

4 20721
213

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO



ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"ACATLAN"



"TRATADO SOBRE EL SEGURO MARITIMO" UNA
PROPUESTA DE LEY SOBRE LA MATERIA PARA EL
TERRITORIO MEXICANO"

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

KATHIA SAMANTA ORTIZ MERCADO

ASESOR: DR. JOSE EUSEBIO SALGADO Y SALGADO



MAYO 2003



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

KATHIA SAMANTA ORTÍZ MERCADO

Gracias **Dios**, por darme todo lo que me has dado a lo largo de toda mi vida, pero principalmente por darme la oportunidad de haber crecido rodeada de una maravillosa familia y por haber encontrado en mi camino gente tan especial, A Ti, Infinitas Gracias.

El presente trabajo no hubiera sido posible sin el apoyo de muchas personas. En primer lugar, debo agradecer a mi señora madre, **Doña Yolanda Mercado Vázquez**, la cual siempre me ha brindado todo su amor y apoyo en cada uno de mis proyectos, tanto moral como económico, y es por eso que a ti mamá te dedico gran parte de este triunfo el cual tú junto con todas las personas que me aman ya estaban esperando desde hacía ya un largo rato, a tí, mil gracias.

Agradezco de igual forma a mi señor padre **Don Raúl Ortiz Sánchez**, quien muy a su manera siempre me ha apoyado y me ha demostrado su amor, a tí papá, muchas gracias ya que sin tu ayuda y amor no hubiera logrado llegar hasta donde he llegado.

A mi hermana mayor, la **Lic. Nora Claudia Ortiz Mercado**, gracias hermana por todo tú amor y apoyo para que yo realizara este proyecto, y mil gracias por haberme hablado desde pequeña del Derecho Marítimo, ya que gracias a tí, desde hace ya más de doce años he sentido un profundo amor por esta materia, muchas gracias.

A mi hermana, la **Lic. Cinthya Ortiz Mercado**, quien de una u otra forma siempre me ayudó para la realización de este proyecto tan importante, y a la cual agradezco su amor hacía mi persona, gracias "Tía Micha", espero que tú también conserves siempre este trabajo en un lugar muy especial, así como yo conservo el tuyo.

A mi hermano, el **Lic. Raúl Ortiz Mercado**, mil gracias hermano por todo tu amor y ayuda que me haz brindado desde que nací, ya que sin eso no hubiera podido lograr muchos de mis triunfos, incluyendo este, a tí, mil gracias, y nunca olvides que te quiero.

A mi maestro, amigo y asesor, el **Dr. José Eusebio Salgado y Salgado**, a quien agradezco infinitamente su ayuda en la elaboración de este trabajo, y en especial su amistad y comprensión, a Usted, Mil gracias.

Muchas gracias al sinodo que favoreció mi trabajo de tesis.

Lic. José Arturo Espinosa Ramírez.

Lic. Martín García Martínez.

Lic. Juan José López Tapia.

Lic. Bonifacio Sánchez Martínez.

Gracias a todos mis amigos, pero principalmente a aquellos que siempre creyeron en mí, y aunque hoy día algunos ya no estén conmigo, Muchas, muchas gracias.



“EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO”

“El seguro puede ser clasificado entre las instituciones de previsión, porque es un resultado de la prudencia y de la previsión la ventaja que el asegurado disfruta en caso de siniestro. Avanzando los pueblos en la civilización, vemos como toma este contrato formas y caracteres propios y cómo, cuanto más aumentan los peligros a que están expuestos los buques y las mercancías, tanto más se multiplican las Sociedades de Seguros para separar aquellos peligros mismos. Es inútil querer convencer de las ventajas del Seguro. Mediante el mismo es posible el resarcimiento total o parcial del daño que sorprende, y es precisamente esta certeza la causa de un mayor desarrollo en la actividad económica, porque nunca avanza ésta con mayor fuerza que cuando existe seguridad en el porvenir. Y las ventajas no se limitan al asegurado únicamente, sino que repercuten sobre aquellos que prestan las cosas propias o las propias obras o trabajos. Cuanta mayor circulación de materiales, de mercancías y de trabajo, mayor aumento de salarios, retribuciones, beneficios y mayor bienestar para todos. Además, el Seguro hace más fácil la vida del crédito, porque aseguradas las cosas que se dan en garantía del mutuo, los capitalistas son más asequibles a facilitar capitales, seguros de que, aun cuando la obra del hombre o de la naturaleza destruyeran las cosas dadas en garantía, encontrarían un eficaz substitutivo en la indemnización que debería pagar el asegurador. Más fácil y más segura la vida del crédito, toda la actividad nacional se beneficia de ello y se convierte en excitante y ayuda de nuevas y más audaces empresas”

VIDARI.



INTRODUCCIÓN.

El contrato de "Seguro Marítimo", es un tema poco estudiado, sin embargo, es actual y de vital importancia para la economía de un país como el nuestro, el cual tiene un litoral de cerca de 11,000 kilómetros.

El proyecto de tesis que nos ocupa, se caracteriza por ser de singular importancia para la realidad marítima, jurídica y económica de nuestro país, ya que la rama de Derecho Marítimo ha sido olvidada por los juristas y legisladores del territorio nacional, dejando a un lado todo lo referente a la renovación de leyes sobre la materia, en especial lo relacionado con "El Seguro Marítimo".

Una característica muy particular del presente trabajo, es que no solo cuenta con estudios teóricos, sino que incluye documentos que son utilizados en la práctica tanto en México como a nivel mundial por las distintas empresas aseguradoras, tal es el caso del análisis de una póliza de "Seguro Marítimo" vigente en México, proporcionada por la empresa aseguradora GNP (Grupo Nacional Provincial), así como las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, junto con las Cláusulas Tipo de la UNCTAD, las cuales son de gran importancia en los mercados mundiales de seguros marítimos, ya que hay países que incluyen dentro de sus pólizas para buques de gran tonelaje dichas cláusulas, o sin incluirlas en sus pólizas, siguen la misma línea o patrón.

El presente estudio, nos lleva de la mano para comprender todo lo relacionado con el "Seguro Marítimo", desde que el hombre conoció el arte de navegar y comenzó a construir en primer lugar balsas y canoas, para después dar vida a los primeros barcos de la historia, descubriendo así la

necesidad de proteger de todo riesgo sus propiedades una vez comenzada la aventura marítima.

En primer lugar surgieron las figuras del préstamo marítimo y de la Gruesa Aventura, antecesores de lo que hoy conocemos como el contrato de "Seguro Marítimo"; Pero no fue sino hasta el año de 1688 en la Ciudad de Londres donde surgió el moderno contrato de "Seguro Marítimo", gracias a Edward Lloyd, creador de la primer sociedad clasificadora, misma que lleva su nombre y que hasta nuestros días sigue conservando el mismo prestigio de antaño.

En México, el contrato de "Seguro Marítimo" no es conocido sino hasta la llegada de los españoles, mismos que lo regulaban a través de las viejas Ordenanzas de Bilbao, siendo hasta el siglo XIX, cuando se regula por primera vez a través de Leyes mexicanas como lo son: El Código de Comercio de 1884, Código de Comercio de 1889, Ley sobre el Contrato de Seguro del 26 de agosto de 1935. D.O.F. 31 de agosto del mismo año, Ley de Navegación y Comercio Marítimo del 10 de enero de 1963, D.O.F. 21 de noviembre del mismo año, y por último la Ley de Navegación del 23 de diciembre de 1993. D.O.F. del 4 de enero de 1994.

A pesar de que México ha contado ya con varias Leyes para regular el contrato de "Seguro Marítimo", cabe destacar que no ha desarrollado una definición completa y adecuada de esta figura, la cual tiene como principal función la de eliminar los riesgos y la incertidumbre, generando así un aumento de eficacia, productividad y evitando así pérdidas para la empresa marítima.

El contrato de "Seguro Marítimo" se compone de tres elementos principales como lo son el asegurador, asegurado y beneficiario, y entre las características más importantes de este contrato se destaca la de ser válido únicamente a través de una póliza firmada por las partes, así como la obligación del asegurador de indemnizar al asegurado, siempre y cuando se haya realizado uno de los riesgos cubiertos por la póliza, mismos que dependiendo de su gravedad darán origen a una Avería Gruesa o al Abandono.

Toda vez que México carece de verdaderas Leyes de Navegación y principalmente sobre el Seguro Marítimo, el presente proyecto es presentado como propuesta de ley, toda vez que es un tema de gran importancia, y por tanto no me parece justo que quede como un simple Capítulo de la Ley de Navegación y siga dependiendo de la Ley sobre el Contrato de Seguro de 1935, ya que debido a la importancia del tema, merece su propia autonomía a través de una Ley.

Por lo antes expuesto, a fin de dar a conocer las características del "Seguro Marítimo", hemos dedicado el capítulo primero de este trabajo al concepto, contenido y características del "Seguro Marítimo", como lo son su definición, su régimen legal aplicable, los antecedentes históricos, su naturaleza jurídica y el objeto del contrato.

En el capítulo segundo se tratan los elementos del contrato de "Seguro Marítimo", así como el análisis de una póliza de "Seguro Marítimo" vigente en México, proporcionada por la empresa aseguradora GNP. (Grupo Nacional Provincial). Entre los principales elementos del contrato de "Seguro Marítimo" podemos encontrar los elementos personales como lo son el Asegurador, el Asegurado y el Beneficiario; Así como las obligaciones de cada uno como son: la indemnización y el pago de la prima.

Asimismo, se estudian las figuras de la Avería Gruesa y el Abandono.

El tercer capítulo nos habla de los seguros de casco, comenzando con el concepto del buque como figura principal de este tipo de contrato, y una reseña histórica de la navegación, posteriormente se estudiarán la clasificación de los buques, su nacionalidad y las Sociedades Clasificadoras, así como las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres y las Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de cascos en sus dos modalidades: Cobertura a Todo Riesgo y Cobertura de Riesgos Enumerados; y para finalizar mencionaremos los seguros de Protección e Indemnización (PANDI).

Hablando del cuarto capítulo podemos decir que trata los Seguro Marítimos de Carga, empezando por el Conocimiento de Embarque, el cual juega un papel importante dentro de los seguros de carga, y de igual forma que el capítulo tercero, este estudia las Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de carga en sus tres versiones: Cobertura a Todo Riesgo, Cobertura Intermedia y Cobertura Restringida.

Tratándose del capítulo cinco, podemos decir que trata los Riesgos de la navegación entre los que se encuentran las Averías, Arribadas forzosas y Abordajes principalmente, además dentro de este capítulo se encuentra un pequeño resumen de lo que sucedió con el "Titanic", el protagonista de una de las historias más famosas de hundimiento que se ha registrado en la historia moderna.

Pero sin lugar a dudas lo más sobresaliente de este trabajo es el capítulo seis, con el Proyecto que hemos elaborado como una propuesta legislativa, misma que recibe el nombre de: "Ley sobre el Seguro Marítimo para el territorio nacional", el cual cuenta con una gran variedad de temas

de gran importancia sobre la materia, mismos que no se encuentran en la actual sección de "Seguro Marítimo" de la Ley de Navegación de 1994.

Después de estudiar los diferentes códigos y analizar la situación del país, he llegado a comprobar que México no es el único país que requiere de una renovación en cuanto a la materia, ya que todos ellos son muy antiguos y no se han adaptado a la realidad mundial, basados en los adelantos tecnológicos y olvidando muchos aspectos de la materia para recurrir a la dependencia de Leyes aparentemente más completas. Lo que si es importante señalar al respecto es que México ha logrado separar a la materia a través de la Ley de Navegación, dejando de lado al código de comercio, del cual dependía anteriormente.

Gracias a la creación de dicha ley, nuestro país dio un gran paso al notar la importancia de la rama marítima, pero no fue más allá y se ha conformado con leyes mediocres, ya que nuestra reformada y vigente Ley de Navegación del 4 de enero de 1994, adolece de muchas cosas, entre ellas lo relativo al seguro marítimo, tema que ni siquiera tomaron en consideración, y sólo se concretaron a reproducir el capítulo IV del título tercero, denominado "del seguro marítimo", de la antigua Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963.

Por lo antes expuesto, es necesario que el Gobierno de nuestro país, junto con los juristas y legisladores, le den un nuevo giro a la materia de "seguros marítimos"; Al primero corresponde el apoyo a la industria marítima y aseguradora, así como un verdadero impulso académico al respecto, para que seamos los mismos mexicanos quienes nos hagamos cargo de la renovada industria, y no tengamos que recurrir a extranjeros por desconocimiento de la materia; También es necesario que los legisladores apoyados por los verdaderos juristas de nuestro país especialistas en la materia, tomen cartas en el asunto y realicen leyes más completas y adecuadas a la realidad nacional.



KATHIA SAMANTA ORTÍZ MERCADO



CAPÍTULO 1

“EL SEGURO MARÍTIMO”

CAPÍTULO 1.

“EL SEGURO MARÍTIMO”



“Hace cinco mil años, los Chinos que transportaban mercancías por el Río Yangtze adoptaron la costumbre de distribuir la carga entre muchos barcos al acercarse a los rápidos, se repartían pues el riesgo. Hoy día incluso los mayores aseguradores depositan sus mayores riesgos en una red global de responsabilidad financiera compartida”

Andrew Tobias, 1982.

El Código de Hamurabi, hace treinta y siete siglos, incluía disposiciones para estimular el comercio y la inversión. Si un viajero babilonio era asaltado, el gobierno local estaba comprometido a reponerle lo que hubiera perdido (hoy día, seguro de viaje). Si un granjero tenía una deuda, pero un desastre natural le afectaba, a éste le era perdonado el pago correspondiente a esa temporada (seguro de cosecha). Y si las mercancías de un comerciante no llegaban sanas y salvas a su destino, se le perdonaban las deudas que hubiera contraído para el financiamiento de su viaje (seguro de fletes).

Mil años después, surge el comercio marítimo de Rodas, pero el mecanismo es el mismo, los mercaderes de Rodas pedían dinero prestado para pagar sus viajes, dando como garantía lo único que tenían, "sus barcos y sus cargamentos"; si el viaje tenía éxito, se pagaban los préstamos más un interés; si un barco o un cargamento se perdían en el mar, se le perdonaban el préstamo y los réditos, éstos últimos lo suficientemente altos como para compensar la pérdida.

Los Romanos tenían sociedades financieras denominadas **collegia** organizadas para solventar los gastos de entierros, en ellas, los soldados romanos contribuían a un fondo para las familias de sus compañeros caídos en batalla.

Todos éstos acontecimientos han sido y seguirán siendo una especie de antecedente para los actuales seguros, pero lo cierto es que la moderna industria del seguro tuvo sus orígenes en la ciudad de Londres a finales del siglo XVII, en el legendario café de Edward Lloyd, donde se reunían todos los interesados en los negocios marítimos para intercambiar noticias, por lo que Edward Lloyd tuvo la idea de publicar el Lloyd News, en el cual se hablaba de todo lo que ocurría en el medio marítimo, convirtiéndose así su pequeño café en el lugar de reunión para todos aquellos que deseaban suscribir un seguro, siendo así el café de Lloyds la cuna del seguro moderno y Edward Lloyd su progenitor.

CAPÍTULO 1

“EL SEGURO MARÍTIMO”

1.1. DEFINICIÓN.

Del latín **securus**: cierto, firme y verdadero; las actividades relacionadas con el comercio marítimo principalmente, han sido diligencias de alto riesgo, por lo que los navieros desde muy remotos tiempos, se vieron en la necesidad de crear algo que pudiera ayudarlos a resarcir los daños sufridos en las aventuras marítimas.

El resultado fue “el seguro marítimo”, el cual, es sin duda alguna, uno de los más grandes y trascendentes inventos de la humanidad, ya que no sólo dio origen a la estadística, la cual sirve para analizar las probabilidades de riesgo y encuentra la manera más precisa de remediar el daño, sino que ayudó a esos grandes marinos a reparar los daños que sufrían en casi todas sus travesías por alta mar, provocando además, que los grandes comerciantes no desistieran de seguir utilizando ese medio para transportar sus mercancías por las enormes pérdidas que se veían reflejadas en cada viaje, y por si fuera poco, permitió que la industria del transporte marítimo siguiera creciendo hasta ser lo que es hoy en día.

De no existir un riesgo no habría razón de contratar un seguro, ya que el seguro es producto del riesgo. Todo riesgo provoca una preocupación, por lo que se busca la seguridad para protegerse del riesgo, es decir, hay la necesidad de protección que se logra con el seguro”,¹ es por eso que los seguros marítimos contemplan los riesgos derivados de la navegación y del transporte de mercancías por mar, y es, sin duda alguna, el más antiguo de los seguros, ya que, bajo sus distintas formas es el que ha precedido a todos los demás.

“El *Guidón de la Mer*”,² lo consideraba como un contrato, en el que una parte asegurado, ponía a cubierto el riesgo que podían correr su nave, las mercancías transportadas en ella, o cualquier tipo de mercancía de su propiedad que, por destino, debían afrontar los peligros derivados de un

¹ VÁZQUEZ DEL MERCADO. OSCAR. CONTRATOS MERCANTILES. 1a. EDICIÓN, EDITORIAL PORRÚA. MÉXICO. 1982. Pág. 176

² La obra conocida como “*Guidon de Mer*” (guía del mar), no fue una ley, sino una recopilación de usos y costumbres del mar, ésta contiene la primera regulación sobre el seguro marítimo, y fue la base de la ordenanza francesa de Luis XIV promulgada en 1681.

Dicha obra es clasificada por los juristas de obra notable, y de la cual se desconoce el autor, se dice que fue publicada en los años 1556 y 1584..

viaje por mar, sumamente inciertos en aquella época, pagando por ello una suma preestablecida al asegurador. Éste a su vez, contraía el compromiso de afrontar la consecuencia de todos los riesgos estipulados”.³

Pero para los tratadistas y leyes modernos les es necesario emitir su propia definición, las cuales son muy variadas, pero en esencia nos dicen lo mismo, por lo que al respecto nos comentan:

El tratadista Stevens dice: “ El seguro marítimo es un contrato de indemnización contra las pérdidas que acompañan a los riesgos y aventuras de mar sobrevenidas al navío, a la carga, al flete o a otro objeto cubierto por la póliza durante una travesía o determinado número de travesías, o bien durante el transcurso de un tiempo dado ” ⁴

El italiano Vidari dice al respecto: “ El contrato de seguro marítimo es aquel por el cual el asegurador, mediante un pago correspondiente al asegurado, que se llama prima, se obliga a resarcirle los daños que pueden recaer a causa de un determinado siniestro marítimo, sobre una cosa que el asegurado tiene interés en conservar ilesa .” ⁵

Para el argentino González Lebrero: “ El contrato de seguro marítimo es aquel por el cual una de las partes, asegurador, se obliga mediante el pago de una prima a indemnizar a la otra parte, asegurado, de los daños o perjuicios que pueda sufrir por un acontecimiento futuro e incierto que afecte algún interés como consecuencia de un riesgo marítimo” ⁶

Pero al respecto no debemos olvidar las definiciones que nos dan los españoles Garrigues, Broseta Pont y Uría, las cuales nos dicen lo siguiente:

“ El contrato de seguro marítimo es aquel por el cual el asegurador, a cambio de la prima que ha de pagarle el asegurado, se obliga a indemnizar a este, hasta el límite de la suma asegurada, los daños sufridos en el buque o en su cargamento por consecuencia de un riesgo de mar.

Garrigues.

“Contrato por el cual una persona (asegurador), se obliga a cambio de una prima, a indemnizar a otra (asegurado), hasta el límite de una suma fija, los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados en una

³ ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA TOMO XXV. EDIT LIBREROS, BUENOS AIRES, ARGENTINA, 1976.

⁴ IBÍDEM.

⁵ IBÍDEM.

⁶ GONZÁLEZ LEBRERO. RODOLFO. MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN. 3a EDICIÓN. EDITORIAL DEPALMA. BUENOS AIRES, 1979. p.545

expedición marítima, ó en cualquiera de los momentos de quietud que, en dependencia directa con ella, la precedan, interrompan o subsigan”

Uria.⁷

Para Broseta Pont “ El contrato por el que un asegurador, mediante la percepción de una prima se obliga a indemnizar en la forma y límites pactados, los daños que puedan sufrir los intereses inherentes a una o varias expediciones marítimas, ó a las operaciones que le precedan, acompañen o sigan .”⁸

Ya en nuestro país, el maestro Cervantes Ahumada decía que: “ Por el seguro marítimo, el asegurador conviene con el asegurante en asumir las consecuencias económicas de un riesgo marítimo y se compromete a cubrir en consecuencia la indemnización pactada, y el asegurante se obliga a pagar como contraprestación, una cantidad que recibe el nombre de prima”.⁹

Las definiciones antes mencionadas son unas cuantas de las muchas emitidas por diferentes tratadistas de todo el mundo a través de los años, pero que a mi criterio son de las más completas.

1.2. RÉGIMEN LEGAL APLICABLE.

En cuanto al régimen legal del contrato de seguro marítimo, podemos decir que ninguna ley da una definición como tal, sino que es preciso remontarnos a la Ley sobre el contrato de seguro, misma que en su artículo 10 nos da la simplista definición de contrato de seguro en general y que a la letra dice: “Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista por el contrato”. Esta definición como muchas dadas en nuestras leyes, es lo que se podría llamar un poco inexacta, ya que como dice Arturo Díaz Bravo, el empleo de la palabra **mediante**, que equivale a la expresión **por medio de**, parece indicar que la obligación de la empresa aseguradora sólo surge después de que se le ha pagado la prima, cosa que es incorrecta, pues como la misma ley lo dice en su artículo 21, fracción segunda:

“ El contrato de seguro: 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 a la condición de pago de la prima”; pues

⁷ GONZÁLEZ HEVIA, RAÚL. MANUAL DEL SEGURO MARÍTIMO. 2a. EDICIÓN. EDITORIAL MAPFRE, MADRID. 1980. pág. 17.

⁸ OLVERA DE LUNA, OMAR. MANUAL DEL DERECHO MARÍTIMO. 1a EDICIÓN, EDITORIAL PORRÚA, MÉXICO. 1981. pág. 199.

⁹ CERVANTES AHUMADA, RAÚL. DERECHO MARÍTIMO. 1a EDICIÓN. EDITORIAL HERRERO, S.A. MÉXICO. 1977. pág. 898.

tal obligación se perfecciona conforme a lo establecido en la ley mexicana, por el solo consentimiento verbal como lo señala el también artículo 21 fracción primera que a la letra dice: " El contrato se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta".

