | 61 | 10.9 | 188010 |
| 1984 | 95 | 1232541 | 63 | 11 | 181400 |
| 1985 | 97 | 1341748 | 56 | 12.3 | 170000 |
| 1986 | 97 | 1316480 | 58 | 11.8 | 224458 |
| 1987 | 89 | 1215170 | 64 | 11.3 | 234504 |
| 1988 | 90 | 1177148 | 69 | 11.4 | 188026 |
| 1989 | 98 | 1192959 | 68 | 10.9 | 79598 |
| 1990 | 92 | 1114971 | 77 | 12.1 | 52560 |
| 1991 | 63 | 1006307 | 81 | 12.4 | 33200 |
| 1992 | 58 | 884074 | 83 | 13.9 | 12600 |
| 1993 | 58 | 868644 | 85 | 15.2 | 90000 |
| 1994 | 53 | 819862 | 86 | 15.6 | 151350 |
| 1995 | 54 | 938861 | 72 | 13.7 | 52600 |
| 1996 | 47 | 839168 | 77 | 14.6 | |



| EVOLUCION DE LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA LOS ULTIMOS 20 AÑOS | | | | | |
|---|----------|------------|-----------------------|------------------|-----------------------------|
| AÑOS | UNIDADES | TRB | PORCENTAGE ESTATAL | EDAD PROMEDIO | TONELAJE EN CONSTRUCCION |
| 1977 | 868 | 7,372,752 | 66 | 11.1 | 4,107,297 |
| 1978 | 923 | 8,187,139 | 66 | 10.6 | 3,647,275 |
| 1979 | 894 | 8,986,961 | 65 | 10.1 | 3,021,231 |
| 1980 | 904 | 9,696,761 | 65 | 9.8 | 2,465,579 |
| 1981 | 918 | 10,536,203 | 66 | 9.6 | 2,092,178 |
| 1982 | 965 | 11,583,114 | 67 | 9.4 | 2,169,453 |
| 1983 | 988 | 11,888,941 | 64 | 9.5 | 2,143,564 |
| 1984 | 991 | 12,070,215 | 63 | 9.8 | 1,731,258 |
| 1985 | 1004 | 12,500,548 | 62 | 10.2 | 1,201,127 |
| 1986 | 995 | 12,795,760 | 63 | 10.4 | 1,360,198 |
| 1987 | 995 | 12,815,470 | 64 | 10.8 | 1,086,538 |
| 1988 | 956 | 12,432,600 | 64 | 11.3 | 1,101,849 |
| 1989 | 942 | 12,220,910 | 64 | 11.9 | 976,125 |
| 1990 | 898 | 12,008,440 | 65 | 12.5 | 845,383 |
| 1991 | 799 | 11,650,062 | 68 | 13.1 | 591,171 |
| 1992 | 724 | 10,549,690 | 73 | 13.6 | 1,070,974 |
| 1993 | 658 | 9,499,862 | 74 | 14.2 | 1,006,751 |
| 1994 | 601 | 8,939,761 | 72 | 14.6 | 847,137 |
| 1995 | 542 | 8,374,919 | 72 | 14.9 | 668,984 |
| 1996 | 477 | 7,245,841 | 70 | 14.9 | 790,394 |

| Marina Mercante Latinoamericana por país | |
|--|-----------|
| | TRB |
| Brasil | 5,393,593 |
| Argentina | 1,013,219 |
| México | 1,152,676 |
| Venezuela | 1,062,832 |
| Chile | 1,046,155 |
| Cuba | 628.159 |
| Ecuador | 393.872 |
| Perú | 277.712 |
| Colombia | 207.191 |
| Uruguay | 91.199 |
| Paraguay | 35.164 |
| Costa Rica | 2.509 |