Y si bien, es cierto que la ley sobre el contrato de seguro no da una definición sobre el seguro marítimo y mucho menos se encarga de este, si cabe destacar que dicha ley en su artículo 3o. dice que: " El seguro marítimo se rige por las disposiciones relativas al Código de Comercio y por la presente ley en lo que sea compatible con ellas". ¹⁰ y ¹¹

En resumen y después de analizar todas las definiciones, podemos decir que son Contratos de Seguro Marítimo: " Todos aquellos en los cuales una persona denominada asegurador se compromete por el simple consentimiento verbal de las partes y posterior pago de una prima, a reparar un daño ó a pagar una suma de dinero hasta por el límite de la suma asegurada a otra persona llamada asegurado, en la forma y límites pactados, los detrimentos patrimoniales que sufra el buque o su cargamento por consecuencia de un riesgo de mar al realizar una expedición marítima ó en aguas interiores, ó durante operaciones terrestres que fueren accesorias, ya sea durante un número de travesías determinadas o durante el transcurso de cierto tiempo".

1.3. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL SEGURO MARÍTIMO.

Los estudios realizados sobre esta figura a través del tiempo, no ha permitido esclarecer su verdadero origen, lo único cierto es que el hombre siempre ha buscado la seguridad para sus seres queridos y sus bienes, es por eso, que comenzaremos con los datos más antiguos que hasta ahora hemos encontrado al respecto.

¹⁰ LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO. PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN DE 31 DE AGOSTO DE 1935.

¹¹ Es preciso destacar que el antes mencionado art. 3o de la Ley sobre el contrato de seguro debido a su antigüedad y a las malas revisiones a las que ha sido sometida, nos remite al Código de Comercio, siendo que este en lo que concierne a los contratos de seguros correspondientes a los artículos del 392 al 448, han sido derogados, lo mismo que todo lo referente al comercio marítimo, ya que todo lo relacionado con este tema se remitió a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el D.O. de la Federación del 21 de Noviembre de 1963, la cual fue derogada por la Ley de Navegación publicada el 4 de enero de 1994, con excepción del capítulo IV del título tercero del libro tercero, denominado "del Seguro Marítimo".

Se dice que ya en la India en el siglo II antes de Cristo, existía el Código del Manú, en el cual se hablaba del préstamo marítimo para la navegación, el cual presenta un antecedente a la gruesa aventura.¹²

De acuerdo con referencias que hace Pedro Hors y Baus, nos dice que Tito Livio¹³ narra el hecho de que los Patricios se encargaron de enviar elementos muy importantes para el ejército romano que combatía en España, logrando del Senado que les asegurase el cargamento por una importante suma, pero para estas fechas, no sólo ya se empezaba a manejar la figura del seguro, sino también el fraude, si es que ya en ese entonces existía la figura como tal; pues se dice que un Patricio llamado Postuminus de Pyrgé, llenó viejos buques con mercancía de muy poco valor e hizo naufragar los barcos durante su viaje. Esta mala acción no solo fue considerada como mala por el hecho de originar un fraude, sino porque ocurrió durante la segunda guerra púnica, en la que Roma se vio tremendamente afectada.

El Gobierno se vio intimidado por los financieros de la época, por lo que el Senado no quiso castigar al autor para no agravar a los Patricios, pero el pueblo en cambio dio origen a una acusación capital en contra de Postuminus que le obligó a expatriarse.

También el mismo Hors relata como en la antigüedad ya se conocía el seguro contra riesgos de la mercancía vendida, pues según el, Aristóteles narraba el caso de un mercenario que se comprometía a entregar el precio de todo esclavo fugitivo a quien le pagase la cantidad de diez dracmas por cada esclavo que fuera de su propiedad.¹⁴

De lo antes mencionado nadie tiene certeza de si es o no cierto, lo que si es verdad es que estos hechos fueron muy esporádicos, por lo que no podría decirse que son antecedentes directos del seguro, pero si cabe destacar que son precedentes interesantes de resaltar.

De acuerdo con datos más precisos, podría decirse que uno de los primeros orígenes del seguro data del texto hebreo "Talmud de Babilonia", en donde se destaca que entre los navegantes del Golfo Pérsico, cuando un naviero perdía su nave sin ser culpable, se le proporcionaba otro navío mediante un fondo común de marinos, mismo al que se debía pertenecer; Podría decirse que esta costumbre era una forma de asegurar un barco, pero lo cierto es, que tanto los hebreos como los griegos y los romanos,

¹² SALGADO Y SALGADO. JOSÉ EUSEBIO. APUNTES DE LA CÁTEDRA DE DERECHO MARÍTIMO.

¹³ Historiador latino nacido en Padua 64 ó 59 años antes de Cristo. autor de Una historia romana (desde los orígenes hasta el año 9 a.C.).

¹⁴ HORS Y BAUS. PEDRO. TRATADO DE LOS SEGUROS DE TRANSPORTES. EDITORIAL GUSTAVO GILI S.A., BARCELONA. 1944. pág. 90.

más que una institución de seguros, lo que manejaban era una especie de solidaridad familiar o comunal para afrontar los riesgos de las expediciones marítimas.

Otros tratadistas, atribuían su creación a los romanos, pero esa idea ya ha sido rechazada, puesto que se ha comprobado que los romanos no manejaban el contrato de seguro, sino una especie de préstamo a la gruesa al cual denominaban "foenius nauticum"¹⁵.

La figura del préstamo a la gruesa, fue sin duda la más utilizada hasta el siglo XIII d.C., fecha en que fue prohibida por el Papa Gregorio IX, por considerarla una práctica usurera.¹⁶ Tal vez como muchos autores piensan, esta prohibición a la gruesa, dio origen al verdadero contrato de seguro, ya que en los primeros siglos de la edad media surgió el seguro mutuo, es decir, "aquel en donde no existe asegurador como persona distinta de los asegurados, sino que ellos mismos forman un fondo común que se destina a reparar los daños que sufran los miembros de la mutualidad".¹⁷

¿Pero a quién realmente se le ocurrió la idea?, este es un tema de controversia, pues hasta la fecha nadie ha podido demostrar a quien se le debe la paternidad del seguro, unos dicen que fueron los flamencos, otros los españoles, algunos más dicen que fueron los portugueses, otros los italianos y hasta hay quien afirma que fueron los judíos franceses refugiados en Italia, los cuales fueron expulsados por el Rey Felipe V, creando estos una figura parecida al seguro con la finalidad de asegurar los bienes que estaban abandonando.

Pero la idea más generalizada es de que el seguro o prima tuvo realmente su origen en Italia, en donde se han encontrado libros de comerciantes florentinos y genoveses, así como un Decreto del Dux Gabric Adorno, de 1369, donde ya se mencionaban los seguros. A pesar de que lo antes dicho es una idea muy utilizada, algunos tratadistas mexicanos como el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado nos habla de que el seguro marítimo efectivamente tiene su origen en Italia y para ser más exactos precisamente en la ciudad de Génova, pero en el año de 1347. Pero lo que si no debemos pasar por alto es el hecho de que los primeros documentos legales de los que se tiene conocimiento son las célebres Ordenanzas de Barcelona dadas en 1435, mismas que son calificadas

¹⁵ El préstamo a la gruesa es un contrato de carácter aleatorio mediante el cual un acreedor participa de los riesgos del mar. El que se ve beneficiado con el préstamo queda liberado si la embarcación, o las cosas materia del contrato sufren daño o se pierden a causa de los riesgos que el prestador tomó a su cargo. Y en caso de que la pérdida sea parcial, el préstamo se reduce proporcionalmente, toda vez que la embarcación u objetos materia del contrato sean depurados de los gastos de salvamento

¹⁶ CERVANTES AHUMADA, RAUL. Op. Cit., pág. 896.

¹⁷ IDEM.

como la primera ley detallada sobre la materia, a esta le siguieron: " La Ordenanza del Gran Consejo de Venecia (1468), Estatuto de Florencia (1523), Ordenanzas de Burgos (1538), Ordenanzas de Sevilla (1556), Ordenanzas de Bilbao (1560), Ordenanzas de Carlos V y de Felipe II para los países bajos (1549-1563 y 1570), Costumbres de Amberes (1582), Ordenanzas de Amsterdam (1598), Ordenanza de Middelbourg (1600), Ordenanzas de Rotterdam (1604) y Edicto del rey de las Dos Sicilias (1622), etc. ¹⁸

1.3.1. LA CUNA DEL MODERNO CONTRATO DE SEGURO.

Al referirnos a los aspectos históricos más sobresalientes en la materia de seguros, no podemos dejar de mencionar al que sin duda es el centro más importante en materia de seguros, la ciudad de Londres Inglaterra, en donde el gran desarrollo de la moderna industria del seguro esta unido al nombre del Lloyd's de Londres, pues se dice que allá por el año de 1688,¹⁹ época en la que llegó el café²⁰ a Europa procedente del Mediterráneo oriental, el cual causó gran entusiasmo entre la población, pues a la obscura bebida se le atribuían propiedades medicinales, pues se decía que podía curar la gota, la hidropesía y el escorbuto y " No solo eso, sino que previene la pesadez y estimula la capacidad para los negocios ".²¹

Esta gran aceptación de la nueva bebida en occidente, dio origen a que se abrieran más de 300 cafés en toda la ciudad, pero ninguno tan especial como el de **Edward Lloyd**, propietario de un café-taberna (coffee-house)²², mismo que llevaba su nombre y que se ubicaba muy cerca de los muelles londinenses, en Tower Street; en el lugar se reunían los capitanes de regreso de sus viajes, para comentar lo acontecido en ellos, se daban noticias acerca de los piratas, de sus hazañas, de nuevas rutas, etc., pero lo que hacía cada vez más importante el renombrado café era el hecho de que se había convertido en el Centro de Contratación más importante para la compraventa de buques, ajustes de fletes, etc., pero lo más importante era la suscripción de seguros marítimos, pues a falta de compañías que se dedicaran a este giro, fueron los mismos marineros, con ayuda de

¹⁸ HORS Y BAUS. PEDRO. Op. Cit., pág. 90

¹⁹ 22 años después de que sucediera el trágico incendio que devastó la ciudad londinense por cinco días en 1666, y después del cual comenzaron a surgir las compañías de seguros contra incendios en la ciudad.

²⁰ Para estas fechas los londinenses todavía no se ponían de acuerdo en como llamar, y en especial como escribir el nombre de la bebida de color oscuro que acababa de llegar de tierras lejanas al continente europeo, pues en primer lugar lo llamaron *kauphy*, después *kauffee*, lo que derivó en la palabra inglesa *coffee*, misma que se sigue utilizando hasta nuestros días.

²¹ TOBIAS. ANDREW. LOS BANQUEROS INVISIBLES. EDITORIAL PLANETA. BARCELONA 1984, pág. 83

²² De acuerdo con referencias hechas por Pedro Hors y Baus, este dice que el café de Edward Lloyd fue el primer lugar en donde se sirvió el café en tazas.

banqueros, mercaderes, armadores, y en general, gente con dinero los que asumieron sus propios riesgos.

Para esas fechas, los navieros se reunían en el café de Lloyd para solicitar un seguro, para ello escribían las características del viaje proyectado, el nombre del barco, su capitán, los puertos que tocaría especificando la cantidad con que tenían que asegurar el navío y la carga, lo mismo el monto de la prima. Al mismo tiempo, otros parroquianos igualmente prósperos, aceptaban cuanto quisieran de la prima y del riesgo, escribiendo sus nombres a continuación en el mismo contrato.²³

El mismo Lloyd no aseguraba nada, su negocio era vender café, pero lo que sí hizo y con gran acierto fue hacer algo que en la época nadie hacía: "proporcionaba noticias". La gente de Lloyd iba y venía de los muelles al café con las noticias más importantes, mismas que eran leídas desde un púlpito, pero ya para 1698, Edward Lloyd tuvo la idea de publicar tres veces por semana una sola hoja titulada "**Lloyd's News**", (noticias del Lloyd's)²⁴. Esta idea revolucionaria fue la pauta para el crecimiento de la industria del seguro, pero como en toda historia, no faltó quien abusara de la industria del seguro, pues no todas las personas que suscribían lo hacían de buena fe, sólo con el ánimo de negociar, sino que también había quienes escribían nombres ficticios al pie de la hoja de seguro y se embolsaban el monto de las primas; de momento el plan era lo bastante bueno como para volverse costumbre, claro, si el barco no hubiera sufrido contratiempos, pero como era de esperarse, el barco se hundió y cuando los suscriptores ficticios hubieron de pagar se descubrió el fraude.

Pero lo anterior no fue el único capítulo que manchó la historia de los seguros, también para esa época, la actividad especuladora hizo su aparición en la ciudad de Londres a principios del siglo XVIII, fecha en que se podían comprar pólizas tan extrañas como las que se daban por muerte ocasionada a causa del consumo de Ginebra, contra las mentiras de los competidores comerciales, y por increíble que parezca hasta una póliza contra la llamada castidad femenina; Pero el Gobierno inglés al percatarse de tales hechos abolió en 1720 casi todas las compañías de seguros destinadas al lucro, excepto dos, pero como Lloyd's nunca ha sido una compañía aseguradora, quedó al margen de dicha disposición.

²³ Un viaje breve a un solo puerto, al mando de un famoso capitán, podía merecer una sencilla prima del 2% ó 2 libras por cada 200 aseguradas, a diferencia de los viajes más peligrosos, los cuales ameritaban una prima de hasta el 15%.

²⁴ El periódico de Lloyd, junto con el London Gazette eran los únicos medios impresos de la época, lo que demuestra el gran interés de la gente en el medio marítimo.

Cincuenta años más tarde, la especulación volvió a la ciudad con más auge, por lo que los suscriptores más sensatos del Lloyd's decidieron separarse del resto y mudarse a un nuevo local, asociándose formalmente en 1771, para ser exactos, fueron 79 personas las que integraron el nuevo Lloyd's como aseguradores individuales, convirtiéndose así, aún después de la muerte de Edward Lloyd en marzo de 1713, en el mayor y más antiguo mercado de seguros del mundo.

Los aseguradores individuales han jugado y siguen jugando un papel importantísimo en el desarrollo del seguro marítimo; aunque la complejidad de las relaciones comerciales y el incremento de los riesgos hagan más difícil cada día su supervivencia. En nuestros días, el Lloyd's, lo mismo que en los tiempos de Edward Lloyd, no se obliga a los contratos, ni asume responsabilidades respecto de las pólizas, quienes se obligan son sus miembros suscriptores (Underwriters).²⁵

1.3.2. LA CASA LLOYD'S EN LA ACTUALIDAD.

De acuerdo con los expertos en el tema, se dice que la casa Lloyd's cuenta en la actualidad con más de 4,000 suscriptores, agentes y empleados, quienes suscriben pólizas de seguros que producen primas de más de \$5,000 millones de dólares al año. Dicha cantidad es impresionante y nada despreciable para cualquier persona, sólo que para poder ser miembro del Lloyd's hay que presentar las credenciales adecuadas, tales como estar recomendado personalmente por otro miembro y demostrar al comité de admisiones que tiene títulos prontamente realizables por más de \$300,000 dólares aproximadamente; una carta de crédito de su banco contra el valor de sus títulos financieros servirá de fianza a una cantidad concordante con el número de primas que desea suscribir anualmente. Después de este pequeño requisito, hablamos de una inversión inicial " en efectivo ", de aproximadamente \$5,000 dólares de cuota por inscripción y otros gastos, y sobre esa inversión después de 3 años²⁶ empezará a percibir sus beneficios, claro, a menos de que los sindicatos a los que se ha unido pierdan dinero y en cuyo caso se le requerirá que pague su parte. ²⁷

Pero además de tener la posibilidad de convertirse en una persona más rica, también sus miembros tienen el privilegio de estar en las filas integradas por el Duque y la Duquesa de Kent, la banda de rock Pink Floyd y muchas otras personalidades.

²⁵ En español *underwriter* significa suscriptor ó el que escribe debajo.

²⁶ Se requiere de tres años para cerrar los ejercicios correspondientes a cada año de operaciones, porque las reclamaciones tardan ese tiempo en resolverse.

²⁷ Esta mala suerte no siempre se da, ya que si el sindicato al que decide integrarse tiene una suerte razonable, es posible que uno jamás pague un centavo y, si en cambio, se pueden obtener ganancias por decenas de miles de dólares al año, sólo por ser rico y arriesgar su riqueza.

1.3.3. EL SEGURO MARÍTIMO EN MÉXICO.

El contrato de seguro en México no fue regulado sino hasta fines del siglo XIX, ya que antes este solo era regulado por las Viejas Ordenanzas de Bilbao y por los códigos de comercio que le siguieron; es por eso que la primera ley que regula este tipo de contratos data de fechas un poco más recientes. Tal es el caso de la Ley Sobre Compañías de Seguros del 16 de diciembre de 1892, la cual tenía la característica de que el contrato de seguro podía celebrarse libremente por particulares; y no fue sino hasta la Ley General de Sociedades de Seguros del 25 de mayo de 1926 cuando este tipo de contratos se configuró como un contrato de empresa²⁸, siendo hasta la Ley General de Instituciones de Seguros del 31 de agosto de 1935 cuando se marcó el momento más importante en materia de seguros en nuestro país, ya que dicha ley obligó al desarrollo de las compañías mexicanas de seguros y mexicanizó las reservas de las compañías aseguradoras del extranjero, al hacer obligatoria su inversión en el país. Sin embargo, hoy día las grandes empresas de seguros mexicanos están en manos de extranjeros, a excepción del Grupo Nacional Provincial (GNP), empresa que afortunadamente es una de las más grandes del país.

1.3.4. LOS USOS DEL SEGURO.

Con la finalidad de demostrar la importancia del seguro, es preciso destacar los servicios que presta. Un servicio común a todas las formas de seguro es que garantiza la protección contra siniestros importantes a cambio de pagos pequeños y fijos. El propietario se compromete a pagar una prima relativamente pequeña a intervalos determinados de tiempo (generalmente de forma semestral o anual), a su vez la compañía de seguros asume el riesgo de pérdidas cuantiosas o problemáticas, por ejemplo, a pesar de que un individuo sabe a la perfección que los incendios destruyen continuamente las embarcaciones o las mercancías que estas transportan, este no puede saber a ciencia cierta si sus bienes serán afectados, ni cuando, si le fuera posible prever con alguna exactitud los siniestros que pudieran causarle los incendios, tomaría sus precauciones anticipadamente sin ayuda del seguro.

Lo que resulta incierto respecto a un individuo, puede, sin embargo, ser calculado con bastante exactitud al tratarse de un grupo. Las estadísticas de seguros muestran que, por ejemplo, en lo referente a naufragios, se puede contar con que habrá cierta proporción de siniestros por causa de naufragios. Al considerarse un grupo suficientemente amplio,

²⁸ Como ya mencionamos, fue a partir de 1926 cuando el seguro mexicano se estipuló como un contrato de empresa, pero cabe destacar que las compañías de seguros pueden ser de dos tipos, ya sean sociedades anónimas o mutualistas. Las primeras son mexicanas cuando el 50% o más de su capital se encuentra en poder del Gobierno Federal o de algún organismo estatal.

expuesto al mismo tipo de pérdida financiera, los aseguradores están dispuestos a convertir la incertidumbre en certeza, garantizando a cada individuo a cambio del pago de una prima estipulada, que si su siniestro se produce será compensado por la compañía aseguradora.

El resultado que arroja la eliminación del riesgo y la incertidumbre resulta en un aumento de eficacia, productividad y ganancias para la empresa, ya que si un hombre de negocios expuesto a grandes riesgos financieros tiende a aminorar los peligros que pueda correr su empresa a través del seguro, mismo que a su vez le permite dedicar su atención a los pequeños detalles que le dan ventaja sobre sus competidores. Reduciendo el riesgo de pérdida, el seguro aumenta la anuencia de invertir capital en otros negocios; Tal es el ejemplo que nos da Robert Riegel en su Tratado sobre Seguros, el nos dice: " supongamos que un joven ha acumulado un pequeño capital y se le ofrece la oportunidad de invertir esta suma en un negocio de exportación. Puede estar muy confiado en el éxito de este negocio y dispuesto a arriesgar su futuro en ello, sin embargo, reflexiona las dificultades de los transportes trasatlánticos, los peligros de incendio y la falta de honradez. Puesto que su inversión representa una acumulación adquirida por ahorro y trabajo tesonero, rehusa arriesgar a menos que se introduzca el seguro como medio de protección. En esta forma el seguro promueve empresas facilitando la aventura en empresas nuevas.²⁹

Otra de las ventajas del seguro moderno es el establecimiento equitativo de los costos. Resulta de vital importancia para el éxito del negocio del seguro, que los gastos puedan establecerse equitativamente entre los aseguradores, de tal modo que cada uno pague de acuerdo con el riesgo y los gastos determinados por el tipo de seguro que contrató.

Todo individuo se encuentra expuesto a incontables riesgos, en relación con la vida, el esfuerzo físico, el negocio, etc., y la mayoría de los individuos tienen interés en salvarse siempre que sea posible de las consecuencias perjudiciales de tales riesgos.

Hay riesgos tan insignificantes, que los daños originados se aceptan sin ningún problema, pero algunos de ellos, implican por otra parte, serias consecuencias económicas que ningún individuo prudente desea enfrentar.

El seguro cumple con la interesante función de dar tranquilidad al asegurado en tanto siente que elimina el riesgo que adquiere el asegurador. También el seguro cumple una doble función, ya que por un lado crea en el público una conciencia de solidaridad para afrontar comúnmente las adversidades en el futuro, y por el otro logra la captación

²⁹ RIEGEL . ROBERT. JEROME S.. MILLER. SEGUROS GENERALES. PRINCIPIOS Y PRÁCTICAS. 5a. EDICIÓN. EDITORIAL COMPAÑÍA EDITORIAL CONTINENTAL S.A., MÉXICO. 1980. págs.24 y

de recursos a través del cobro de las primas, las cuales son invertidas creando así fuentes de producción, lo que da pauta a un mejor desarrollo económico.

1.3.5. LA GUERRA Y EL SEGURO MARÍTIMO.

Cuando el mundo se encuentra en estado de guerra, la marina mercante de ambos beligerantes y hasta neutrales, se encuentran expuestos a peligros inusitados causados por la acciones bélicas, mismas que son poco comunes en estado de paz. Cuando esto ocurre, hasta los buques de neutrales se exponen a ser capturados, hundidos y detenidos, así como a realizar viajes muy prolongados para evitar dichos peligros.

Como resultado de la guerra, tenemos primeramente el efecto que esta tiene de limitar los riesgos que los aseguradores privados están dispuestos a cubrir, ya que el seguro en tiempos de guerra no puede proporcionarse contra la captura de buques amigos, ni contra mercancías antes de ser embarcadas, etc., porque los aseguradores no pueden suscribir tales riesgos con cuotas que sean comercialmente posibles.

Un segundo efecto ocasionado por la guerra es el de crear una demanda de seguro marítimo que va más allá de la capacidad de las compañías aseguradoras, ya que los valores se ven aumentados y las marinas mercantes crecen rápidamente debido a que los países beligerantes necesitan todos los productos de primera necesidad para su pueblo, siendo este un motivo para que las compañías aseguradoras rechacen los riesgos azarosos.

Durante la primera Guerra Mundial, en los Estados Unidos, el monto de las primas era realmente alto, por lo que el seguro resultaba inaccesible para los propietarios. Lo anterior dio como resultado la creación de una Oficina de Guerra en 1914, misma que se dedicaba a asegurar los buques y cargamentos americanos y de sus aliados contra peligros marítimos o de guerra que las empresas aseguradoras no estaban dispuestos a cubrir. El resultado de sus operaciones fue excelente, ya que al término de la guerra no hubo pérdidas, pero dicha protección nunca se consideró como un seguro, sino más bien como un subsidio gubernamental a los cargadores y dueños de cascos con motivo de la guerra.

Actualmente en los Estados Unidos, se cuenta con instituciones como la War Shipping Administration, la cual se encarga de cubrir los riesgos que pueda sufrir un buque en caso de guerra³⁰.

³⁰ RIEGEL, ROBERT. OP. CIT. págs. 730-733.

1.4. NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.

Muy diversos son los criterios propuestos para clasificar a un contrato, pero tratándose de un contrato tan complejo como el de Seguro Marítimo, es imprescindible hacer mención a cada una de las características de dicho contrato, ya que de estas depende el mismo:

1.4.1. CONTRATO PRINCIPAL.

El contrato de seguro marítimo es de carácter principal, puesto que puede existir por sí mismo y tiene un fin propio e independiente de los demás, es decir, no es necesario que exista un acto jurídico previo a su realización.

1.4.2. CONTRATO BILATERAL.

Otra característica de este tipo de contratos es su bilateralidad, ya que en ellos, ambas partes se obligan recíprocamente, es decir, hay derechos y obligaciones para ambas partes. Por parte del asegurador, la obligación principal es la de pagar la indemnización al asegurado, y por parte del asegurado, la de pagar la prima respectiva.

1.4.3. CONTRATO ONEROSO.

Estos contratos son preponderantemente económicos, en virtud de que hay provechos y gravámenes para ambas partes.

1.4.4. CONTRATO CONSENSUAL.

Esta característica se la da el hecho de que para su perfeccionamiento no requiere de formalidades determinadas para su total validez, sino que solo es suficiente con el consentimiento y libre expresión de las voluntades de las partes.

1.4.5. CONTRATO INDIVISIBLE.

Con el término de indivisibilidad nos referimos a que este tipo de contratos no puede ser dividido, aún cuando se pueda renovar indefinidamente, o se divida la prima en fracciones para su pago.

1.4.6. CONTRATO ÚNICO.

Se dice que el contrato de seguro marítimo es único, ya que no depende de ningún otro contrato para su existencia.

1.4.7. CONTRATO DE TRACTO SUCESIVO.

Es decir que el cumplimiento de las prestaciones se realiza en un periodo de tiempo determinado, generalmente por un año, precisamente porque el asegurado puede pagar periódicamente la prima.

1.4.8. CONTRATO ALEATORIO.

La aleatoriedad de este tipo de contrato se da por el hecho de que los provechos y gravámenes dependen de una condición ó término de tal manera que no pueda determinarse la cuantía de las prestaciones en forma exacta, sino hasta que se realice la condición ó término. En el caso concreto del seguro, esta condición se da cuando ocurre el siniestro.

Se dice que el contrato de seguro es un contrato aleatorio, porque es el azar o la suerte la que decide quién sufrirá el beneficio ó la pérdida: si el asegurado ó el asegurador.

1.4.9. CONTRATO MERCANTIL.

El seguro marítimo es una institución de derecho moderno, pues surge como resultado de la cultura occidental, y actualmente todas las ramas de la actividad humana tienen relación con él. A este contrato se le considera acto de comercio en razón de lo dispuesto en el Código de Comercio de nuestro país, el cual dice en su art. 75 " La ley reputa actos de comercio: XVI.- Los contratos de seguros de toda especie, siempre que sean hechos por empresas"³¹.

De lo anterior se desprende que solo las empresas que se organicen y funcionen como instituciones de seguros pueden contratar el seguro, dado que se prohíbe a cualquier persona física o moral que no sea institución de seguros autorizada para hacerlo.

El contrato de seguro marítimo pertenece a esta rama por tratarse de un contrato sobre bienes muebles sujetos a la especulación mercantil, ya que no puede realizarse por nadie que no esté constituido como empresa.

1.4.10. CONTRATO INTERNACIONAL.

Este tipo de contrato adquiere la categoría de internacional por el hecho de que se da en el medio marítimo internacional..

³¹ CÓDIGO DE COMERCIO. 4a. EDICIÓN, EDITORIAL MCGRAW HILL. MÉXICO, 1999.

1.4.11. CONTRATO NOMINADO.

El contrato de seguro pertenece a este tipo por estar mencionado ó citado en el texto de las leyes mexicanas, e internacionales.

1.4.12. CONTRATO DE ADHESIÓN.

Dicho contrato pertenece a este rubro por el hecho de que el asegurador es quien impone las condiciones y es el asegurado quien se concreta a aceptar dichas estipulaciones.

1.4.13. CONTRATO DE BUENA FE.

Esta característica es sin duda alguna una de las más importantes, ya que como en ningún otro contrato, el asegurador confía plenamente en lo afirmado por el asegurado, es por eso, que se dice que a éste contrato lo rige la más exquisita buena fe.

Y si bien es cierto que esta característica existe en todos los regímenes obligacionales, no es menos cierto que en este contrato la ubicación del concepto es más rigurosa e impone una actuación leal de ambas partes.

1.4.14. CONTRATO COMPENSATORIO, INDEMNIZATORIO O RESARCITORIO.

Dicho contrato contiene dichas características por el simple hecho de que debe indemnizar al asegurado una vez que se presenta el riesgo y se realiza; Es decir, que procura solamente la reparación de los daños y perjuicios sufridos por el asegurado como consecuencia del siniestro, reintegrándose a la misma situación anterior al tiempo del hecho que originó el daño ó perjuicio³².

Como diría Hors: " Es un contrato de indemnización, porque su simple finalidad consiste en procurar al asegurado un rescimiento correspondiente al perjuicio experimentado ".³³

1.4.15. CONTRATO DE EMPRESA.

De acuerdo con otros especialistas en la materia de seguros, como lo

³² SALGADO Y SALGADO, JOSÉ EUSEBIO. PROGRAMA DEL CURSO DE LA MATERIA DE DERECHO MARÍTIMO. UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO, MÉXICO, 2001, pág. 7. EL SEGURO MARÍTIMO.

³³ HORS Y BAUS. PEDRO. OP.CIT. pág. 200.

es Kosack, el contrato de seguro marítimo es un contrato de empresa, riesgo y prima, por lo que presenta las siguientes características:

Primera: Es un contrato sinalagmático, puesto que el asegurador se obliga a pagar la indemnización del seguro, y el asegurado una prestación en dinero, que puede consistir en una prima, en un pago ulterior ó bien una parte contributiva;

Segunda: La obligación del asegurador depende de la realización de un acontecimiento que constituye el riesgo asegurado;

Tercera: La obligación que afecta al asegurado de pagar la prima no tiene por fin el de remunerar al asegurador, porque venga obligado a hacer algún día efectiva la obligación del seguro, sino porque corre el riesgo de tener que pagar eventualmente esta indemnización.

Cuarta: El contrato de seguro debe concertarse de forma independiente y no puede, en consecuencia, adjuntarse a otro contrato a título de contrato accesorio.³¹

1.5. EL OBJETO DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.

El objeto del contrato de seguro marítimo no es la cosa que está expuesta al riesgo marítimo, sino el interés que el asegurado tiene sobre ese bien; el interés asegurable es la relación existente entre el asegurado y el bien que se asegura, de forma que el primero sufra un perjuicio si el bien se pierde, avería ó resulte comprometida su responsabilidad de alguna forma. El interés asegurable debe existir mientras corren los riesgos, pero particularmente al tiempo de ocurrir el siniestro. El interés asegurable supone una relación económica y debe ser lícito, ya que de no existir un interés asegurable o no fuera legítimo, el contrato sería nulo.

Al respecto nos dice Lebrero, que tienen interés asegurable y por consiguiente pueden contratar seguro los propietarios de los buques y de las mercancías, los acreedores hipotecarios del propietario del buque, los acreedores prendarios de las mercaderías, y en general todo aquel que tenga interés.

Con respecto a los intereses asegurables las leyes mexicanas no dicen nada al respecto, por lo que nos es necesario remitirnos a la Ley de Navegación Argentina, misma que en su artículo 410 nos dice: " Todo interés sobre el buque, carga o flete puede asegurarse contra cualquier

³¹ ÍBIDEM. pág. 201.

riesgo de la navegación con exclusión de los que provienen del hecho intencional del dueño o titular del interés asegurado.

Son especialmente intereses asegurables los vinculados a:

- a) Buque ó artefacto naval;
- b) Provisiones y todo lo que hubiere costado la preparación del buque para el viaje o para su continuación;
- c) Efectos, expresión que comprende tanto la carga como cualquier otra cosa que sea materia del transporte;
- d) Flete correspondiente al transporte de mercaderías;
- e) Flete o precio del pasaje;
- f) Lucro esperado por la llegada de la mercadería a destino;
- g) Avería común;
- h) Salario del capitán y de la tripulación;
- i) Riesgo asumido por el asegurado.

Por extensión, son intereses asegurables los vinculados al buque en construcción.³⁵

1.5.1. EL BUQUE COMO OBJETO DEL CONTRATO.

En lo que respecta al buque ó artefacto naval, este puede ser objeto de varios intereses, y estos últimos ser objeto de contratos de seguro marítimo.

Con respecto a los riesgos e intereses que se refieren al casco o cuerpo del buque, González Hevia nos dice que existen tres modalidades de seguros:

a) **Seguros de riesgo de construcción:**

En este tipo de seguros la póliza garantiza la construcción desde el momento del acopio de los materiales hasta el de las pruebas de mar previas a la entrega al armador.

b) **Seguros de riesgos de Puertos:**

Aquí las pólizas o contratos cubren los riesgos que pueden ocurrir en el puerto donde se halla amarrado el buque por un tiempo indefinido, ya sea para servir de almacén o para otra finalidad; y

c) **Seguros de riesgos de navegación:**

Este tipo de seguro es sin duda alguna el más importante de los tres, ya que es el seguro de casco propiamente dicho que se refiere a la navegación del buque.³⁶

³⁵ GONZÁLEZ LEBRERO, RODOLFO. OP.CIT. pág.292.

³⁶ GONZÁLEZ HEVIA, RAÚL. OP.CIT. pág. 32.

El seguro del buque, por constituir una universalidad de hecho comprende:

- 1) El casco del buque y la quilla, cargado ó no cargado, en puerto ó en viaje, armado o desarmado, navegando solo ó acompañado;
- 2) La máquina, velas y aparejos, si el barco es de vapor;
- 3) El armamento;
- 4) Las provisiones, tanto víveres y combustibles, y en general todo lo que ha costado el buque hasta el momento de su salida;
- 5) Las cantidades dadas a la gruesa y sus premios;
- 6) El cargamento;
- 7) El lucro esperado;
- 8) El flete que se va a devengar;
- 9) La vida y la libertad de los tripulantes y pasajeros;
- 10) Todos los objetos comerciales sujetos a riesgo de navegación cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada.

Pero la contratación puede referirse a una parte de los objetos antes mencionados ó a todos ellos, conjuntamente o por separado. Sobre estos intereses se utilizan en la práctica internacional cláusulas comunes, en particular las elaboradas por el Instituto de Aseguradores de Londres (Institute of London Underwriters), de las cuales destacan dos tipos de pólizas:

- 1.- Las pólizas que cubren uno ó más viajes; y
- 2.- Las pólizas que cubren determinados periodos de tiempo.

Siendo estas últimas las que son utilizadas con mayor frecuencia en la práctica, ya que por lo general, los buques son asegurados por lapsos de doce meses.

En la práctica el valor del buque debe ser declarado por el asegurado en toda póliza que cubra un interés vinculado a aquél. Cuando las partes convienen que dicho valor es el de tasación, este se aplica a los efectos de la indemnización del siniestro. El valor asegurable comprende el del casco y el de todas sus pertenencias, más los gastos de armamento y el costo de las provisiones en la fecha en que comenzaron los riesgos.³⁷

De acuerdo con lo anterior, Lebrero nos señala que en la Ley Británica sobre seguros marítimos de 1906, el valor del buque a ser tenido en cuenta es el de la fecha en que comienza el riesgo, que en el caso común de los seguros por viaje es el del comienzo de cada viaje.³⁸

³⁷ De acuerdo con el artículo 244 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo mexicana, en su capítulo IV, del Seguro Marítimo, nos dice "Que se considera valor del buque el que tenga al iniciarse el riesgo".

³⁸ GONZÁLEZ LEBRERO, RODOLFO, OP.CIT. pág.554.

1.5.2. LA CARGA COMO OBJETO DEL CONTRATO.

El seguro del buque, sin otra designación comprende el casco y quilla, velas, aparejos, armamento y provisiones, pero no a la carga, aún cuando pertenezca al mismo armador, a no ser que se haga mención expresa en el contrato; Es por eso que la carga es generalmente asegurada por un viaje, pudiendo reconocerse dos tipos esenciales:

Las pólizas que excluyan la indemnización por avería particular, a menos que el buque se hunda, se incendie, explote o vare,³⁹ y aquellas que incluyen la avería particular, si bien solo cuando esta supere cierto valor mínimo de depreciación.⁴⁰

El valor de las mercancías se expresa en la póliza, pero si ello no se ha hecho, dicho valor será el que tengan en la época y lugar del embarque más todos los gastos realizados hasta su llegada a bordo, el flete debido ó anticipado a todo evento, así como la prima y los gastos del seguro, pudiendo agregarse los derechos de importación y cualquier otro gasto que deba pagarse en caso de llegada a destino, pero estos montos no pueden ser incluidos si no han sido efectivamente desembolsados.

Con respecto al seguro sobre mercancías, el art. 234 de la Ley de Navegación Mexicana, nos dice que " salvo pacto en contrario, la vigencia del seguro sobre las mercancías se iniciará en el momento en que estas sean entregadas al porteador, cesará en el momento en que sean desembarcadas en el lugar de su destino y se pongan a disposición del consignatario ".

Al respecto del tema tratado actualmente la utilización de contenedores para el transporte de mercancías, ha dado lugar a un nuevo reto para los mercados de seguros a nivel mundial, ya que en los nuevos clausulados hechos al respecto se deben de garantizar tanto los contenedores como las mercancías depositadas en ellos.

1.5.3. EL LUCRO ESPERADO COMO OBJETO DEL CONTRATO.

El lucro esperado es otro de los objetos que puede ser asegurado, entendiéndose como este la ganancia en expectativa derivada de una aventura marítima, la cual generalmente se refiere a las ganancias que se estimen de la venta de las mercancías en caso de llegar sanas y salvas a su destino.

³⁹ Estas pólizas se conocen por las iniciales L. A.P. ó F.P.A. . es decir. " libre de avería particular" ó " free of particular average".

⁴⁰ Estas pólizas se reconocen por las iniciales W.A. . o sea. "with average".

1.5.4. EL PRECIO DEL PASAJE COMO OBJETO DEL CONTRATO.

El seguro que cubre el precio del pasaje está diseñado para reponer el importe indicado en el boleto de pasaje ó en las tarifas correspondientes al asegurado, deduciendo de este la indemnización de los pasajeros, así como los gastos previstos y no efectuados.

1.5.5. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS COMO OBJETO DEL CONTRATO.

Tratándose de responsabilidad por daños a terceros, el asegurador responde por toda la suma que el asegurado se vea obligado a pagar a terceros a causa de una o varias colisiones o abordajes entre buques, originados en un mismo siniestro, así como los gastos y costas derivadas del juicio tramitado con consentimiento del asegurador, destinado a salvar la responsabilidad del propietario ó armador del buque asegurado, siendo este el objeto del siniestro.⁴¹



⁴¹ GONZÁLEZ LEBRERO, RODOLFO. OP. CIT. págs. 556-557.



CAPÍTULO 2.

**“ELEMENTOS DEL
CONTRATO DE SEGURO
MARÍTIMO.
ANÁLISIS DE UNA PÓLIZA DE
SEGURO MARÍTIMO VIGENTE
EN MÉXICO”.**

CAPÍTULO 2.

“ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO. ANÁLISIS DE UNA PÓLIZA DE SEGURO MARÍTIMO VIGENTE EN MÉXICO”.



Los seguros son acuerdos contractuales para que el asegurador compense al asegurado por la pérdida debida a un acontecimiento fortuito, es decir, el asegurado obtiene recursos acumulando pequeñas contribuciones de quienes quieren protegerse del riesgo de sufrir un daño aleatorio, creando así un fondo que permite recompensar a aquellos que sufren el daño, dichas contribuciones son denominadas primas. El contrato de seguro marítimo consiste en una póliza que especifica los términos estipulados entre las partes, por la cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado por una determinada cantidad en función de la prima desembolsada.

En el presente capítulo trabajaremos con una póliza de seguro marítimo vigente en nuestro país, proporcionada por la empresa aseguradora más grande del Territorio nacional, Grupo Nacional Provincial, la cual nos servirá como base para analizar de una manera más práctica lo que es en realidad el seguro marítimo en México.

CAPÍTULO 2.

“ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.

ANÁLISIS DE UNA PÓLIZA DE SEGURO MARÍTIMO VIGENTE EN MÉXICO”.

2.1. ELEMENTOS PERSONALES.

Del concepto de contrato de seguro marítimo, mismo que se vio en el Capítulo anterior, podemos deducir que existen tres elementos personales ó subjetivos, esto es, las partes ó sujetos de la relación jurídica, es decir:

- 1.- El asegurador;
- 2.- El asegurado, y
- 3.- El beneficiario.

2.2. EL ASEGURADOR.

En los orígenes del seguro marítimo, los aseguradores eran particulares, cosa que con el paso del tiempo y con el cada vez más creciente desarrollo del comercio y la propagación de la institución, se hizo imprescindible la acumulación de grandes capitales y una eficiente organización a fin de poder responder a las exigencias derivadas de la explotación de este tipo de contratos, por tal motivo, surgieron así las primeras empresas de seguros, mismas que asumieron diversas formas.

Podríamos decir que en términos generales, el asegurador es la persona física ó jurídica que se compromete a reintegrar cualquier pérdida financiera que pueda sufrir el asegurado dentro de la extensión del contrato, a cambio del cual el asegurado se compromete a pagar una retribución.¹²

El asegurador puede ser:

- a) Una empresa aseguradora¹³;

¹² SALGADO Y SALGADO. JOSÉ EUSEBIO. APUNTES DE CÁTEDRA DE DERECHO MARÍTIMO.”

¹³ CAPITAL SOCIAL DE LAS EMPRESAS ASEGURADORAS.

En éste tipo de sociedades el capital social no es un capital de explotación, sino que funciona más bien como un fondo de garantía¹³, es por ello que la ley establece la forma en que deberán ser constituidas, pues de acuerdo con el art. 29 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de seguros, nos dice que: “las instituciones de seguros deberán ser constituidas como sociedades anónimas de capital fijo ó variable, con arreglo a lo que dispone la Ley General de Sociedades Mercantiles, en cuanto no esté previsto en esta ley y, particularmente, a lo siguiente:

- b) Una asociación;**
- c) Un fondo del Estado;**
- d) El Estado mismo; o**
- e) Una persona en forma individual.**

En México, la figura del asegurador únicamente puede estar representada por una institución autorizada por el Gobierno, en los términos que señala la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, tal y como lo señala el art. 1o de dicho ordenamiento: "Las empresas que se organicen y funcionen como instituciones de seguros y sociedades mutualistas de seguros, quedan sujetas a las disposiciones de esta ley.

Las instituciones nacionales de seguros se regirán por sus leyes especiales y, a falta de éstas ó cuanto en ellas no esté previsto, por lo que estatuye la presente"⁴¹.

Asimismo, dicha ley en su art. 3o nos dice que: " En materia de actividad aseguradora:

1.- Se prohíbe a toda persona física o moral distinta de las señaladas en el art. 1o de esta ley, la práctica de cualquier operación activa de seguros en territorio mexicano".⁴⁵

Al respecto, también nos habla la Ley sobre el Contrato de Seguro, mismo que a la letra dice en su art. 2o: " Las empresas de seguros sólo podrán organizarse y funcionar de conformidad con la Ley General de Instituciones de Seguros "⁴⁶.

En general, y de acuerdo con nuestras leyes, podríamos decir, que el asegurador es la persona moral ó Institución de seguros, que asume un riesgo comprometiéndose a reintegrar cualquier pérdida financiera que pueda sufrir el asegurado dentro de los límites del contrato, recibiendo a cambio una retribución denominada prima.

1.- Deberán contar con un capital mínimo pagado por cada operación o ramo que se les autorice, expresando en unidades de inversión, el cual se deberá cubrir en moneda nacional en el plazo previsto en esta fracción y que será determinado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público durante el primer trimestre de cada año, para lo cual deberán considerarse, entre otros aspectos, los recursos que sean indispensables para apoyar la adecuada prestación del servicio que representa la actividad aseguradora, la suma de capitales pagados y reservas de capital con que opere el conjunto de instituciones que integra el sistema asegurador, la situación económica del país y el principio de procurar el sano y equilibrado desarrollo del sistema y una adecuada competencia.

⁴¹ LEY GENERAL DE INSTITUCIONES Y SOCIEDADES MUTUALISTAS DE SEGUROS. 24 EDICIÓN. EDITORIAL PORRÚA. MÉXICO. 1990

⁴⁵ VÁSQUEZ DEL MERCADO. OSCAR. CONTRATOS MERCANTILES. 8a. EDICIÓN. EDITORIAL PORRÚA. MÉXICO. 1998. págs. 337 y 338.