Distribución de la Marina Mercante Mexicana bajo Pabellón nacional

| ARMADORES | UNIDADES | TRB |
|---|----------|--------|
| PETROLEOS MEXICANOS | 28 | 606060 |
| SECRETARIA DE COMUNICACIONES y TRANSPORTES | 6 | 31.758 |
| FIDEICOMISO E.N. | 1 | 12.094 |
| T.M.M. | 6 | 148430 |
| NAVIMIN | 2 | 26.707 |
| ARMAMEX | 4 | 14.119 |

| Operación y Ramo | |
|---------------------------|-------|
| Individual | 12.89 |
| Grupo y Colectivo | 21.55 |
| Accidentes y Enfermedades | 9.81 |
| Responsabilidad Civil | 2.56 |
| Maritimo y Transportes | 7.55 |
| Incendio | 11.08 |
| Agrícola | 1 |
| Crédito | 0.2 |
| Automóviles | 25.44 |
| Diversos | 7.93 |

| Porcentaje de Siniestralidad | | |
|------------------------------|--------|------------|
| | Primas | Siniestros |
| Responsabilidad Civil | 2.56 | 30.39 |
| Maritimo y Transportes | 7.55 | 95.63 |
| Incendio | 11.08 | 25.69 |
| Agrícola | 1 | 83.58 |
| Crédito | 0.2 | 45.63 |
| Automóviles | 25.44 | 74.29 |
| Diversos | 7.93 | 120.76 |
| Fuente . AMIS | | |



| Participación en el mercado | |
|-----------------------------|------------|
| | Porcentaje |
| Comercial América | 22.71 |
| Asemex | 21.74 |
| Grupo Nacional Provincial | 12.71 |
| Monterrey Aetna | 9.48 |
| Inbursa | 4.18 |
| Otras | 29.19 |

Fuente: AMIS

BIBLIOGRAFÍA

- 1) Angeluci, Enzo. Barcos Ayer, Hoy, Mañana. Barcelona, Edit. Argos, 1965. pp. 356.
- 2) Beltrán Montiel, Luis. Curso de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Ed. Astrea, 1992. pp. 630.
- 3) Bustamante, Roberto. Ingeniería Marítima. México, Editorial Litorales, 1959. pp. 1357.
- 4) Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. México, Editorial Herrero, S.A., 1984. Primera edición revisada, pp. 1001.
- 5) Cobo Cayón, Juan Fernando. Seguros y Reaseguros. Bogotá, Escuela Profesional de Seguros y Reaseguros, 1962, vol. 1, pp. 175.
- 6) Diccionario de la Lengua Española. Madrid, Real Academia Española, 1970. Décimo novena edición , pp. 1200.
- 7) Enciclopedia General del Mar. Barcelona, Ediciones Garriga, S.A., 1968. Segunda Edición. Vol. VII. pp. 1027 a 1030.
- 8) Fisher, H, El Seguro de Transporte de Mercancías, España, Editorial Compañía Suiza de Reaseguros, 1988, pp. 143.
- 9) Gómez, Alonso. y Robledo Verduzco. El Nuevo Derecho de Mar, Guía Introductiva a la Convención de Montego Bay. México. Editorial Porrúa. 1986.
- 10) González Hevia, Raúl. Manual de Seguro Marítimo. Madrid. Editorial Mapfre, S.A. 1976. pp. 131.
- 11) González Lebrero, Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1979, Tercera edición , p. 725.
- 12) Hardy Yvamy, E.R. LL.B. , Ph..D. Marine Insurance. London , Butterworths & Co. LTD, 1979, 3a edición , pp. 980.
- 13) Hernández Izal, Santiago. Derecho Marítimo. Barcelona, Edit. Cadi, 1968. Vol. 2. pp. 370.
- 14) Merrien, Jean. Historia de los Buques. Barcelona, Edit. Aymá, 1965, p. 376.