⁴⁶ LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO. 24 EDICIÓN. EDITORIAL PORRÚA. MÉXICO. 1990

2.2.1. OBLIGACIONES PRINCIPALES DEL ASEGURADOR.

La obligación principal del asegurador es aquella consistente en asumir los riesgos convenidos, obligación de la cual resulta la de indemnizar al asegurado. Por otra parte, y como obligación secundaria, tiene el asegurador la de extender y entregar debidamente firmada al asegurado la póliza respectiva.

Según se deduce del precepto legal, la obligación principal del asegurador consiste en resarcir el daño ó pagar una suma de dinero al ocurrir el siniestro contractualmente previsto, configurando este el compromiso de la empresa aseguradora.

En general, podemos decir que las obligaciones del asegurador son tres:

- 1.- Asumir los riesgos convenidos;
- 2.- Extender y entregar debidamente firmada la póliza; e
- 3.- Indemnizar al asegurado.

2.2.2. ASUMIR LOS RIESGOS CONVENIDOS.

Si bien, la obligación de indemnizar al asegurado es la más importante, no podemos dejar de mencionar otra obligación no menos valiosa, como lo es la de asumir los riesgos convenidos, ya que si el asegurador no se comprometiera a asumir los riesgos, no tendría caso hacer uso de un seguro, en el cual la persona ó institución a la que le confiamos nuestros bienes no se compromete a nada, y por lo tanto, cada quién asumiría sus propios riesgos en lo particular.

La institución aseguradora se obliga primordialmente a asumir el riesgo mediante el pago de la prima, proporcionando así una certidumbre al asegurado, que esto es precisamente lo que trata de alcanzar el tomador al celebrar el contrato, puesto que el objeto de su interés radica en la conservación de la cosa y el provecho que de ella puede obtener, y no alcanzar una indemnización, la cual se cubrirá sólo en el caso de que ocurra el siniestro previsto en el contrato.¹⁷

2.2.3. EXTENDER Y ENTREGAR DEBIDAMENTE FIRMADA LA PÓLIZA.

El contrato de seguro en México, se perfecciona por el mero consentimiento de las partes, cosa que se deduce del art. 21 de La Ley Sobre el Contrato de Seguro que dice:

¹⁷ DÍAZ BRAVO. ARTURO. CONTRATOS MERCANTILES. 2a. EDICIÓN. EDITORIAL HARLA. MÉXICO, 1987. pág. 129.

“ El contrato de seguro:

1.- Se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la oferta”⁴⁸.

También de dicho consentimiento nos habla el art. 222, relativo al seguro marítimo, de la Ley de Navegación mexicana, mismo que a la letra dice:

“ El seguro marítimo.... se perfeccionará en el momento en que el solicitante tenga el conocimiento de su aceptación por el asegurador.....”⁴⁹.

Contrario a las leyes mexicanas, en España, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 737 del Código de Comercio vigente, en lo relativo a los seguros marítimos dice:

“ Para ser válido el contrato de seguro marítimo, habrá de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes....”⁵⁰.

A pesar de que en México, el contrato de seguro es válido únicamente con el consentimiento de las partes, la única y más adecuada forma de probar la existencia de dicho contrato es por escrito, y es por ello, que otra de las obligaciones del asegurador es la de emitir y entregar al asegurado ó a su representante la póliza, misma que es el documento que hace prueba plena del contrato.

Otra de las obligaciones del asegurador es la de interpretar las pólizas, puesto que estas en materia marítima pueden ser redactadas en idioma distinto al español y estructuradas de forma distinta, de conformidad con las costumbres jurídicas de otros países. De acuerdo con la Ley Argentina en materia de navegación, ésta cuenta con dos artículos referentes a la interpretación de las pólizas, el primero correspondiente al número 414 de la misma, el cual dice al respecto que:

“Cuando la cláusula de una póliza tenga una redacción ambigua u obscura, cuyo significado exacto no pueda establecerse mediante las reglas jurídicas de interpretación, ésta debe hacerse en contra de quién la hizo insertar en la póliza”⁵¹, y con respecto a los vocablos extranjeros, la misma ley en su artículo 415 dice:

“ Si no se establece que las partes entienden atribuir un sentido especial a las palabras extranjeras usadas en una póliza, y salvo que el uso del lugar les dé un significado determinado, debe aplicárseles la aceptación técnica y jurídica que tengan en el idioma a que pertenezcan”⁵².

⁴⁸ LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO. OP.CIT.ART.21

⁴⁹ LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO. EDITORIAL MCGRAW HILL. MÉXICO. 1999.

⁵⁰ CÓDIGO DE COMERCIO ESPAÑOL. LIBRO TERCERO. DEL COMERCIO MARÍTIMO. ART. 737.

⁵¹ CÓDIGO DE COMERCIO ARGENTINO. LEY DE NAVEGACIÓN 1857. ART. 414.

⁵² ÍBIDEM. ART. 415.

Lo antes dicho, son las reglas que estipulan las leyes argentinas para la interpretación de una póliza, mismas que podría decirse son lo bastante completas para interpretar una póliza confusa, ya que si bien, nuestra ley sobre seguros marítimos también nos habla de las reglas de interpretación, esta última sólo se limita a decir las siguientes líneas en su artículo 224:

“A falta de disponibilidad legal aplicable, las cláusulas oscuras ó confusas se interpretarán por la autoridad competente en el sentido menos favorable para quien las propuso”⁵³.

Sobre materia de interpretación, González Lebrero nos dice que en la Gran Bretaña, la Ley de Seguros Marítimos de 1906 y los tribunales, elaboraron una serie de reglas de interpretación, debido a la importancia del mercado de seguros británico y la extensa aplicación de prácticas y pólizas emergentes de las que destacan las siguientes:

- 1.- La intención de las partes debe tenerse especialmente en cuenta;
- 2.- La póliza debe ser considerada en su conjunto, y no parcialmente;
- 3.- El contenido de la póliza debe ser considerado según el significado natural y ordinario de las palabras;
- 4.- Los textos agregados al formulario impreso de la póliza deben tener prelación sobre el texto impreso;
- 5.- En caso de duda ó ambigüedad en el significado ó el efecto de las palabras, la póliza debe interpretarse en el sentido más favorable al asegurado;
- 6.- El término “ peligros de mar ”, se refiere solamente a los accidentes fortuitos ó siniestros del mar, pero no incluye la acción ordinaria de los vientos y de las olas.
- 7.- El término “ todos los demás riesgos”, incluye solamente riesgos similares en su naturaleza a los mencionados específicamente en la póliza.⁵⁴

2.2.4. INDEMNIZAR AL ASEGURADO.

Resarcir un daño ó pagar una suma de dinero al ocurrir un suceso contractualmente previsto, configura el compromiso de la empresa aseguradora, según se desprende del concepto legal.

Con respecto a las indemnizaciones pueden mencionarse dos criterios: en primer lugar, aquel según el cual al asegurado debe colocarse en la misma situación patrimonial en que hubiera estado de no haberse llevado a cabo la aventura marítima, y por el otro que a ese asegurado debe ubicársele en la condición económica en que se hallaría si aquella

⁵³ LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO OP.CIT. ART.224.

⁵⁴ GONZÁLEZ LEBRERO, RODOLFO. MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN. 3a EDICIÓN. EDITORIAL EDICIONES DEPALMA. BUENOS AIRES. 1979. págs. 574 y 575.

aventura marítima hubiera concluido exitosamente, es decir que en este segundo caso se admite la inclusión del beneficio que hubiere resultado.

La realización de los riesgos asumidos por el asegurador, es decir, la producción del siniestro, da nacimiento a la obligación de aquél de indemnizar al asegurado conforme a lo convenido entre las partes. En caso de siniestro, los aseguradores cubren sólo los riesgos específicamente descritos en la póliza. En cuanto a los siniestros, podemos decir que estos se dividen en dos categorías: *totales y parciales*. En los casos de pérdida total, real ó constructiva, la indemnización consiste en la suma total asegurada más los gastos de prueba y averiguación. Se dice que se incurre en una pérdida total real:

- 1.-Si el asegurado pierde la posesión de su propiedad, como cuando un enemigo captura el buque y lo condena;
- 2.-Si la propiedad deja de existir, como cuando un buque se hunde o el cargamento se quema;
- 3.-Si la propiedad deja de existir como cosa de ese tipo, por ejemplo: cuando materias alimenticias llegan en estado de putrefacción a su destino.

Por el contrario, una pérdida total constructiva se reconoce:

- 1.-Cuando la propiedad está dañada hasta el punto en que el costo de reparación es igual o superior al valor de la propiedad una vez reparada.

Tratándose de pérdidas parciales existen algunas hipótesis:

A) La pérdida de una parte del buque: este tipo de pérdidas parciales pueden ser de avería común o de avería simple, y se indemniza mediante el pago del costo razonable de reposición de esa parte afectada, de la que se deduce un porcentaje por la diferencia entre lo viejo y lo nuevo, de acuerdo con las Reglas de York-Amberes.

B) Daños sufridos por el buque: el asegurador debe indemnizar el costo razonable de la reparación correspondiente, quedando a cargo del asegurador los montos relativos a las reparaciones transitorias que debieron efectuarse por razones de economía ó para permitir la conducción del buque a un lugar donde pueda practicarse las reparaciones definitivas.

Si el buque ha sido reparado de forma parcial, la indemnización consiste en el monto de la reparación hecha menos las deducciones de viejo a nuevo. Tratándose de mercancías, si una parte del cargamento se perdiera totalmente, el asegurador deberá pagar una indemnización equivalente al porcentaje que resulte de la relación entre la suma asegurada y el valor real de la mercancía. Si las mercancías en su totalidad ó sólo una parte sufren averías, el asegurador deberá indemnizar

al asegurado según la relación entre la suma asegurada y el porcentaje del daño sufrido.

Si el buque asegurado ha sufrido un daño parcial, el asegurador debe pagar el monto de las reparaciones que establezcan los peritos designados para esos efectos, en la proporción correspondiente a la suma asegurada con respecto a la que no lo esté, previa deducción en concepto de reposición de nuevo por viejo, de los porcentajes resultantes de la Regla XIII de York-Amberes, 1994, misma que habla de las deducciones del costo de las reparaciones y a la letra dice: " Las reparaciones que se admitan en avería gruesa no estarán sujetas a deducciones por diferencia de 'nuevo a viejo' cuando el material viejo se sustituya en su totalidad ó en parte, por nuevo, a menos que el buque tenga más de quince años, en cuyo caso la deducción será de un tercio "⁵⁵.

Si las reparaciones han sido realizadas, su monto debe pagarse conforme al importe de las facturas correspondientes y por otros medios de prueba, incluyendo inspecciones periciales, y en proporción con las deducciones antes mencionadas. En los casos de avería particular y parcial, el porcentaje de la indemnización puede establecerse a elección del asegurado, determinando la diferencia entre el valor correspondiente a los efectos en buen estado en el lugar de destino y el que se obtenga en remate público en el estado en que se hallen, ó por peritaje del deterioro sufrido. El porcentaje de pérdida que resulte de uno u otro método, se aplicará a la cantidad asegurada, deduciendo previamente toda merma para fijar el monto de la indemnización.

C) PÉRDIDA PARCIAL DEL CARGAMENTO: Esta pérdida puede definirse como el deterioro en la calidad o como pérdida de una parte del cargamento.

D) PÉRDIDA PARCIAL DEL FLETE: El flete, los beneficios, etc., se encuentran incorporados en el buque o el cargamento, y es por eso mismo difícil de imaginar su pérdida como no sea por daños o destrucción de la propiedad en la que se encuentran representados.

2.2.4.1. MEDIDA DE LA INDEMNIZACIÓN.

En los casos de pérdida total, tanto real como constructiva, la indemnización consiste en la suma total asegurada más los gastos de prueba y averiguación. Es habitual en las pólizas de casco establecer que si durante la vigencia del seguro el buque sufriera siniestros, se deducirán del importe asegurado las sumas que el asegurador hubiera pagado o le aducare por siniestros anteriores, a menos que el asegurado restablezca

⁵⁵ REGLAS YORK-AMBERES 1994. REGLA XIII.

el valor convenido en la póliza pagando la prima correspondiente inmediatamente de recibir la indemnización por cada siniestro.

2.2.4.2. FECHA DE PAGO Y FORMAS DE EXIGIR LA INDEMNIZACIÓN.

Después de comprobados los daños y de producida la evidencia necesaria por el asegurado, el asegurador debe pagar la indemnización dentro del plazo previsto por la póliza, que generalmente es de treinta (30) días después de la entrega de los documentos justificativos de los daños.

Para empezar a entender mejor las características reales de una póliza, a partir de este momento comenzaremos a transcribir cláusulas de seguros marítimos referentes a cada tema, las cuales cuentan con vigencia en nuestro país.⁵⁶

Cláusula 1a. Lugar y pago de la indemnización.

“La Compañía hará el pago de cualquier indemnización en sus oficinas en el curso de los 30 días siguientes a la fecha en que haya recibido los documentos e informaciones que le permitan conocer el fundamento de la reclamación en los términos de éstas Condiciones Generales”⁵⁷.

También dicha póliza nos habla de una indemnización máxima en la siguiente cláusula:

Cláusula 2. Indemnización Máxima.

“Queda expresamente convenido y entendido que la Compañía no será responsable por una cantidad mayor que la suma asegurada, sin embargo, la Compañía pagará además los gastos de demanda, juicios y gestiones que se incurran en los términos de la cláusula 17, inciso A, Medidas de Salvaguarda”⁵⁸.

Para exigir al asegurador el cumplimiento de su obligación de indemnizar, el asegurado cuenta con dos acciones a fin de percibir la indemnización del seguro, el asegurado puede, a su libre elección, ejercer contra el asegurador las siguientes dos acciones:

- a) La avería; y**
- b) El abandono.**

⁵⁶ La póliza aquí analizada fue proporcionada por Grupo Nacional Provincial GNP, una de las aseguradoras más importantes de México, misma que puede estudiarse en los anexos del presente.

⁵⁷ SEGURO DE EMBARCACIONES DIVERSAS. GRUPO NACIONAL PROVINCIAL (GNP).. CLÁUSULA 19a.

⁵⁸ ÍBIDEM. CLÁUSULA 23a.

2.2.5. ACCIÓN DE AVERÍA.

El origen de la palabra avería es incierto, algunas personas dicen que proviene del idioma árabe, pero lo que sí es bien sabido es que dicha palabra se utiliza para designar cualquier daño, perjuicio, desmejora, deterioro ó gasto extraordinario, en general, se usa para referirse a daños materiales sufridos por cosas objeto de los contratos.

Pero para un mejor entendimiento de la palabra, es necesario que analicemos dentro del Derecho Marítimo, donde la palabra se vuelve aún más compleja, y es por eso que las siguientes definiciones hechas por tratadistas internacionales, y las mencionadas en las legislaciones mundiales serán de gran utilidad para entender las averías marítimas.

La primera definición a la que recurriremos será a la que nos da el diccionario: "Avería es un daño que padecen las mercaderías en el mar".⁵⁹ Otra es la que nos da el diccionario marítimo: "Daño que recibe la embarcación ó su cargamento".

Pero específicamente la palabra avería en Derecho Marítimo, es algo realmente complejo, por lo que a continuación daremos las definiciones más utilizadas por los tratadistas internacionales:

"Avería es un daño ó gasto no causado como elemento medial para conseguir o tratar de conseguir el fin de lucro de la explotación del buque".

Hernández Yzal.⁶⁰

"Avería es toda pérdida pecuniaria que puedan sufrir las personas interesadas en las expediciones marítimas".

Daniel Danjon.⁶¹

"El acto náutico jurídico de avería común consiste en un sacrificio, sea expensa, daño ó arriesgamiento extraordinarios, ejecutados oportunamente con la finalidad de lograr la seguridad de la expedición marítima ante un peligro de pérdida, común a todos los intereses compartidos en la misma".

Pedro Hors y Baus.⁶²

⁵⁹ DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. MADRID. 1970.

⁶⁰ HERNÁNDEZ YZAL., SANTIAGO. DERECHO MARÍTIMO. EDITORIAL CADI. BARCELONA. 1969. VOL. II. P.141.

⁶¹ DANJON, DANIEL. TRATADO DE DERECHO MARÍTIMO. MADRID. EDIT. REUS. S.A.. 1931. TRADUCCIÓN DEL FRANCÉS POR LUIS AGUIRRE FANAQUE.

⁶² HORS Y BAUS. PEDRO TRATADO DE LOS SEGUROS DE TRANSPORTES. EDITORIAL GUSTAVO GILI S.A.. BARCELONA. ESPAÑA. 1944. pág.379.

“ Se entiende por avería todo daño ó gasto extraordinario que se produce ó se hace respecto del buque ó de la mercadería, ó de ambos conjuntamente, durante el viaje y desde la carga hasta la descarga. Los daños ó gastos ordinarios no se reputan averías, como los gastos comunes de la navegación (pilotajes, derechos de puerto, etc.).

González Lebrero.⁶³

Si bien es cierto que las anteriores definiciones fueron hechas por especialistas en la materia, también es cierto que cada país en sus respectivas legislaciones cuenta con su propia definición, y es por eso, que me parece prudente añadir a ésta lista de definiciones las mencionadas por Pedro Hors y Baus en su libro Tratado de los Seguros, mismas que si bien, probablemente en la actualidad ya hayan cambiado, alguna vez fueron aceptadas por esos Estados y por tanto son de gran utilidad para comparar los distintos puntos de vista que a nivel mundial ha tenido la avería gruesa.

La siguiente lista de definiciones extranjeras copiadas fielmente del Tratado de Hors y Baus, a pesar de ser ordenada alfabéticamente, me fue preciso encabezarla por la definición que hace la Ley de Navegación mexicana en su artículo 115.

MÉXICO.- “ Se entiende por avería todo daño ó menoscabo que sufra la embarcación en puerto durante la navegación, ó que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino, así como todo gasto extraordinario en que se incurra durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga ó de ambos.

Las averías se clasifican en:

1.- Avería común ó gruesa es cuando se ha realizado ó contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio ó gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación por agua.

El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivos intereses; y

2.- Avería particular ó simple, toda la que no pueda ser considerada como común.

Las averías particulares son a cargo del propietario de la cosa que sufre el daño ó que realiza el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones por responsabilidad que pueda ejercitar contra terceros⁶⁴.

⁶³ GONZÁLEZ LEBRERO, RODOLFO. OP.CIT. , pág. 511

⁶⁴ LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO. OP. CIT. ART.115.

ALEMANIA.- “ Son averías comunes, los daños intencionados y los gastos hechos después de deliberaciones motivadas para el salvamento común del buque y de las mercancías después de su cargamento y partida, hasta su retorno y descarga ”. (art. 700 del Código de Comercio).

BÉLGICA.- “ Son averías comunes los gastos extraordinarios efectuados y los demás sufridos voluntariamente para el bien y salvamento del buque y mercancías; las demás averías serán particulares”. (art. 102 de la Ley Belga).

ESPAÑA.- “ Serán averías:

- 1.- Todo gasto extraordinario ó eventual que, para conservar el buque, el cargamento ó ambas cosas, ocurriese durante la navegación; y
- 2.- Todo daño ó desperfecto que sufiere el buque desde que se hiciera a la mar en el puerto de salida hasta dar fondo y anclar en el de su destino, y los que sufran las mercaderías desde que se cargaren en el puerto de expedición hasta descargarlas en el de su consignación ”. (art. 806 del Código de Comercio).

FINLANDIA.- “ La avería común comprende todo daño causado voluntariamente al buque ó al cargamento con el fin de salvarlos de un peligro inminente, así como todos los daños ó gastos voluntarios ó involuntarios, sufridos como consecuencia de las medidas tomadas con igual fin ”. (art. 133).

FRANCIA.- “ Son averías comunes los daños sufridos voluntariamente y los gastos hechos después de deliberaciones motivadas para el salvamento común del buque y de las mercancías, después de la carga y partida, hasta su retorno y descarga ”.

GRAN BRETAÑA.- “ Daños en avería común (general average) es una pérdida causada por un acto de avería común, ó como consecuencia directa del mismo (directly consequential). Tanto puede consistir en un gasto como en un sacrificio. Se produce acto de avería común cuando voluntaria y razonablemente se ejecuta un sacrificio ó se incurre en un caso de peligro, con el propósito de preservar la propiedad en riesgo en la aventura común ”. (Marine Insurance Act 1906, Art. 66, 1 y 2).

GRECIA.- “ Son averías comunes los gastos extraordinarios hechos y los daños sufridos voluntariamente para el bien y la salvación común del buque y del cargamento.....

No se considerarán averías comunes, aún cuando se hayan hecho voluntariamente para la salvación y beneficio común, los daños sufridos por el buque ó los gastos para él, si provienen de vicio propio ó vetustez del mismo, ó de una falta ó negligencia del capitán de la tripulación ”.

ITALIA.- “ Las averías comunes, los gastos extraordinarios y los daños sufridos voluntariamente para el bien y el salvamento común del buque y del cargamento ”.

PAÍSES ESCANDINAVOS.- “ Se reputan avería común todos los daños causados intencionalmente al buque ó al cargamento para salvarlos de un peligro común a ambos, así como todos los demás sacrificios hechos con el mismo fin y los gastos y daños ocasionados por tales medidas ó que han sido consecuencia directa”.

PORTUGAL.- “ Son averías gruesas ó comunes todos los gastos extraordinarios y los sacrificios hechos voluntariamente por el Capitán, ó según sus órdenes, con el fin de evitar un peligro para la seguridad común del buque y del cargamento, desde la carga y salida hasta la vuelta y descarga. (Art. 635). Habrá lugar a contribución a la avería gruesa, siempre que el buque y el cargamento se salven en todo ó en parte (Art. 639) ”.

RUMANIA.- “ Son averías comunes ó gruesas, los gastos extraordinarios hechos y los daños sufridos voluntariamente para la salvación común del buque y del cargamento ”.

RUSIA.- “ La avería es gruesa ó común cuando las pérdidas se han sufrido para salvar al buque, a los hombres, a la mercancía (Art. 444). Art. 2.- de la Ley Soviética de Septiembre de 1920: Se considerarán avería común todos los daños sobrevenidos al buque, al cargamento ó a ambos por orden intencional del Capitán para salvarlos de un riesgo marítimo inminente, así como los daños causados ulteriormente por tales medidas y los gastos efectuados con el mismo fin ”.