- 15) Mora Palencia, Mario, 1942 Mexicanos al Grito de Guerra ,México D.F. ed. Porrúa , 1992, pp. 188.
- 16) Olvera de Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo. México, Edit. Porrúa, 1981. p. 279.
- 17) Ray, José Domingo. Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 1964. pp. 551.
- 18) Salgado y Salgado, José Eusebio. El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional. México, UNAM , 1994. p. 73.
- 19) Salgado y Salgado, José Eusebio y Murguía Rosete, Antonio. La Bahía Histórica de California. México, Editorial Diana, 1976. p.1 65.
- 20) Sobarzo, Alejandro. Régimen Jurídico de Alta Mar. México, Editorial Porrúa, S.A. 1985, p. 427.
- 21) Venegas, Miguel. Noticias de la California y su conquista temporal y espiritual hasta el tiempo 1757. México, Editorial Layac, 1941. Vol. I, pp. 26 y 27.
- 22) Waldo Porges y Michael Thomas, The Merchant Shipping Acts, British Shipping Laws , Vol II, Stevens & Sons, London, 1963, sección 69, pp. 652. Sobarzo, Alejandro. Régimen Jurídico de Alta Mar. México, Editorial Porrúa, S.A. 1985, p. 327.
- 23) Zerecero, Mario. Los Seguros de Marítimo y Transportes. México, Banamex, 1960, pp. 364.

Leyes y Códigos

- 1) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, Editorial Porrúa, S.A. 1998. 124ª. edición, Colección Leyes y Códigos de México. Artículo 27. pp. 147.
- 2) Código Civil para el Distrito Federal. México, Editorial Porrúa, S.A. 1986. Quincuagésima edición, Colección Leyes y Códigos de México. pp. 634.
- 3) Código Penal para el Distrito Federal. México, Editorial Porrúa, S.A. 1998. 58ª. Edición, Colección Leyes y Códigos de México. pp. 335.

- 4) "Ley de Navegación." México, Edit. Delma, 1995. pp. 120.
- 5) " Ley de Navegación y Comercio Maritimos". Apéndice general. Cervantes Ahumada, Raúl. pp. 27. Derogada.
- 6) "Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros." . Seguros y Fianzas. México, Editorial Porrúa, S.A., 1990, p.9. vigésimo cuarta edición . Colección Leyes y Códigos de México
- 7) " Ley sobre el Contrato del Seguro". ...Artículo 1. Seguros y Fianzas. México, Editorial Porrúa, S.A., 1990, p.107. vigésimo cuarta edición . Colección Leyes y Códigos de México.

Revistas, Apuntes, Folletos

- 1) Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo, de la Licenciatura en Relaciones Internacionales de la Facultad de Ciencias Políticas Y Sociales, impartida por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, período 97-2.
- 2) Apuntes de la Cátedra de Seguro de Vida, impartida por el Act. José Enrique Peña V. En la carrera de Actuaría en la Universidad Nacional Autónoma de México, Campus Acatlán (ENEP) en el semestre 92-1.
- 3) Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), Tarifas, para 1996.
- 4) Curso Básico de Barcos, México, Reaseguros Alianza S.A.1994. pp. 38.
- 5) Estadisticamis, México, Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, cuarto trimestre de 1996, pp30.
- 6) Manual de Capacitación de los Seguros de Daños. México, Seguros Monterrey S.A. Fase I. 1988 pp. 45.
- 7) Manual de Seguro de Buques de Seguros Monterrey. pp. 37.
- 8) "Marine Insurance Developmens". The Insurance Forum. Zurich, Revista sobre la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, del Programa de Seguros, Volumen 1, noviembre de 1995, impresa por la Swiss Re, pp. 8 y 9.

- 9) Salgado y Salgado, José Eusebio. " El nuevo concepto del buque", PEMEX - LEX, México, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, enero- febrero de 1995, núm. 89-90, p. 18.
- 10) Salgado y Salgado, José Eusebio. La Legislación y Jurisprudencia Recientes del Derecho Marítimo Mexicano, con un breve Análisis Histórico (1521- 1993). México, editorial el Autor, 1993. Pp. 65.