TURQUÍA.- “ Son averías comunes, en general, los daños causados voluntariamente en caso de peligro y sufridos como consecuencia inmediata de este peligro, así como los gastos hechos en circunstancias semejantes, después de deliberación motivada, para la salvación y beneficio común del buque y del cargamento mientras duren los riesgos. ⁶⁵ ”

2.2.5.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA AVERÍA GRUESA.

De acuerdo a lo señalado por Lebrero, la primera manifestación escrita de la Avería Gruesa se encuentra en la **Lege Rhodia de Jactu**, en la cual se hablaba de la **echazón** de mercancías para disminuir el peso del buque en peligro y así reestablecer el equilibrio mismo.

De dicha ley nos trasladamos al derecho romano en el **Digesto** y en **las Institutas de Justiniano**, en donde se le dedica todo un título a las

⁶⁵ HORS Y BAUS. PEDRO. OP CIT. págs. 378-380.

averías. Posteriormente las averías gruesas fueron reguladas por las **Leyes de Wisby, los Roles de Olerón** y en el **Consulado del Mar**, entre otros ordenamientos.

Se dice que entre tanto ordenamiento surgió un caos con respecto al concepto de avería, mismo que fue subsanado por las **Ordenanzas Francesas de 1681**, mismas que lograron la clasificación de las averías dividiéndolas en los dos tipos de averías que se conocen actualmente: las averías simples y las averías gruesas.

2.2.5.2. CLASIFICACIÓN DE LAS AVERÍAS.

Como ya mencionamos, las averías se clasifican en dos grupos:

- a) **Averías Gruesas ó Comunes;**
- b) **Averías Simples ó particulares.**

En ambas clases se trata de daños ó gastos extraordinarios, pero cuando estos son resultado de un hecho voluntario ó involuntario realizado en beneficio del buque ó de la carga, estaremos hablando de una avería simple ó particular, contrario a lo que sucede de una deliberación voluntaria y se ha hecho en favor y utilidad de todos los integrantes de la aventura, cosa que dará origen a una avería gruesa o común.

Al respecto González Lebrero dice que: “ el monto de las averías gruesas se reparte proporcionalmente entre el buque, la carga y el flete, siguiendo el principio tradicional y básico de que **todo aquello que sea sacrificado ó invertido en momentos de peligro para el beneficio de todos, debe ser repuesto mediante la contribución de todos** ”. ⁶⁶

2.2.5.3. AVERÍAS GRUESAS O COMUNES.

Según la regla A de York-Amberes de 1994, “ Existe un acto de avería gruesa solamente cuando intencionada y razonablemente, se realiza un sacrificio o se contrae un gasto extraordinario para la seguridad común, con el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura marítima común.....” Es decir, para que exista una avería gruesa se requieren de las siguientes condiciones:

a) **Que haya un peligro cierto y común, aunque no sea inmediato:** El acto de avería común debe darse frente a un peligro grave y cierto, aunque no necesariamente inminente, que afecte tanto al buque como a la carga. En la regla A de York-Amberes, 1994, se determina que el acto se ejecuta “**Para la seguridad común con el propósito de preservar**

⁶⁶ GONZÁLEZ LEBRERO, OP.CIT. pág. 512.

de un peligro los bienes expuestos en una aventura marítima común
”.

Dado lo anterior, debemos entender que debe haber un peligro probable ó temido para el buque y todo lo que representa, con un fundamento real hecho por el Capitán; mismo que por su experiencia y prudencia no puede tomar decisiones a la ligera, sino que las deberá de tomar de una manera fría y razonada.

b) Que el gasto ó sacrificio sea extraordinario: Es decir, que no sean gastos ordinarios a cuenta del fletante, tales como los gastos menudos y ordinarios propios de la navegación, como lo son el pilotaje de costas y puertos, los de lanchas y remolques, anclajes, visita, sanidad, cuarentenas, lazareto y demás llamados de puerto, los fletes de gabarras y descarga hasta poner las mercaderías en el muelle y cualquier otro gasto común a la navegación.⁶⁷

c) Que se realice un sacrificio voluntario: Es necesario para que pueda existir una avería gruesa, que el sacrificio sea deliberado y voluntario para evitar el daño y así salvar el buque ó cargamento en peligro, ó ambas si es posible.

d) Que tenga efecto útil. El objeto de todo acto de avería gruesa consiste en sustraer de un peligro a la aventura marítima. El acto debe tender a la eliminación del peligro, pero ello no significa necesariamente que deba existir una relación de causalidad entre aquel acto y el resultado previsto al tiempo de realizarlo, o sea que no es necesario que la salvación sea total, siempre que se obtenga siquiera algún beneficio común.

La póliza mexicana de seguro marítimo estudiada en el presente capítulo, nos habla de una cláusula de avería gruesa que dice:

**CLÁUSULA DE AVERÍA GRUESA.
COBERTURA BÁSICA.**

“Este seguro se extiende a cubrir la contribución que corresponda al buque hasta por su valor Asegurado en la Avería Gruesa o General, indicado en el Detalle de Coberturas de ésta póliza, que corresponde a la Suma Asegurada en la Cobertura de Pérdida Total del casco más la del equipo especial, que será pagada según las disposiciones del derecho mexicano conforme a las reglas de York-Amberes, si así se pacta, o conforme a las leyes o prácticas extranjeras que sean aplicables.

Cuando el valor que se le asigne al buque para propósitos de contribución en Avería Gruesa, o cuando el valor dado al buque en esta

⁶⁷ CÓDIGO DE COMERCIO ESPAÑOL. Art. 807.

póliza, resulten mayores que el monto del seguro, la responsabilidad de la compañía para propósitos de esta cobertura se limitará, dentro de la responsabilidad del asegurado, al mismo porcentaje que exista entre la suma asegurada y el valor dado al buque en esta póliza o dicho valor contribuyente”.

2.2.5.4. ACTO DE AVERÍA Y CONTRIBUCIÓN DE AVERÍA.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 811 del Código de Comercio Español: “ Serán averías gruesas o comunes, por regla general, todos los daños y gastos que se causen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento o ambas cosas a la vez, de un riesgo conocido y efectivo, y en particular las siguientes:

1.- Los efectos o metálico invertidos en el rescate del buque o del cargamento apresado por enemigos, corsarios o piratas, y los alimentos, salarios y gastos del buque detenido mientras se hiciere el arreglo o rescate.

2.- Los efectos arrojados al mar para aligerar el buque, ya pertenezcan al cargamento, ya al buque o a la tripulación , y el daño que por tal acto resulte a los efectos que se conserven a bordo.

3. Los cables y palos que se corten o inutilicen, las anclas y las cadenas que se abandonen, para salvar el cargamento, el buque o ambas cosas.

4.- Los gastos de alijo o transbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto o rada, y el perjuicio que de ello resulte a los efectos alijados o transbordados.

5.- Los daños causados a los efectos del cargamento por la abertura hecha en el buque para desaguarlo e impedir que zozobre.

6.- Los gastos hechos para poner a flote un buque encallado de propósito con objeto de salvarlo.

7.- El daño causado en el buque que fuere necesario abrir, agujerear o romper para salvar el cargamento.

8.- Los gastos de curación y alimento de los tripulantes que hubieran sido heridos o estropeados defendiendo o salvando el buque.

9.- Los salarios de cualquier individuo de la tripulación detenido en rehenes por enemigos, corsarios o piratas, y los gastos necesarios que

cause en su prisión , hasta restituirse al buque, o a su domicilio, si lo prefiere.

10.- El salario y alimentos de la tripulación del buque fletado por meses, durante el tiempo que estuviere embargado o detenido por fuerza mayor u orden del Gobierno, o para reparar los daños causados en beneficio común .

11.- El menoscabo que resultare en el valor de los géneros vendidos en arribada forzosa para reparar el buque por causa de avería gruesa.

12.- Los gastos de la liquidación de la avería ⁶⁸.

Con respecto a este tema González Lebrero nos dice que "debemos distinguir el acto de avería de la contribución de avería, ya que ambos responden a dos momentos de diversa naturaleza y fundamentación ⁶⁹.

Al hablar de dos momentos diferentes nos referimos a que el primero tiene lugar dentro de la esfera de acción pública del capitán; este es un acto que tiene derecho a ejecutar este último como representante público de la autoridad en cuanto que como dicho representante debe procurar todo lo conducente para el salvamento de las personas y de la carga. Dicho de otra forma, el capitán está legalmente autorizado a realizar cualquier sacrificio ó gasto razonable, siempre y cuando sean ideales para dar seguridad a la aventura marítima en peligro, a pesar, de que el capitán hubiere recibido de su armador orden en contrario y aunque el transportador y cargador ó cargadores hubieren pactado que durante el viaje no se debería realizar ningún acto de esta naturaleza; Asimismo, deberá ser la Ley del Estado cuya bandera enarbola el buque, la que deberá de regir la avería común, así como sus elementos y formalidades.

En lo que se refiere a la contribución de avería, podríamos decir que es la consecuencia ó resultado económico derivado del acto de avería, pero no participa de su naturaleza, dependiendo de la voluntad de las partes interesadas que sea o no procedente. La obligación de contribuir en los casos de avería gruesa se deriva de la ley, ó de la convención especial contenida en las pólizas de fletamento ó en los conocimientos de embarque.

2.2.5.5. CLÁUSULAS ESPECIALES SOBRE AVERÍAS.

Dentro del ramo marítimo, es común agregar a las pólizas de seguro la cláusula "libre de avería particular" (LAP), la cual elimina toda posibilidad de reclamo por avería particular, a menos, que el siniestro se

⁶⁸ CÓDIGO DE COMERCIO ESPAÑOL. OP.CIT. ART.811.

⁶⁹ GONZÁLEZ LEBRERO. RODOLFO. OP.CIT. pág. 512.

haya producido por hundimiento, incendio, explosión o varadura, pero los aseguradores deben pagar el valor asegurado de cualquier bulto que se pierda totalmente al ser cargado, transbordado o descargado, dicha cláusula también acepta reclamos de daños o pérdidas ocasionadas por incendio, explosión, abordaje o contacto del buque transportador con cualquier objeto extraño, a la descarga de la mercadería en un puerto de arribada forzosa. También se incluye el pago de los gastos de descarga, depósito y demás gastos de la mercadería en caso de arribada forzosa, como si la avería particular no hubiera sido excluida.

2.2.5.6. REGLAS DE YORK-AMBERES DE 1994, SU ORIGEN.

Si bien la mayoría de los Estados cuentan con normas reguladoras de la avería gruesa, ellas tienen carácter supletorio, ya que por lo regular, se deja a voluntad de las partes la celebración de convenios sobre dicha institución. En la práctica se acostumbra la aplicación de un conjunto de normas uniformes e internacionales, conocidas con el nombre de "**Reglas de York-Amberes**", mismas que se incorporan a las pólizas ó conocimientos de embarque.

A) SU ORIGEN.

Debido a que la avería común está legislada por cada Estado en distintas formas, se pensó que debería existir un ordenamiento uniforme ó internacional, motivo por el cual la "National Association for the Promotion of Social Science"⁷⁰, fundada en Londres, en 1857, convocó a la primera reunión sobre la materia en Glasgow, reuniendo a los representantes de las corporaciones comerciales de todo el mundo, interesadas en el Tráfico Marítimo con la única finalidad de unificar las reglas de la Avería Común.

Dicha conferencia tuvo lugar en la ciudad de Glasgow, Escocia, el 24 de septiembre de 1860, siendo presidida por Lord Brougham, y adoptando unas cuantas reglas sobre la materia, asimismo designó una Comisión especial para que en base a dichas reglas, formulare un proyecto de ley, que sometería a aprobación del Parlamento Inglés, y luego a los de los demás países. El proyecto consistía de once reglas generales, posteriormente fue transformado en un largo texto que fue desechado en otra conferencia celebrada en la ciudad de Londres por la misma Asociación.

Posteriormente surgió el "International Average Committee", mismo que presentó otro proyecto discutido en la conferencia de York, Inglaterra, del 26 al 28 de septiembre de 1862, dicho proyecto, una vez aprobado fue llamado con el nombre de la ciudad donde se aprobó, convirtiéndose así en las "**Reglas de York**".

⁷⁰ Asociación Nacional para el Progreso de la Ciencia Social.

La " Association for the Reform and Codification of Law of Nations ", se reunió posteriormente en la ciudad de Amberes, Bélgica, en el año de 1877, bajo las órdenes de Lord O'Hagan para la modificación de las reglas de York, aprobando otras doce, mismas que se llamaron: "**Reglas de York-Amberes**".

En agosto de 1890, la " Association for the reform and Codification " convocó a una nueva reunión en la ciudad de Liverpool, Inglaterra, para revisar las reglas de 1877, ampliándolas hasta el número de XVIII, tomando ahora el nombre de "**Reglas de York-Amberes de 1890**", pero, toda vez que seguían vigentes las reglas de 1877, se convocó a una conferencia en Génova, Italia, en el año de 1892 para derogar las mismas. Para 1903, tuvo lugar en la ciudad de Amberes una conferencia, en la cual se aprobó y añadió a las reglas una nueva de nombre Amberes de 1903, concordante con la regla " D " de 1924.

Con el paso de los años los trabajos continuaron, si bien es cierto que se vieron interrumpidos por la Primera Guerra Mundial, pero en Estocolmo, Suecia, en 1924, se concretó en un ordenamiento dividido en dos partes: siete reglas ordenadas alfabéticamente (de la A a la G) y veintitrés reglas ordenadas numéricamente (de la regla 1 a la XXIII), llamadas "**Reglas de York-Amberes de 1924**".

Para el año de 1949, hubo una nueva reunión para revisar las reglas de 1924, la misma tuvo lugar en la ciudad de Amsterdam, Holanda. En esta conferencia se aprobó una serie de reformas, naciendo así las "**Reglas de York-Amberes de 1950**", mismas que consistían en una regla de interpretación, siete reglas designadas con letras, de la A a la G, y veintitrés reglas numéricas, de la 1 a la XXIII.

A pesar de la gran aceptación que tuvieron las reglas de 1950, la práctica de la navegación y de las liquidaciones de averías fue mostrando la necesidad de una nueva revisión, por lo que se creó un nuevo proyecto que corregido una y otra vez, fue llevado a la XXX Conferencia del Comité Maritime International celebrada en Hamburgo, Alemania, del 1 al 5 de abril de 1974, siendo exactamente el día 4 de abril de 1974, el día que se aprobó un conjunto de normas sobre la avería gruesa, conocidas como "**Reglas de York-Amberes de 1974**".

Pero como era de suponerse, las reglas de 1974 necesitaban una adaptación a la realidad internacional, por lo que el pasado 7 de octubre de 1994, los delegados representantes de las Asociaciones de Derecho Marítimo del CMI¹, reunidos en asamblea en Sidney, aprobaron el nuevo texto de las "**Reglas de York y Amberes de 1994**" que viene a modificar

¹ COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL.

el conocido y utilizado texto de las "Reglas York-Amberes de 1974". El nuevo texto entró en vigor el 1 de enero de 1995.

Es importante señalar que todas las Reglas de York-Amberes, tanto las de 1890, 1924, 1950, 1974 y 1994, tienen vigencia y pueden ser convenidas por todas las partes de un contrato, toda vez que las modificaciones hechas a cada una de las anteriores no ha significado su derogación, pero como es preciso suponer, en la práctica son utilizadas las más recientes, es decir, las "**Reglas de York-Amberes de 1994**"⁷².

2.2.5.7. AVERÍAS-GASTO Y AVERÍAS-DAÑO.

Las averías se refieren a daños del buque o de las mercancías, siendo clasificadas en: averías-daños y averías-gastos; siendo requisito esencial de ambas, que dichos gastos o daños hayan sido ocasionados por una causa extraordinaria e imprevista.

Por tal motivo, no serán consideradas como averías: el desgaste natural del buque en cada viaje, los gastos ordinarios causados al cargar las mercancías en los puertos, etc.

a) Tipos de Avería-Daño.

1.- Echazón.

Como ya se ha dicho, la echazón de carga ha sido la primera clase de avería gruesa conocida en la historia, esta consiste en el acto de arrojar al agua cosas, que pueden corresponder tanto a la carga como al buque.

A esta figura se refiere la regla I de York-Amberes de 1994. En la misma, se admite la echazón de carga, siempre que esta se transporte según las costumbres reconocidas del tráfico. La echazón de una carga que se transporta en condiciones anormales, no se admite como avería gruesa, es decir, dicha anomalía se refiere a las mercancías cargadas sobre cubierta, a menos que este procedimiento sea habitual. Si bien es cierto que dicha regla no habla de la echazón de efectos del buque, es común en la práctica, admitir la bonificación en la avería gruesa del daño resultante de arrojar alguna parte integrante del inventario del buque, en base a la Regla A.

2.- Extinción de fuego a bordo.

La regla III de York-Amberes, 1994, dice al respecto que " el daño causado a un buque y a su cargamento, o a cualquiera de ellos, por agua o

⁷² EL TEXTO DE LAS REGLAS YORK-AMBERES, 1994, PODRÁ SER CONSULTADO EN LOS ANEXOS CORRESPONDIENTES.

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.....

La regla anterior establece que los daños causados por extinción de fuego, se incluyen en la avería gruesa, aclarando que no deben incluirse las partes dañadas por el fuego.

3.- Varada voluntaria.

En la Regla V del ya mencionado ordenamiento, se admite como avería gruesa las pérdidas o daños resultantes del encallamiento o varadura voluntarios de un buque para la seguridad común, con independencia de si hubiese o no encallado forzosamente.

4.- Daños causados a las máquinas y calderas.

La regla VII de York-Amberes, 1994, nos habla de los daños causados a máquinas y calderas para desembarrancar un buque en peligro, pero descartan los daños causados al buque cuando está a flote.

De tal manera que quedan al margen todas las pérdidas o daños que no impliquen una previa varadura o que resulten de la alteración en el funcionamiento de las máquinas.

5.-Efectos y provisiones del buque quemados como combustible.

Señala la Regla IX de York-Amberes, 1994, que los materiales del buque o las provisiones que se queman como combustible se incluirán en la avería gruesa, pero únicamente en caso de que el buque se hubiere aprovisionado 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, será acreditado como avería gruesa.

6.- Pérdida del flete.

La pérdida del flete estipulada en la regla XV de York-Amberes, 1994, nos habla de que se considera como avería gruesa la pérdida de flete neto, es decir, el flete bruto menos los gastos necesarios para realizar el transporte y que se hayan efectuado a causa de la avería gruesa.

La norma da por entendido que el flete se pierde porque a su vez se produce la pérdida de la carga, a la cual está generalmente ligado; el flete se halla a riesgo del armador, por lo cual debe bonificarse el flete neto si se hubiere conenido la cláusula.

b) Tipos de Avería-Gasto.

1.-Arribada forzosa.

Al respecto de estos gastos nos hablan las Reglas X y XI de York-Amberes, 1994, mismas que indican que los gastos producidos en el puerto de arribada donde entra el buque para la seguridad común y para hacer las reparaciones necesarias, se consideran averías gruesas, así como los gastos de manipulación del cargamento y de su almacenaje en tierra, cuando dichas maniobras sean necesarias para efectuar las reparaciones necesarias.

Asimismo, la Regla XI, nos indica que los salarios y manutención tanto del capitán como de la tripulación durante el tiempo necesario para llegar al puerto de arribada y el tiempo que dure la reparación, se considerarán incluidos en la avería gruesa.

2.- Asistencia y Salvamento.

Los actos de asistencia y salvamento están destinados a dar seguridad a la aventura marítima, de ahí que cuando los gastos en que se ha incurrido han beneficiado a la comunidad de intereses, dichos actos son reembolsados a través de la avería gruesa.

2.2.6. ABANDONO.

La figura del abandono en favor de los aseguradores es un aspecto típico del Derecho Marítimo, puesto que constituye un medio de liquidación o indemnización contrario a la común indemnización por daños. El abandono es el acto mediante el cual el asegurado transfiere al asegurador el derecho de propiedad sobre los bienes que son motivo del interés asegurable, de lo cual se deduce el derecho del asegurado para exigir el pago de la indemnización convenida, es decir, el abandono permite al asegurado recibir el monto de la suma asegurada haciendo dejación a los aseguradores del objeto asegurado. El abandono del buque libera al naviero de las responsabilidades expuestas, dejando así a salvo el resto de sus bienes.

El abandono es una norma del Derecho Marítimo que se da para los denominados siniestros mayores, cuando el daño consiste en pérdida total constructiva o casi en su totalidad del buque, es decir, cuando el buque asegurado ya no represente utilidad alguna al asegurado.

Se dice que los casos de abandono son regulados por separado, desglosándose así tres tipos de abandono:

1.- Abandono de nave.

2.- Abandono de mercancía; y

3.- Abandono de flete.

Asimismo, existen tres sistemas para ello:

a) Limitación ad valorem: misma que nos habla de la responsabilidad civil contraída por los navieros en materia de abordajes, la cual se encuentra limitada al valor del buque con todas sus pertenencias y fletes devengados en el viaje, pero entendiéndose que cuando el valor del buque y sus pertenencias no alcanza a cubrir las responsabilidades, tiene preferencia la indemnización por muerte o lesiones.

b) Limitación de responsabilidad por abandono: Consiste en el abandono del buque con todas sus pertenencias y fletes que hubiere devengado durante el viaje; este es un método opcional del naviero de librarse de las indemnizaciones en favor de un tercero, provocadas por la conducta del capitán, tocante a la mercancía.

c) Limitación fortait: Esta limitación surge de un Convenio Internacional de Bruselas de 1957, con la idea de que la obligación del propietario del buque, nace limitada por razón esencial y su responsabilidad es limitada, es decir, el propietario del buque responde hasta el tope de su limitación, con la totalidad de sus bienes si se diere el caso.

De acuerdo con la Ley Argentina en su artículo 455: " La acción de abandono implica la transferencia irrevocable al asegurador de todos los derechos que tenga el asegurado sobre el bien vinculados al interés asegurable, a partir del momento de la notificación de abandono al asegurador, correspondiendo a este las mejoras o detrimentos que en el sobrevengan.

En el abandono del buque, salvo pacto en contrario, no está comprendido el flete....."⁷³.

La acción de abandono está reservada a los casos de siniestros mayores por pérdida total del buque en los siguientes casos, de acuerdo con el artículo 457 del mismo ordenamiento argentino:

"El asegurado puede ejercer la acción de abandono con respecto al buque y exigir la indemnización por pérdida total en los siguientes casos:

- a) Naufragio;
- b) Pérdida total o innavegabilidad absoluta y que no admita reparación;

⁷³ CÓDIGO DE COMERCIO ARGENTINO. OP.CIT. Art. 455.

- c) Imposibilidad de reparar el buque en el lugar donde se encuentra y de trasladarlo a otro donde pueda ser reparado;
- d) Falta de noticias;
- e) Embargo o retención por orden de gobierno propio o extranjero;
- f) Apresamiento;
- g) Deterioro que disminuya su valor hasta las tres cuartas partes (3/4) de su totalidad⁷⁴

En el caso de los efectos el asegurador puede ejercer la acción de abandono y exigir indemnización por pérdida total en los siguientes casos:

Art. 460 de la Ley Argentina .

- a) Falta de noticias del buque en que eran transportados;
- b) Pérdida total a consecuencia de naufragio u otro riesgo cubierto por la póliza;
- c) Deterioro material que absorba las tres cuartas partes (3/4) de su valor;
- d) Imposibilidad de que los efectos asegurados lleguen a destino;
- e) Venta dispuesta por razón de su deterioro en un puerto que no sea el de salida o de destino⁷⁵.

En lo que respecta al abandono del flete y del importe de los pasajes, el art. 462 de la Ley Argentina, nos dice: " El asegurado puede hacer el abandono del flete que tuviere derecho a percibir respecto de los efectos perdidos, salvados o desembarcados en puerto de escala, o del importe de los pasajes debidos en el momento del siniestro, y exigir la indemnización por pérdida total en los siguientes casos:

- a) Cuando el derecho al flete haya sido totalmente perdido para el asegurado;
- b) Falta de noticias del buque⁷⁶.

Art. 464 de la Ley Argentina: " En los casos de falta de noticias el buque se presume perdido totalmente una vez transcurridos los plazos de 3 o 6 meses.....que deben contar a partir de la última noticia que se tenga de aquel. La acción de abandono solamente puede ejercerse dentro de los 3 meses subsiguientes al vencimiento del plazo respectivo....."⁷⁷.

El abandono no puede ser parcial ni condicional, y comprende todas las cosas que hayan estado a riesgo bajo la misma póliza en el momento del siniestro, incluyendo los derechos contra terceros inherentes a los

⁷⁴ ÍBIDEM. Art. 457.

⁷⁵ ÍBIDEM. Art. 460.

⁷⁶ ÍBIDEM. Art. 462.

⁷⁷ ÍBIDEM. Art. 464.

bienes abandonados. Si estos no han sido asegurados por su valor íntegro, el abandono queda limitado a la parte del bien proporcional a la suma asegurada. Salvo acuerdo de las partes en contrario, en el abandono del buque no está comprendido el flete.

La acción de abandono debe hacerse judicialmente. Al entablar la demanda el asegurado debe denunciar al asegurador todos los contratos de seguros tomados sobre el bien que se abandona, sin cuya denuncia el asegurador no está obligado a pagar indemnización correspondiente, conforme al art. 466 de la Ley Argentina⁷⁸.

La figura del abandono es una acción común en el seguro marítimo cuando el asegurado se encuentra como víctima de siniestros mayores como: arresto o detención de potencias extranjeras, naufragio, apresamiento, inhabilitación del buque para la navegación cuando no pueda ser reparado, y una vez dada la acción, el asegurador puede exigirle al asegurado el importe total de la suma asegurada, haciéndose transmisión de sus derechos sobre la cosa objeto del interés asegurado.

2.2.6.1. PERSONAS QUE PUEDEN REALIZAR LA ACCIÓN DE ABANDONO.

La acción de abandono sólo puede ser realizada por el armador propietario, el cual está dotado de capacidad para realizar la acción de abandono, cosa que no se puede decir del armador no propietario, el capitán y el gerente, mismos que no tienen capacidad para ejecutar dicha acción. En cambio si tienen derecho a proceder a tal operación: los copropietarios de la nave, que no sean personalmente armadores.

La declaración de abandono debe ser formal y debe inscribirse en el registro de la nave, notificándose a los acreedores inscritos en tal registro o en el Acta de Nacionalidad, y a los que tuvieren contra el armador un juicio pendiente.

En caso de abandono a los acreedores, estos deben serlo de la nave, si se hiciera en favor de acreedores personales del armador, no constituiría abandono, y no perjudica los derechos de los acreedores navales. El derecho de abandono es renunciable, y puede caducar la facultad de realizarlo, si no se declara formalmente dentro de los ocho días siguientes a la notificación de requerimiento judicial del armador. La declaración de abandono debe hacerse dentro de los plazos rigurosos, que varían en las legislaciones de cada país, dependiendo del lugar donde ocurrió el siniestro, en el caso de abandono no puede ya admitirse, quedando a salvo el derecho del asegurado de exigir la liquidación por avería.

⁷⁸ ÍBIDEM. Art. 466.

Con respecto a los tiempos en que deba efectuarse un abandono, nuestra Ley de Navegación vigente, en sus artículos 248 y 250 nos dice lo siguiente:

“ Cuando el buque se presuma perdido o quede imposibilitado para navegar, las mercancías aseguradas podrán abandonarse y exigirse el monto total del seguro, si no son reembarcadas en el término de tres meses ” y “ El asegurador perderá el derecho de objetar el abandono, si no lo hace dentro de los quince días siguientes a aquel en que reciba la declaración ”⁷⁹. Si el asegurado no hiciere en tiempo y forma oportuna uso de su derecho de abandono, podría, no obstante reclamar el siniestro por avería.

Otro caso que constituye pérdida total y por tanto motivo de abandono, es el caso de que aún en el supuesto de que el buque asegurado se mantenga a flote en puerto o rada, si no puede ser allí reparado, aunque sea de manera provisional para ser llevado por sus propios medios de propulsión ó remolcado, para su rehabilitación definitiva en un astillero adecuado a su clase y tonelaje; es decir, si el buque varado no puede ser puesto a flote éste queda inhabilitado para continuar navegando, y, por lo tanto, constituirá el siniestro una pérdida total indemnizable por el asegurador, con el posterior salvamento de restos, que quedan a favor del asegurador, una vez pagado dicho siniestro.

De acuerdo con el art. 800 del Código de Comercio Español: “El asegurado al tiempo de hacer el abandono deberá declarar todos los seguros contratados sobre los efectos abandonados, así como los préstamos tomados a la gruesa sobre los mismos, y hasta que se haya hecho esta declaración, no empezará a correr el plazo en que deberá ser reintegrado del valor de los efectos.....”⁸⁰

También, de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 803 del mismo ordenamiento español, se dice que admitido el abandono por el asegurador, ó declarado admisible en juicio, la propiedad de las cosas abandonadas, con las mejoras o desperfectos que en ellas sobrevengan desde el momento del abandono, se transmitirá al asegurador, sin que se le exonere del pago de la reparación del buque legalmente abandonado⁸¹.

Una vez ocurrido un siniestro grave que de origen a una pérdida total, el asegurado debe notificar inmediatamente al asegurador del siniestro ocurrido, y por iniciativa propia y a cuenta del asegurador, el asegurado tendrá la obligación de hacer por sí las diligencias que

⁷⁹ LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO. OP. CIT. Artículos 248 y 250.

⁸⁰ CÓDIGO DE COMERCIO ESPAÑOL. OP. CIT. Art. 800.

⁸¹ IBIDEM. Art. 803.

aconsejen las circunstancias para salvar o recobrar los efectos perdidos, sin perjuicio del abandono que le compete hacer a su tiempo⁸².

Tal y como lo hubiera hecho en caso de que el buque no estuviese asegurado, como dice Hors y Baus "la inobservancia de este primordial deber podría constituir un caso de negligencia grave del asegurado"⁸³, cosa que podría originar la no indemnización del siniestro.

Si bien es cierto que el asegurado tiene la obligación de tomar las medidas de conservación y salvamento necesarias, también es cierto que el asegurado tiene el derecho de gestionar ó verificar el salvamento del buque siniestrado, ya sea poniéndolo a flote, remolcarlo y tomar las medidas que sean necesarias para su salvamento, todo esto sin que actúe como dueño del buque, ó que haya aceptado tácitamente el abandono del mismo.

El salvamento siempre deberá de ser contratado por el armador ó capitán del buque, pero casi siempre de acuerdo con el asegurador, y en caso de que el capitán ó el armador en una forma negligente se negaran a contratar a una empresa especializada y dedicada al salvamento de buques, la empresa aseguradora, después del requerimiento formal, podrá contratar el salvamento "por cuenta de quien correspondiera", con el fin de evitar la pérdida total e irremediable del buque.

El contrato de salvamento siempre deberá ser realizado como ya se mencionó con una empresa especializada y dedicada al salvamento de buques, dicho contrato siempre deberá de ser hecho bajo la forma "no cure no pay" "no se salva, no se paga".

En los seguros de cascos, puede señalarse que si al asegurado le interesa conservar el buque siniestrado, no hará uso de la acción de abandono, sino que preferirá acudir a la acción de avería para plantear su reparación y continuar explotándolo.

2.3. EL ASEGURADO O TOMADOR DEL SEGURO.

Otro de los elementos subjetivos del contrato de seguro marítimo, es el asegurado, o sea, la persona que teniendo interés en asegurar contrata el seguro, a su beneficio o al de un tercero. Es también la persona que queda libre del riesgo⁸⁴.

Generalmente el contratante ó tomador del seguro es quien transfiere sus riesgos al asegurador pagándole una prima, pero puede suceder que intervenga otra persona en la relación contractual con el

⁸² Art. 791 del Código de Comercio español.

⁸³ HORS Y BAUS. PEDRO. OP.CIT. pág. 354.

⁸⁴ SALGAIDO Y SALGAIDO. JOSÉ EUSEBIO. OP.CIT.

asegurador. Esto último puede suceder en los casos de seguros por cuenta de terceros en que existe un tomador del seguro independientemente de la persona del asegurado. El titular del riesgo puede ser otro sujeto, en cuya esfera patrimonial va a recaer el riesgo y que por lo tanto tiene necesidad de la cobertura del seguro.

El asegurado debe tener un interés asegurable, o sea, que debe verse afectado económicamente al presentarse la avería o pérdida del bien asegurado. De igual forma debe tener capacidad para celebrar el contrato, pudiendo también llevarse a cabo por la intervención de un mandatario designado a tal efecto, ya sea por un mandato especial o mandato general de administración.

De lo antes mencionado nos habla la Ley sobre el Contrato de Seguro en sus artículos del 9 al 13, pero principalmente en el artículo 12, que nos dice que: "el seguro podrá contratarse por cuenta propia o por cuenta de otro, con o sin la designación de la persona del tercero asegurado. En caso de duda, se presumirá que el contratante obra por cuenta propia"⁸⁵.

Asegurado lo es cualquier persona física o jurídica. Pero no por ello toda persona puede contratar un seguro, ya que para celebrar el contrato de seguro se debe tomar en cuenta, la capacidad de goce y la capacidad de ejercicio.

Por lo general, es común que todas las figuras subjetivas que comprende la figura del asegurado recaigan en un mismo sujeto, el tomador del seguro es el mismo asegurado, es decir, el titular del interés y a su vez el beneficiario del mismo en caso de siniestro.

2.3.1. SEGURO POR CUENTA DE OTRO.

El seguro que se contrata por un tomador distinto del asegurado, ya sea a través de un mandato, o bien, sin que exista este. Si el contrato se realiza por un representante del asegurado, deberán declararse todos los hechos importantes que sean o deban ser conocidos del representante y del representado, tal como lo señala el artículo 9 de la Ley sobre el Contrato de Seguro⁸⁶.

En el contrato de seguro por cuenta de otro o cuenta ajena, el contratante y el asegurado son de igual manera personas distintas, pero el tomador no tiene poder, en este contrato el tomador del seguro, aunque no

⁸⁵ LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO. EDITORIAL MCGRAW HILL. MÉXICO, 1999. Artículos 9-13.

⁸⁶ ÍBIDEM. Art. 9.

sea representante, deberá declarar todos los hechos importantes que sean o deban ser conocidos del tercero asegurado o de su intermediario, tal y como lo señala la Ley en su artículo 10o⁸⁷.

Esta forma de seguro obliga a la empresa aseguradora, aun en el caso de que el tercero asegurado ratifique el contrato después del siniestro Art. 12. Lo anterior se refiere a que el asegurador queda obligado contractualmente a pagar la indemnización aun cuando el tercero asegurado ratifique el contrato celebrado a su favor, una vez realizado el siniestro⁸⁸.

El seguro por cuenta ajena es realizado frecuentemente en el comercio, en especial, cuando una persona es responsable de los bienes ajenos encontrados a su cargo, como en el caso del transporte, administración, depósito, etc.

En este tipo de contrato las partes contratantes son únicamente el asegurador y el tomador del seguro. El asegurado no interviene en él contrato, pero es a el a quien le corresponde el monto de la indemnización por ser el titular del interés asegurado.

2.3.2. OBLIGACIONES DEL ASEGURADO.

En general las obligaciones del asegurado, se pueden resumir en tres puntos:

- 1.- Pagar la Prima;
- 2.- Mantener el bien asegurado en condiciones tales que los riesgos previstos no se modifiquen.
- 3.- Comunicar al asegurador en el plazo o términos convenido el la póliza la realización del siniestro y tomar las medidas necesarias para proteger los intereses asegurados, evitando el aumento de los daños.⁸⁹

Todo asegurado tiene la obligación de informar adecuadamente al asegurador acerca de todas las circunstancias relacionadas con el estado del riesgo asumido, cuando el contrato se perfecciona surgen cargas que el asegurado debe cumplir y que principalmente consisten en el pago de la prima y en un adecuado comportamiento posterior al siniestro con el objeto de disminuir sus efectos e informar al asegurador de su acontecimiento.

Un principio fundamental en esta materia, es el de que el asegurado debe comportarse en todo momento como si hubiera transferido los riesgos al asegurador.

⁸⁷ ÍBIDEM. Art. 10.

⁸⁸ ÍBIDEM. Art. 12.

⁸⁹ SALGADO Y SALGADO. JOSÉ EUSEBIO. OP. CIT.

2.3.2.1. EL PAGO DE LA PRIMA.

La obligación principal del asegurado es la de pagar al asegurador, como contraprestación, el precio del seguro denominado prima o premio, la prima es debida desde la celebración del contrato, pero no es exigible sino contra entrega de la póliza, salvo que se haya emitido un certificado o instrumento provisorio de cobertura.⁹⁰

La prima o premio del seguro es uno de los elementos esenciales del contrato de seguro, asimismo, constituye una obligación básica que debe ser cubierta por el asegurado, como lo indica el artículo 31 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, que a la letra dice: “ el contratante del seguro estará obligado a pagar la prima en su domicilio...”⁹¹.

La obligación del tomador del seguro se cumple pagando una suma de dinero suficiente para cubrir el monto de la prima; sin ese dinero la empresa aseguradora no estaría en posibilidad de formar un fondo suficiente para hacer frente al pago de indemnizaciones por siniestros ocurridos a sus clientes. La prima puede cubrirse en un sólo pago, llamándose *prima única*, o por el contrario, la prima puede subdividirse, por lo que el asegurado hará varios pagos para cubrir el monto total, o sea, estaremos hablando de una prima *periódica o fraccionada*, en nuestro país generalmente el pago de la prima se hace en dos semestres, pero de acuerdo con el artículo 39 de dicho ordenamiento: “en los seguros por un solo viaje, tratándose de transporte marítimo, terrestre o aéreo,no se podrá convenir el pago fraccionado de la prima”⁹².

El pago de la prima es común que lo haga el tomador del seguro, pero como lo dice el artículo 42 de la ley mencionada “la empresa aseguradora no podrá rehusar el pago de la prima ofrecida por los acreedores privilegiados, hipotecarios o prendarios, terceros asegurados, beneficiarios o por cualquier otro que tenga interés en la continuación del seguro”⁹³.

El monto de las primas no se establecen en forma individual para cada caso, sino que surgen de estudios estadísticos, cálculos actuariales y financieros que tienen en cuenta las probabilidades del cumplimiento del riesgo y su modalidad, por lo que de acuerdo a ello se puede hablar de *prima pura* y de *prima bruta o comercial*. La primera se refiere al valor exacto del riesgo asumido sin tomar en cuenta ningún gasto de la empresa para su operación, por lo que no representa ni pérdida ni utilidad. La

⁹⁰ Artículo 30 del Título primero del capítulo primero del Código de Comercio Argentino.

⁹¹ LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO. OP. CIT. Art. 31.

⁹² IBIDEM. Art. 39.

⁹³ IBIDEM Art. 42

segunda es la que corresponde a la prima pura más los recargos por los gastos de la empresa para su operación y la que corresponde pagar al asegurado. La prima que aparece en la póliza es la prima comercial, la cual es superior a la prima neta porque comprende las utilidades de la empresa aseguradora⁹¹. La prima debe pagarse al asegurador o a la persona que se haya designado en la póliza, efectuándose por lo común en el domicilio del asegurador, en México, la ley señala en su artículo 31, que "el contratante del seguro estará obligado a pagar la prima en su domicilio, si no hay estipulación expresa en contrario"⁹².

La falta de pago de la prima produce la suspensión de la garantía asumida por el asegurador, el cual puede requerir el pago mediante acción judicial, o bien dar por rescindido el contrato, situación esta última normalmente prevista en las pólizas. De acuerdo con el artículo 40 de la ya mencionada Ley, "Si no hubiere sido pagada la prima o fracción de ella en los casos de pago en parcialidades, dentro de los 30 días naturales siguientes a la fecha de su vencimiento, los efectos del contrato cesarán automáticamente a las doce horas del último día del plazo"⁹³. Al cesar los efectos del contrato por falta de pago de primas, el asegurador no está obligado a cumplir su prestación si el siniestro ocurre durante el periodo de suspensión.

Con respecto al tema de las primas, la póliza aquí analizada nos dice lo siguiente:

Cláusula 3a. Primas.

A) La prima a cargo del Asegurado vence en el momento de la celebración del contrato y, salvo pacto en contrario, se entenderá que el periodo del seguro es de un año.

B) Si el Asegurado ha optado por el pago fraccionado de la prima, las exhibiciones deberán ser por periodos de igual duración, no inferiores a un mes, con vencimiento al inicio de cada periodo pactado y se aplicarán las tasas de financiamiento por pago fraccionado autorizadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas a la fecha de la expedición de la póliza.

C) El Asegurado gozará de un periodo de espera de 30 días naturales para liquidar el total de la prima o de cada una de sus fracciones convenidas. Los efectos de este contrato cesarán automáticamente a las doce horas (mediodía) del último día del periodo

⁹¹ VÁSQUEZ DEL MARCADO. OSCAR. OP. CIT. pág. 293

⁹² LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO. OP. CIT. Art. 31.

⁹³ ÍBIDEM. Art. 40

de espera si el Asegurado no hubiese cubierto el total de la prima o de su fracción pactada.

D) La prima convenida deberá ser pagada en las oficinas de la Compañía, contra entrega del recibo correspondiente.

E) En caso de siniestro, la Compañía podrá deducir de la indemnización debida al beneficiario, el total de la prima pendiente de pago, o las fracciones de esta no liquidadas hasta completar la totalidad de la prima correspondiente al periodo del seguro contratado⁹⁷.

2.3.2.2. INDIVISIBILIDAD Y ANTICIPACIÓN DE LA PRIMA.

Cualquiera que sea la forma de pago de la prima, ésta se encuentra sometida a dos principios generales: El primero es el hecho de que como ya mencionamos, la prima se calcula a través de hipótesis estadísticas y financieras por lo que se sostiene que la prima es indivisible, es decir que el asegurador no está obligado a reintegrarla cuando el contrato se extingue antes del transcurso del tiempo convenido, siempre que los riesgos hubieran comenzado a correr, es decir, que la prima se paga aun cuando el contrato se extinga durante el periodo en que corre el riesgo, es por tal motivo que la prima se paga por entero al comenzar cada periodo, porque como ya se dijo, la prima no se calcula individualmente ni de momento a momento, sino por un periodo de tiempo que coincide con el tiempo de la cobertura.

El segundo principio de las primas es el de anticipación, y es por eso que la prima se paga anticipadamente, esto es, a la realización del contrato.

En materia de seguros marítimos, si el contrato se anula, a menos que la anulación se funde en un caso de fuerza mayor, los aseguradores ganan integralmente el premio o prima si los riesgos ya hubieran empezado a correr, y si esto último no sucediera, sólo tienen derecho a retener el cincuenta por ciento del valor asegurado, tal y como lo señalan los artículos siguientes del Código de Comercio Argentino.

Art. 411. - El contrato de seguro es nulo si al tiempo de su celebración, el asegurado conoce la producción del siniestro, o si el asegurador sabe la inexistencia del riesgo o su cesación. Salvo prueba en contrario, se presume que el asegurado tiene ese conocimiento si la noticia de tales hechos llegó antes de la celebración del contrato al lugar donde se realizó, o al del domicilio del asegurado o al lugar desde el cual el asegurado dio orden de realizarlo.

⁹⁷ PÓLIZA DE SEGURO DE EMBARCACIONES DIVERSAS. GNP.

Cuando el asegurador no haya tenido conocimiento de la inexistencia del riesgo o de su cesación, tiene derecho al reembolso de los gastos y a la prima entera, si prueba que la producción del siniestro era conocida por el asegurado.

Si el asegurador tuvo conocimiento de la inexistencia de los riesgos o de su cesación al tiempo de contratar, el asegurado tiene derecho a exigir el reembolso de la prima pagada, el de los gastos que demandó el contrato y el pago de los daños y perjuicios⁹⁸.

Art. 424. - Sin perjuicio de los casos de retención o devolución de la prima especialmente previstos en otras disposiciones de esta Sección, el asegurador tiene derecho a la prima íntegra siempre que el contrato se anule por hecho que no provenga directamente de su culpa o de caso fortuito o de fuerza mayor, y que los objetos asegurados hayan comenzado a correr los riesgos. Si éstos no han comenzado a correr, solamente tiene derecho al medio por ciento (1/2 %) del valor asegurado, o a la mitad de la prima cuando la tasa de ésta sea inferior al uno por ciento (1 %) de dicho valor⁹⁹.

2.3.2.3. DEVOLUCIÓN DE LAS PRIMAS.

Con respecto a este tema, en México se siguen las siguientes reglas:

Devolución de primas.

Las primas serán devueltas como sigue:

1. Neto diario a prorrata en caso de terminación bajo la cláusula de cambio de propietario.

2. Neto mensual a prorrata, por cada mes no comenzado, si se conviene de común acuerdo en cancelar esta póliza.

3. A la terminación de la vigencia de esta póliza y siempre y cuando el buque hubiere llegado sano y salvo y se encuentre fondeado en puerto, la Compañía devolverá por cada período de 30 días consecutivos en que el buque estuviera inactivo en puerto.

La cantidad especificada en el Detalle de Coberturas de la presente póliza (centavos por ciento neto), si no esta siendo reparado;

La cantidad especificada en el Detalle de Coberturas de la presente póliza (centavos por ciento neto), si esta siendo reparado pero estipulándose que:

a) Si no ha ocurrido una pérdida total del buque durante la vigencia de esta póliza.

⁹⁸ CÓDIGO DE COMERCIO ARGENTINO. OP. CIT. Art. 411

⁹⁹ ÍBIDEM. Art. 424.

b) En ningún caso se aceptará una devolución por inactividad cuando el buque este expuesto en aguas al descubierto o sin protección o en algún lugar no aprobado por la Compañía.

c) En caso de cualquier modificación a la tasa anual, las tasas de devolución que anteceden se ajustarán de acuerdo con ella.

d) En ningún caso se permitirá devolución cuando el buque se use como buque de almacenamiento o para efectuar transbordos.

Si el buque queda inactivo durante un período de 30 días consecutivo y solo una parte de ellos estuviera dentro del período cubierto por esta póliza, la Compañía pagará dicha parte proporcional de la devolución que se debiera respecto de un período completo de 30 días¹⁰⁰.

2.3.2.4. OTRAS OBLIGACIONES DEL ASEGURADO.

Después de terminado el contrato de seguro y durante todo el tiempo de su vigencia, el asegurado debe encargarse de mantener al objeto del seguro, el buque, la carga, etc., en condiciones tales que los riesgos previstos no se modifiquen. En el caso de seguros sobre buques, por ejemplo, esta obligación consiste en su conservación en buen estado de navegabilidad y en el mantenimiento de la clasificación que tenía en el momento de contratarse el seguro, así como la vigencia del respectivo certificado de navegabilidad.

En caso de ocurrir un siniestro, el asegurado debe comunicar al asegurador o a sus representantes el hecho, dentro del plazo previsto en la póliza y adoptar inmediatamente todas las medidas adecuadas para proteger los intereses asegurados, evitando el aumento de los daños. El incumplimiento de estas obligaciones libera al asegurador del pago de la indemnización, ejemplo de todo lo antes dicho son las cláusulas que contiene la póliza estudiada.

Cláusula 4a. Obligaciones del asegurado.

El Asegurado se obliga a que la embarcación se mantendrá estanca; exhibirá en todo tiempo las luces reglamentarias y estará debidamente equipada conforme a la ley y costumbre; contará siempre con un vigilante a bordo y con la tripulación adecuada para el servicio a que se destina; no cargará mercancías en exceso del francobordo autorizado y solo conducirá sobre cubierta las que sean costumbre y práctica en la navegación de que se trate y nunca en cantidad o forma que sea peligrosa; y en general cumplirá con todos

¹⁰⁰ PÓLIZA DE SEGURO DE EMBARCACIONES DIVERSAS GNP. OP. CT.

los requisitos establecidos por la ley y los reglamentos aplicables. Además, el Asegurado se obliga a que el buque no emprenderá remolques o servicios de salvamento mediante contrato previamente arreglado o concertado, a menos que obtenga el consentimiento previo de la Compañía, en tal caso el Asegurado pagará la prima adicional que corresponda.

Para embarcaciones cargueras y/o de servicios portuarios adicionalmente el Asegurado garantizará que:

i. El buque asegurado, tendrá siempre una tripulación mínima compuesta por un maquinista y un timonel de cubierta, siempre que el buque se encuentre al ancla o amarrado a boyas.

ii. Siempre que estén efectuando maniobras u operaciones de transferencia de líquidos entre tanques yo recibiendo o entregando líquidos, utilizando el equipo del buque u otro cualquiera, el jefe de máquinas y el Capitán regular de la embarcación permanecerán a bordo.

Debe entenderse que el vigilante que se acostumbra a usar, mientras que el buque permanezca en puerto, sea anclado, amarrado a boyas o en el muelle, no será considerado tripulante a menos que posea una licencia expedida por la autoridad portuaria y dentro de sus funciones a bordo, esté el vigilar la cadena y sentinas de máquinas, así como tener capacidad para efectuar maniobras en caso de emergencia.

La rotura de ésta garantía por parte del Asegurado invalidará la cobertura de la póliza automáticamente¹⁰¹.

Cláusula 5a. Agravación del riesgo.

El Asegurado deberá comunicar a la Compañía cualquier circunstancia que, durante la vigencia de este seguro provoque una agravación esencial de los riesgos cubiertos, dentro de las veinticuatro horas siguientes al momento en que tenga conocimiento de tales circunstancias. Si el Asegurado omitiere el aviso o si el mismo provoca la agravación esencial de los riesgos, la Compañía quedara, en lo sucesivo, liberada de toda obligación derivada de este seguro¹⁰².

Cláusula 6a. Procedimiento en caso de pérdida.

A) Medidas de salvaguarda o recuperación.

¹⁰¹ IBIDEM.

¹⁰² IBIDEM.

Al tener conocimiento de un siniestro que ponga en peligro inminente a la embarcación, el asegurado, el armador, el capitán o sus mandatarios o administradores deberán actuar para la defensa y protección del buque y para establecer derechos de recobro y por lo tanto, entablarán reclamación o juicio y, en su caso, viajarán y harán por cuenta de quien corresponda las gestiones necesarias para la salvaguarda o recuperación del buque o de sus pertenencias. El incumplimiento de esta obligación afectara los derechos del Asegurado en los términos de ley. .

A los gastos incurridos por tal concepto contribuirá la Compañía con el porcentaje que le corresponda, según la relación que guarde la suma asegurada después de restar el monto de cualquier siniestro por el que la Compañía resultare responsable y el avalúo del buque convenido en esta póliza. Ningún acto de la Compañía o del Asegurado para recuperar, salvar o proteger el buque se interpretará como renuncia o abandono.

B) Aviso de siniestro.

Al ocurrir algún siniestro, que pudiera dar lugar a indemnización conforme a este seguro, el asegurado, el armador, el capitán o sus mandatarios tendrán la obligación de comunicarlo por escrito a la Compañía tan pronto se enteren de lo acontecido. La falta oportuna de este aviso, podrá dar lugar a que la indemnización sea reducida a la cantidad que originalmente hubiera importado el siniestro si la Compañía hubiere tenido pronto aviso sobre el mismo. La Compañía quedará desligada de todas las obligaciones del contrato si el asegurado, el armador, el capitán o sus mandatarios o administradores omiten el aviso inmediato con la intención de impedir que se comprueben oportunamente las circunstancias del siniestro.

C) Certificación de daños.

En caso de pérdida o daño que pudiera dar lugar a una reclamación al amparo de este seguro, el Asegurado, el armador, el capitán o sus mandatarios o administradores solicitarán desde luego una inspección de daños y la certificación respectiva, para lo cual acudirán al Comisario de Averías de la Compañía, si lo hubiere en el lugar en que se requiera la inspección y en su defecto del Agente Local de Lloyd's y a falta de estos al Capitán de Puerto, al Cónsul Mexicano, a un Notario Público, a la Autoridad Judicial y por último a la Autoridad Política local.

D) Documentos, datos e informes que el Asegurado debe rendir a la Compañía, excepto para los que se refieren a Responsabilidad Civil.

El Asegurado comprobará la exactitud de su reclamación y de cuantos extremos estén consignados en la misma. La Compañía tendrá el derecho de exigir del Asegurado o beneficiario toda clase de información sobre los hechos relacionados con el siniestro y por la cual puedan determinarse las circunstancias de su realización y las consecuencias del mismo, y el Asegurado entregará a la Compañía dentro de los quince días siguientes al siniestro o en cualquier otro plazo que esta le hubiera especialmente concedido, por escrito, los documentos y datos siguientes:

i. Un estado de daños causados por el siniestro, indicando del modo más detallado y exacto que sea posible cuáles fueron los bienes destruidos o averiados así como el importe del daño correspondiente, teniendo en cuenta el valor de dichos bienes en el momento del siniestro.

ii. Una relación detallada de todos los seguros que existan sobre los bienes,

iii. Todos los planos, proyectos, libros, recibos, facturas, copias o duplicados de facturas, guías de ferrocarril, documentos justificativos, actas y cualesquiera documentos que sirvan para apoyar su reclamación.

iv. Todos los datos relacionados con el origen y la causa del daño, así como las circunstancias en las cuales se produjo y a petición de la Compañía y su costa, copias certificadas de las actuaciones practicadas por el Ministerio Público o por cualquier otra autoridad que hubiere intervenido en la investigación del siniestro o de hechos relacionados con el mismo.

v. Sin perjuicio de la documentación e información antes mencionada, se considerará comprobada la realización del siniestro, para los efectos de este seguro con la sola presentación de la denuncia penal, su ratificación y prueba de propiedad, y preexistencia.

E) Documentos, datos e informes que el Asegurado debe rendir a la Compañía para el caso de la Sección de Responsabilidad Civil.

Disposiciones en caso de siniestro:

i. Aviso de reclamación: el Asegurado se obliga a comunicar a la Compañía, tan pronto tenga conocimiento, las reclamaciones o demandas recibidas por él o sus representantes, a cuyo efecto, le remitirá los documentos o copia de los mismos, que con este motivo se le hubieran entregado y la Compañía se obliga a manifestarle, de inmediato y por escrito que no asume la dirección del proceso, si esta fuere su decisión.

Si no realiza dicha manifestación en la forma prevista, se entenderá que la Compañía ha asumido la dirección de los procesos seguidos contra el Asegurado y este deberá cooperar con ella en los términos de los siguientes puntos de esta Cláusula.

En el supuesto de que la Compañía no asuma la dirección del proceso, expensará por anticipado, al asegurado, hasta por la cantidad que se obligo pagar por este concepto, para que este cubra los gastos de defensa, la que deberá realizar con la diligencia debida.

ii. Cooperación y asistencia del Asegurado con respecto a la Compañía: el Asegurado se obliga en todo procedimiento que pueda iniciarse en su contra, con motivo de la responsabilidad cubierta por esta póliza:

a) A proporcionar los datos y pruebas necesarias, que le hayan sido requeridos por la Compañía para su defensa, en caso de ser esta necesaria o cuando el Asegurado no comparezca.

b) A ejercitar y hacer valer las acciones y defensas que le corresponden en derecho.

c) A comparecer en todo procedimiento.

d) A otorgar poderes en favor de los abogados que la Compañía designe para que los representen en los citados procedimientos en caso de que no pueda intervenir en forma directa en todos los tramites de dichos procedimientos.

Los gastos procedentes que efectúe el asegurado, para cumplir con dichas obligaciones, serán sufragados con cargo a la suma asegurada relativa a gastos de defensa.

Si la Compañía obra con negligencia en la determinación o dirección de la defensa, la responsabilidad en cuanto al monto de los gastos de dicha defensa no estará sujeta a ningún limite.

iii. Reclamaciones y demandas: la Compañía queda facultada para efectuar la liquidación de las reclamaciones extrajudicial o judicialmente para dirigir juicios o promociones ante autoridad y para recibir convenios.

No se opondrá a la Compañía cualquier reconocimiento de adeudo, transacción, convenio u otro acto jurídico que implique reconocimiento de responsabilidad del asegurado, concertado sin consentimiento de la propia Compañía, con el fin de aparentar una

responsabilidad que, de otro modo, sería inexistente o inferior a la real. La confesión de materialidad de un hecho por el Asegurado no puede ser asimilada al reconocimiento de una responsabilidad.

iv. Reembolso: si el tercero es indemnizado en todo o en parte por el asegurado, este será reembolsado proporcionalmente por la Compañía¹⁰³.

Otras obligaciones competentes al asegurado son las contempladas por la Ley Argentina en Materia de seguros marítimos, mencionadas en los siguientes artículos.

Art. 417. - Cuando se contrate un seguro de buques o de efectos, comprendiendo un tiempo anterior a su celebración, el asegurado debe expresar la fecha de salida del buque o de la iniciación del transporte o bajo juramento, su ignorancia al respecto y, además, declarar la última noticia que tenga del buque o de los efectos. Si todo ello no consta en la póliza, el contrato será nulo¹⁰⁴.

Art. 418. - Mientras el asegurado no realice el abandono que tiene derecho a hacer al asegurador, está obligado, tanto él como sus dependientes y especialmente el capitán, a emplear, en la medida de sus posibilidades, toda la diligencia posible para evitar o disminuir el daño o para salvar las cosas aseguradas.

A tal efecto debe obedecer las instrucciones del asegurador o, a falta de ellas,

no pudiendo pedir las o mediando instrucciones contradictorias de los distintos aseguradores, hará lo que parezca como más razonable de acuerdo con las circunstancias del caso. Asimismo, debe formular todas las reclamaciones, protestas u otros actos previstos por la ley, para conservar las acciones resarcitorias que correspondan.

Todos los gastos y sacrificios que el asegurado efectúe razonablemente en cumplimiento de las obligaciones que le impone este artículo, son a cargo del asegurador. La falta de resultado útil no perjudica su derecho a ser indemnizado por tales conceptos¹⁰⁵.

Art. 426. - El valor del buque debe ser declarado por el asegurado, bajo pena de nulidad del contrato, en toda póliza de seguro que cubra un interés vinculado a aquél¹⁰⁶.

¹⁰³ ÍBIDEM.

¹⁰⁴ CÓDIGO DE COMERCIO ARGENTINO. OP. CIT. Art. 417.

¹⁰⁵ ÍBIDEM. Art. 418.

¹⁰⁶ ÍBIDEM. Art. 426.

Art. 428. - El asegurado o el acreedor hipotecario deben, respectivamente, declarar o comunicar al asegurador la hipoteca que grave el buque en la fecha de la celebración del contrato o que se constituya con posterioridad a ella¹⁰⁷.

Art. 441. - Cuando se contrate un seguro de efectos a embarcarse, o embarcados, en un buque cuyo nombre desconozca el asegurado, éste debe, tan pronto como tenga conocimiento del hecho y del nombre del buque, denunciarlo al asegurador.

El buque debe reunir las condiciones impuestas en la póliza. En caso de pérdida, el asegurado debe probar la efectividad del embarque hasta el valor declarado en la póliza¹⁰⁸.

2.4. BENEFICIARIO.

El beneficiario es también una persona física o moral, el cual es el titular del derecho al pago de la suma asegurada por razón de su interés económico en el bien.

En general, el beneficiario es la persona a quien se debe la indemnización, por la consecuencia económica del riesgo realizado, la que no podrá enriquecerse con el importe del seguro, y sólo tendrá derecho a una compensación o indemnización.¹⁰⁹

La póliza nos dice al respecto:

Beneficiario preferente

La pérdida, si la hubiere será pagadera al Beneficiario Preferente especificado en el "Detalle de Coberturas de la presente póliza" o a su orden.

Se estipula, sin embargo, que la Compañía pagará reclamaciones a terceros, según se asienta en la cláusula de responsabilidad por colisión, y también podrá efectuar el pago directamente a personas que proporcionen garantía de la entrega del buque, en los casos de salvamento.

¹⁰⁷ ÍBIDEM. Art. 428.

¹⁰⁸ ÍBIDEM. Art. 441.

¹⁰⁹ SALGADO Y SALGADO. JOSÉ EUSEBIO. OP. CIT.

2.5. ELEMENTO FORMAL. LA PÓLIZA.

El contrato de seguro se perfecciona por el mero consentimiento de las partes, pero sólo puede probarse por escrito, sin perjuicio de utilizarse todas las demás medidas de prueba. Es obligación del asegurador la de emitir y entregar al asegurado o a su representante o a su corredor la póliza, que es el instrumento que documenta el contrato.

No hay mayores restricciones respecto de la forma de las pólizas, pero deben contener una serie de requisitos: lugar y fecha de celebración del contrato, nombre del asegurado o de su corredor, descripción del interés asegurable, valor del bien, descripción de los riesgos asumidos, fechas de comienzo y de terminación de los riesgos, prima del seguro, firmas de las partes, etc.

La póliza es el documento principal del contrato de seguro, el término póliza proviene del latín "poleticum", registro, que a su vez procede del griego "poluptuchos", es decir: "polus" muchos y "plux" pliegos.¹¹⁰ Dicho documento consiste en un escrito redactado generalmente por el asegurador, impreso y aprobado por la autoridad. Al respecto el artículo 36 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros señala: "que la documentación que utilicen las instituciones relacionadas con la oferta, solicitud y contratación del seguro o derivada de esta, deberá presentarse a la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. Para cualquier modificación de la documentación de que se trata, también deberá presentarse para su registro y vigilancia¹¹¹. Es importante destacar la participación del Estado para la revisión de dichas pólizas, pues este se debe encargar de que las mismas no contengan condiciones ilegales, ambiguas o leoninas para los asegurados.

Como ya hemos mencionado, la póliza no da carácter formal al contrato de seguro, puesto que este puede existir sin el documento, tal y como lo dice el artículo 21 de la Ley sobre el Contrato de Seguro en su fracción I y II:

"El contrato de seguro **I.**- se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta. y **II.**- No puede sujetarse a la condición suspensiva de la entrega de la póliza o cualquier otro documento en que conste la aceptación, ni tampoco la condición de pago de la prima; asimismo, el artículo 19 del ordenamiento antes mencionado, a pesar de que establece que el contrato se prueba por escrito, es decir, a través de una póliza, también admite la confesional como prueba¹¹².

¹¹⁰ IBIDEM.

¹¹¹ VÁSQUEZ DEL MERCADO. OSCAR. OP. CIT. pag.289.

¹¹² LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO OP. CIT. Arts. 19 y 21.

El artículo 24 de la Ley mencionada, nos habla de que: "Para que puedan surtir efectos probatorios contra el asegurado, será indispensable que estén escritos o impresos en caracteres fácilmente legibles, tanto la póliza como los documentos que contengan cláusulas adicionales de la misma, los certificados individuales de seguro de grupo, los certificados de pólizas abiertas, los certificados provisionales de pólizas.....y en general todos los documentos usados en la contratación del seguro"¹¹³.

Al momento de la celebración del contrato de seguro, el asegurador deberá entregar el documento, póliza, al contratante, mismo que de acuerdo con el Art. 20 de la Ley sobre el Contrato de Seguro deberá de contener:

- 1.- Los nombres, domicilios de los contratantes y firma de la empresa aseguradora;
- 2.- La designación de la cosa o de la persona asegurada;
- 3.- La naturaleza de los riesgos garantizados;
- 4.- El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de esta garantía;
- 5.- El monto de la garantía;
- 6.- La cuota o prima del seguro; y
- 7.- Las demás cláusulas que deban figurar en la póliza, de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por los contratantes¹¹⁴.

Si bien es cierto, que los requisitos anteriores son los que debe satisfacer una póliza en México, también es cierto que las pólizas de seguro marítimo son distintas, pero como ya es costumbre, en nuestros ordenamientos, no se habla de dichos requisitos, motivo por el cual tomaremos como base los ordenamientos españoles al respecto.

Como dice Gamechogicochea, casi todas las legislaciones convienen en que el contrato de seguro marítimo ha de consignarse por escrito, y la española sigue la misma línea, en tanto que en el ordenamiento español, sin póliza no hay contrato posible, tal y como lo indica el artículo 737 del Código de Comercio Español al expresar respecto a los seguros marítimos que para ser válidos: "habrán de constar por escrito en póliza firmada"¹¹⁵ por los contratantes. Esta póliza se extenderá y

¹¹³ IBIDEM. Art. 24

¹¹⁴ IBIDEM. Art. 20.

¹¹⁵ "La firma es una inscripción manuscrita que indica el nombre de una persona que entiende hacer suyas las declaraciones del acto". Planiol y Ripert.

"Firma es el nombre escrito por propia mano en caracteres alfabéticos y de una manera particular al pie del documento, al efecto de autenticar su contenido". Mustapich, J.M.

JESUS ZAMORA PIERCE. DERECHO PROCESAL MERCANTIL. 6a. EDICIÓN. EDITORIAL CÁRDENAS EDITOR Y DISTRIBUIDOR. MÉXICO. 1995. págs. 100 y 101.

firmará por duplicado reservándose un ejemplar cada una de las partes contratantes¹¹⁶.

Pasando a otras latitudes, y de acuerdo con el artículo 23 de la Ley inglesa de Seguro Marítimo de 1906, Marine Insurance Act, dice que la póliza debe especificar el nombre del asegurado o de cualquier persona que contrate el seguro por su cuenta; el objeto asegurado y el riesgo contra el cual el seguro se efectúa; el viaje o período de tiempo o ambos, según el caso cubierto por el seguro, la suma o sumas aseguradas, el nombre o nombres de los aseguradores, mientras que el artículo 24 exige que la póliza de seguro marítimo vaya firmada por los aseguradores que la suscriban.

2.5.1. REQUISITOS DE LA PÓLIZA.

De conformidad con lo establecido por el artículo 738 del Código de Comercio Español, la póliza de seguro marítimo contendrá además de las condiciones que libremente consignent los interesados, los siguientes requisitos:

1.- Fecha del contrato, con expresión de la hora en que queda convenido.

Es necesario señalar la fecha y hora en que tuvo lugar la celebración del contrato, para determinar si el contrato ha sido concertado con posterioridad a la pérdida, avería o feliz arribo del objeto asegurado al puerto de destino.

2.- Nombres, apellidos y domicilios del asegurador y asegurado.

3.- Concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por sí o por cuenta de otro.

En este caso, el nombre, apellidos y domicilio de la persona en cuyo nombre hace el seguro.

En las pólizas de seguros sobre cascos de buques y demás intereses del armador, es indispensable indicar el concepto por el cual contrata el tomador del seguro: si como armador, naviero, comisionista o corredor, mencionando en los dos últimos casos, el nombre, razón social y domicilio del verdadero asegurado.

¹¹⁶ "Llamamos firma a una inscripción manuscrita en la que se entrelazan en forma arbitraria, letras o rasgos como signo individualizador de la persona que los traza. La firma contiene usualmente el apellido manuscrito en forma particular, acompañado por los nombres o las iniciales de estos, pero tiene eficacia igualmente aunque no los incluya, o no sean identificables" Revidatti.

¹¹⁶ CÓDIGO DE COMERCIO ESPAÑOL. OP. CIT. Art. 737.

4.- Nombre, puerto, pabellón y matrícula del buque asegurado o del que conduzca los efectos asegurados.

En los seguros del casco del buque y demás intereses del armador, es indispensable indicar el nombre y también el pabellón y matrícula o puerto de matrícula para la debida identificación del riesgo. Debe igualmente indicarse la clase de propulsión de dicho buque (vapor, motonave, velero o motovelero, nuclear, etc.), y a mayor abundamiento, el material del cual está construido (hierro, acero, madera o mixto) y tonelaje de desplazamiento.

5.- Nombre, apellidos y domicilio del Capitán .

Este dato ha caído en desuso, no siendo necesario para la validez del contrato, sin embargo, cuando se trate de pólizas, en las que se haya indicado el nombre y domicilio del capitán que lo mande y no se haya agregado a continuación....u otro que lo substituya, el cambio del capitán, si no se notifica al asegurador, puede liberar a este de responsabilidad en caso de siniestro.

6.- Puerto o rada en que han sido o deberá ser cargadas las mercaderías aseguradas.

7.- Puerto de donde el buque ha partido o debe partir.

8.- Puertos o radas en que el buque debe cargar, descargar o hacer escalas por cualquier motivo.

9.- Naturaleza y calidad de los objetos asegurados.

10.- Número de los fardos o bultos de cualquier clase, y sus marcas si las tuvieren.

En el contrato o póliza deberán de señalarse las mercancías que son objeto del seguro designándolas por su nombre genérico si se transportan "a granel" , sin empacar, y en caso de estar empacadas, el número de bultos, clase de empaque, fardos, sacos, cajas, jaulas, barricas, contenedores, etc., peso neto contenido, indicando también genéricamente.

Todos estos datos son aconsejables que se especifiquen para la pronta identificación de los objetos asegurados en caso de siniestro.

11.- Época en que deberá comenzar y terminar el riesgo.

Este requisito hace referencia al seguro del casco del buque "a término o a tiempo", es decir, durante el plazo que habrán de correr los riesgos a cargo del asegurador. Comúnmente se indica "desde primera hora, cero horas de tal día a última hora (veinticuatro horas) de tal otro día".

ESTA TELLA PERTENECE
A LA BIBLIOTECA

Asimismo, si no se señalan las horas del comienzo y de terminación del riesgo de un seguro a término, y solo se mencionan las fechas, se entenderá que el término tendrá lugar al comenzar la media noche del día anterior a la fecha indicada y terminará a media noche del día del vencimiento.

En caso de que exista duda con respecto a la hora exacta del comienzo y del vencimiento, para mayor claridad y precisión, en los buques dedicados a la navegación trasatlántica o de altura, se adopta, la hora internacional dada por el meridiano de Greenwich.

12.- Cantidad asegurada.

Uno de los requisitos principales para todo contrato de seguro es la cantidad asegurada, por ser esta la base para establecer el monto de la prima, así, como el límite de responsabilidad del asegurador, cuya cantidad debe componerse de los siguientes elementos, según el objeto asegurado:

1.- Mercancías.

- a) Coste de origen;
- b) Gastos de acarreo y de transporte interior hasta que lleguen a bordo;
- c) Gastos de empaque;
- d) Gastos de embarque;
- e) Flete pagado a la salida y no restituible;
- f) Prima de seguro;
- g) Beneficio probable del receptor hasta por un límite del 10 al 15%.

2.- Casco del buque.

- a) Máquinas, aparejos, enseres, etc.;
- b) Cantidad asegurada, misma que será la del valor real, es decir, lo que valga en el mercado al momento de la contratación del seguro según:

- 1.- su edad;
- 2.- material del que esté construido;
- 3.- tonelaje;
- 4.- estado de conservación.

Salvo en los buques de línea, en que el asegurador acostumbra aceptar el seguro por su valor total.

13.- Precio convenido por el seguro y lugar, tiempo y forma de su pago.

Lo antes dicho se refiere a la prima o premio del seguro que habrá de percibir el asegurador, en recompensa al riesgo que asume. Por costumbre, esta se indica por un tanto por ciento sobre el capital asegurado.

14.- Parte del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuere a viaje redondo.

Hoy día son poco comunes los viajes redondos, que son los de ida y vuelta de un puerto de origen a otro de destino y regreso al primero.

15.- Obligación del asegurador de pagar el daño que sobrevenga a los efectos asegurados.

16.- El lugar, plazo y forma en que habrá de realizarse el pago.

117

2.5.2. CLASES DE PÓLIZA.

Las pólizas pueden ser de distintos tipos. Existen pólizas valuadas y no valuadas según se determine o no en el instrumento respectivo el valor asegurado; existen pólizas flotantes que cubren durante determinado periodo de tiempo los riesgos de todas las mercancías que una persona -el asegurado- reciba o envíe a bordo de buques.

Como nos dice González Lebrero, en la práctica del seguro marítimo, las pólizas incorporan, por imposición del asegurador o por acuerdo entre las partes, varias cláusulas especiales que cubren riesgos determinados. Entre ellos la "cláusula de abordaje" (running down clause)¹¹⁸, la cláusula Inchmarec" (Inchmarec clause) la "cláusula de continuación" , las "cláusulas de guerra" (war clauses)¹¹⁹, la "cláusula de medidas de salvaguardia" (sue and labor clause)¹²⁰, etc.¹²¹

¹¹⁷ CÓDIGO DE COMERCIO ESPAÑOL. OP. CIT. Art. 738.

¹¹⁸ En las pólizas de seguro marítimo se cubre, dentro de las cláusulas ordinarias, los daños y perjuicios ocasionados por el asegurado como consecuencia de un abordaje, pero respecto del buque de dicho asegurado. Como los abordajes generan responsabilidades excontractuales frente a terceros, se incluye esta cláusula para cubrir tales riesgos, es muy común que la póliza cubra las tres cuartas partes de la responsabilidad del asegurado hasta una suma no mayor de los tres cuartos del valor asegurado del buque, en cada accidente, por los daños al otro buque, incluido el lucro cesante. En caso de culpa concurrente, según la cláusula, cada armador paga al armador del otro buque la proporción de los daños que le ha ocasionado por su culpa.

¹¹⁹ Comúnmente se incluye en las pólizas de seguro marítimo la cláusula "libre de captura o apresamiento" (free of capture and seizure), cuyo objetivo es el de excluir los riesgos derivados de la guerra, tanto internacional como civil, de manera que si las partes interesadas desean agregar esos riesgos, deben pactarlo expresamente, por ello las cláusulas de guerra son incorporadas a la póliza, cuando asegurador y asegurado así lo acuerdan, para cubrir los riesgos excluidos por aplicación de la free of capture and seizure clause, y además para cubrir los riesgos provenientes de guerra, operaciones bélicas, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección, minas, torpedos, bombas y otros instrumentos de guerra.

¹²⁰ Esta cláusula permite al asegurado recuperar del asegurador cualquier gasto en que ha incurrido razonablemente al cumplir sus obligaciones para evitar o reducir daños o perjuicios con relación a los riesgos cubiertos en el contrato

¹²¹ GONZÁLEZ LEBRERO, RODOLFO. OP. CIT., pág. 563 y 564

De acuerdo con Pedro Hors y Baus,decimos que existen tres grupos de pólizas:

1.- Pólizas sencillas para un sólo viaje, ordinario o redondo, de ida y vuelta;

2.- Pólizas a término o por un tiempo determinado, durante cuya vigencia el objeto asegurado está garantizado de los riesgos asumidos, como por ejemplo: los cascos de los buques y/u otros intereses del armador, fletes, desembolsos, riesgos de buena llegada, etc.; y

3.- Pólizas flotantes o de abono.¹²²

Pero la anterior no es la única clasificación que se hace con respecto a las pólizas, algunos otros como Raúl González Hevia, nos hablan de otra clasificación como: Pólizas a término, Pólizas por viaje sobre buques, Pólizas por viaje sobre mercancías, Pólizas por viaje sobre flete y Pólizas mixtas.

También contamos con la clasificación hecha por Robert Riegel, en su Tratado sobre Seguros, mismo que nos menciona las diferentes clases de pólizas:

Pólizas clasificadas según:

- 1.- El interés del asegurado:
 - Pólizas de casco del buque.
 - Pólizas de cargamento.
 - Pólizas de flete.
 - Pólizas para amparar beneficios, comisiones y similares.
 - 2.- La valoración del objeto:
 - Pólizas a valor prefijado.
 - Pólizas sin valor prefijado.
 - 3.- El periodo de vigor de la póliza.
 - Pólizas a tiempo.
 - Pólizas de viaje.
- Pólizas flotantes o abiertas.
 - Pólizas con nombre estipulado.
 - Pólizas de "flota".

¹²² HORS Y BAUS. PEDRO. OP. CIT.. pág. 239

- 4.-El modo de describirla. -Formas abiertas de cargamento.
 -Pólizas globales.
 -Pólizas especiales.
- Peligros usuales.
 -Riesgos de guerra.
- 5.- La extensión de la cubierta. -Sólo pérdida total.
 -Riesgos especiales¹²³.

2.5.2.1. PÓLIZAS DE CASCO.

Las pólizas de casco son si duda alguna las reinas de las pólizas en materia de seguros marítimos, toda vez que estas se encargan de cubrir los riesgos que sufre todo el buque en general. Este tipo de pólizas tiene efectos cuando al contratar el seguro, el buque se encuentre en condiciones de iniciar el viaje en el puerto previsto, es decir, si en la póliza se describe el viaje, por ejemplo, **desde** Veracruz a Nueva York, se entenderá que el objeto asegurado, es decir, el buque, no estará garantizado hasta que comience el viaje. Contrario es que se estipule **en y desde** Veracruz a Nueva York, así se tendrá por entendido que si el buque está en Veracruz en buenas condiciones, al suscribirse el contrato, queda asegurado desde ese mismo instante.

2.5.2.2. PÓLIZAS SOBRE MERCANCÍAS.

Se dice que por regla general la cobertura de este tipo de pólizas comienza a correr desde el momento en que la mercancía se carga a bordo de un buque, pero puede iniciarse antes si la póliza incluye cláusulas de "almacén a almacén".

Cuando las mercancías u otros bienes están asegurados "desde la carga", la cobertura del riesgo no comienza hasta que las mercancías estén realmente a bordo, y el asegurador no se hace responsable mientras estén en camino hacia el buque. Los aseguradores sólo se harán responsables hasta que la mercancía se encuentre dentro del buque.

Al respecto Raúl González Hevia, nos dice que en este tipo de pólizas se puede añadir la Cláusula de Embarcaciones, la cual garantiza los movimientos de las mercancías a bordo de embarcaciones, y la Cláusula de Tránsito que asegura las mercancías desde que abandonan el almacén en el lugar que especifica a efectos de comienzo del tránsito, estas pólizas amparan peligros específicos como: incendio, tornado, inundación,

¹²³ RIEGEL, ROBERT. SEGUROS GENERALES. PRINCIPIOS Y PRÁCTICAS. 5a. EDICIÓN. EDITORIAL CONTINENTAL. S.A. MÉXICO. 1980. pág. 709

volcadura de camiones, derrumbe de puentes, etc. la ruptura de mercancías, derrames, etc.¹²⁴

2.5.2.3. PÓLIZAS DE FLETE.

De acuerdo con los expertos en seguros, éste tipo de pólizas es una de las más importantes para obtener ingresos de primas, pudiendo así las compañías aseguradoras recuperarse fácilmente de cualquier pérdida financiera.

Las pólizas de flete son utilizadas cuando un porteador que espera su retribución al hacer entrega de las mercancías sufre la pérdida de su flete, o cuando el cargador paga el flete por adelantado, sin derecho a devolución, ya que el valor del flete se encuentra incorporado en el de las mercancías, y la pérdida de éstas implicaría también la pérdida del flete pagado. El armador o el cargador, según las circunstancias, pueden desear asegurar el flete, de acuerdo con los términos del conocimiento de embarque.

La cifra arbitraria que suele utilizarse en materia de seguros para los cálculos de un póliza de fletes es la del 10% para valorar las mercancías.

2.5.2.4. PÓLIZAS CON Y SIN VALOR PREFIJADO.

Las pólizas de valor prefijado autorizan tanto al asegurador como al tomador del seguro para ponerse de acuerdo anticipadamente sobre el valor del objeto asegurado, evitando así en un futuro, posibles litigios y discusiones una vez ocurrido el siniestro.. La duda acerca de los gastos y ganancias hace que sea difícil para el asegurado conocer el valor real de sus mercancías una vez llegadas a su destino final, es por tal motivo que parece razonable el acordar con anticipación un valor que no sea excesivo, ya que por ejemplo, el valor de un buque cambia constantemente debido al mercado y a las condiciones económicas mundiales., por lo que el valor del buque es difícil de calcular con anticipación. Sin embargo, si el valor del objeto asegurado no puede calcularse ni siquiera en forma aproximada, debido a las condiciones antes mencionadas, lo más probable es que tanto el asegurador como el tomador del seguro, prefieran no establecer un precio y decidan esperar hasta que ocurra el siniestro para hacerlo, siendo común que se prefiera adoptar una póliza sin valor prefijado. En el seguro marítimo casi todas las pólizas de cargamento y de buque, son de valor prefijado.

¹²⁴ GONZÁLEZ HEVIA, RAÚL. OP. CIT. pág. 93

2.5.2.5. PÓLIZAS A TÉRMINO O A TIEMPO.

La duración de dichas pólizas depende, por lo general, de lo que se estipule en su propio articulado. Generalmente suelen cubrir riesgos por periodos de un año como mínimo, o por un tiempo más largo, según lo convenido por las partes.

Con mucha frecuencia, en la práctica, se suscriben pólizas por un año, contados a partir del 1o de enero y hasta el 31 de diciembre, fijándose en ocasiones la hora de entrada en vigor, así como del vencimiento. Las pólizas a tiempo, al ofrecer protección durante el periodo estipulado de tiempo, evitan molestias para el asegurado de estar pendiente de la terminación de cada viaje, y por lo tanto de estar renovando constantemente las pólizas. Gracias a la póliza a tiempo, el asegurado se evita la pena de describir cada uno de los viajes hechos por el buque, ya que muchas veces, este cubre siempre la misma ruta. Asimismo, es común que el cuerpo de la póliza incluya cláusulas de continuación o de protección adicional como se le llaman en México, en las que se prevea la ampliación del periodo de cobertura, como la regla cuarta de las Institute Time Clauses (Hulls), que dice "Si a la terminación de esta póliza el buque estuviera en la mar, o en peligro, o en puerto de refugio o de arribada, continuará considerándose cubierto, previo aviso a los aseguradores, hasta su puerto de destino mediante el pago de la correspondiente prima aprorrata mensual"¹²⁵.

2.5.2.6. PÓLIZAS DE RIESGOS PORTUARIOS.

Este tipo de pólizas es una variedad de la póliza a tiempo, y es comúnmente adoptada por los armadores, ya que con frecuencia los buques pasan un tiempo considerable en el puerto antes de zarpar, y el hecho de pagar el monto de la prima por riesgos de navegación sería un gasto innecesario, y, por consiguiente, el armador adquiere una póliza que protege al buque mientras se encuentre dentro de los límites del puerto, ya sea que se encuentre en el muelle, o en los astilleros para su reparación, etc. Cuando se cancela la póliza, puede devolverse parte de la prima.

2.5.2.7. PÓLIZAS DE RIESGO DE CONSTRUCTORES.

La póliza de riesgo de constructores es también una póliza especial a tiempo, misma que está diseñada para proteger al constructor y al armador en la proporción en que aparecen sus intereses, desde que se coloca la quilla hasta que se bota el buque ya terminado. De acuerdo con los especialistas, se pueden crear seguros separados, uno puede ser para

¹²⁵ GONZÁLEZ HEVIA, RAÚL. OP. CIT. pág. 26

cubrir el periodo anterior al lanzamiento del buque, y el otro para un periodo posterior al lanzamiento, pero anterior a la entrega.

En la actualidad, esas pólizas son de una cobertura muy amplia, y la prima se basa en la responsabilidad máxima del asegurado en caso de pérdida total del buque antes de su entrega. Si la construcción tarda más tiempo del pensado, se renueva la póliza, pero si el buque es terminado antes del tiempo señalado, la póliza puede ser cancelada y parte de la prima devuelta.

Este tipo de póliza protege de todos los riesgos cubiertos por la póliza marítima ordinaria y, además contra incendios mientras el buque esté en construcción en el astillero o atracado en el muelle, contra daños por derrumbe de soporte y riesgos de lanzamiento, incluyendo la ruptura de los rieles. Después del lanzamiento del buque, también se encuentran cubiertos los riesgos de viaje de prueba, abordajes, negligencia, explosiones, ruptura y defectos latentes. Dichas pólizas acostumbran contener una "cláusula de Protección e Indemnización" (P&I), misma que es común encontrar en otras pólizas de cascos, dicha cláusula fue creada para cubrir la responsabilidad del asegurado por daños causados a terceros, tanto a personas como a las propiedades de éstas.

2.5.2.8. PÓLIZAS CON Y SIN NOMBRE ESTIPULADO.

Las pólizas sin nombre estipulado son aquellas que no contienen el nombre del buque, se refieren al cargamento embarcado sobre cualquier buque, se aplica a embarques conocidos sobre buques desconocidos, por ejemplo, un importador puede saber que las mercancías le han sido enviadas desde un lugar en particular, pero desconoce el nombre de la línea y sobre todo el nombre del buque que las transporta.

A diferencia de las pólizas anteriores, cuando se conoce el nombre del buque, este hecho se comunica al asegurador y la póliza automáticamente se convierte en una póliza con nombre estipulado.

2.5.2.9. PÓLIZAS DE FLOTA.

Las pólizas de flota son aquellas diseñadas para las grandes compañías poseedoras de cierto número de buques de línea, ya que de este modo, todos los buques se encuentran cubiertos por una sola póliza. Otra de las ventajas que ofrece este tipo de pólizas, es que el tomador del seguro se ve beneficiado con el monto de una prima mucho menor que si hubiera contratado los seguros por separado, dicha cuota es uniforme para todo el seguro y se basa en las condiciones promedio de los buques. Los riesgos excepcionalmente mayores se encuentran equilibrados por este medio con los buques que se encuentren en mejores condiciones, de esta forma, los

buques inasegurables por así decirlo, podrán cubrirse por este método dentro del paquete de buques, porque el asegurador habrá de aceptar o rechazar todo el grupo de buques.

2.5.2.10. PÓLIZAS GLOBALES.

Al contratar la póliza global se calcula el importe máximo de la protección que será necesaria, y luego se adquiere mediante una suma global, pagándose por adelantado la prima basada en ese importe total. La naturaleza de las mercancías y el área geográfica por la cual se va a viajar se describen en el cuerpo de la póliza, y están amparadas todas las mercancías ahí descritas. Al pagarse la indemnización en caso de siniestro, habrá que rehabilitar el importe total de la póliza mediante el pago de primas suplementarias que representan un costo adicional para el tomador del seguro, por cuyo medio el asegurador tiene seguro el importe total de la prima durante el periodo de cobertura. En caso de que los embarques resultaren superiores o inferiores al importe que se calculó en un principio, el exceso o déficit se encontraría cubierto por un ajuste de la prima que se realiza con una cuota acordada.

2.5.2.11. PÓLIZAS FLOTANTES O DE ABONO.

Las pólizas flotantes también llamadas pólizas abiertas o generales, se utilizan para asegurar a los comerciantes o empresas que cuentan con un movimiento continuo y de cierta importancia. Las pólizas se extienden en favor de una firma determinada, en las que se ha acordado previamente las condiciones especiales del seguro de mercancías, frutos o materias primas de la entidad asegurada y/o de sus comitentes, este tipo de pólizas son utilizadas comúnmente en el ramo marítimo, porque simplifican los trámites y dan a las operaciones un carácter de estabilidad continuada. Se dice que para el asegurado ofrece la ventaja de tener cubiertos sus propios seguros, así como los de su clientela, desde el momento mismo en que comienzan a correr los riesgos, también al igual que la póliza de flota, ofrece un precio más módico con respecto a las primas. Así mismo, los aseguradores se ven beneficiados al evitarse excesivos trámites burocráticos.

Las pólizas de abono o flotantes suelen ser de duración indeterminada, o pueden también estipularse por un lapso a tiempo fijo, por ejemplo: un año, con tácita reconducción. Durante su vigencia, pueden incluirse modificaciones como por ejemplo: nuevas mercancías no previstas originalmente, otros viajes y otros riesgos, etc.

2.5.3. CARACTERÍSTICAS DE UNA PÓLIZA

Todas las pólizas de seguros deben empezar con el nombre de la compañía, su domicilio y el de sus sucursales, escudo o logotipo de la misma. A continuación, y antes de redactar el cuerpo de la póliza, se deberá señalar la clase de esta, por ejemplo: "Póliza para el seguro marítimo de mercancías", "Póliza para el seguro de buques", etc., y en el "cuerpo" del contrato, después del nombre de la compañía, el nombre o razón social del asegurado, su residencia y domicilio, concepto por el que contrata, ya sea por cuenta propia o por cuenta de otro; capital asegurado, prima o primas convenidas y forma de su pago, así como la descripción de los efectos asegurados. Asimismo, deberá de escribirse el nombre y dirección del Comisario de Averías, a quien deberá dirigirse el receptor en caso de siniestro.

Al dorso, y en páginas subsecuentes se insertarán las "condiciones generales" del contrato, divididas por capítulos.

2.5.4. COMIENZO Y TERMINACIÓN DE LA COBERTURA DE LA PÓLIZA.

En el caso de una póliza a tiempo sobre el casco, el riesgo se inicia y termina en una fecha determinada, y el buque se encuentra protegido mientras se encuentre dentro de las zonas geográficas descritas en la póliza. Muchas otras garantías de navegación pueden incluirse por medio de endosos. Por ejemplo, se puede garantizar que el buque se limitará a navegar en ciertas aguas, o que no operará en ciertas regiones como las regiones árticas durante el invierno, etc. Si el buque se encuentra navegando en la fecha de terminación del contrato, se proporciona una extensión automática del seguro, misma que protege al asegurado hasta que el buque llegue a puerto de destino, no sin cobrar una prima mensual a prorrata. En el caso de una póliza de flota, la localización de buques aislados no importa, ya que es lógico suponer que uno de los buques se encuentra navegando en la fecha de expiración de la póliza.

Las pólizas a tiempo no acostumbran ser aplicables a riesgos de cargamento. En una póliza de viaje sobre casco, el riesgo comienza en cuanto el buque leve anclas para el viaje dado, siempre y cuando el seguro sea "desde" un puerto. Si se asegura "en y desde" un puerto, se encuentra protegido desde que se encuentra en el puerto realizando los preparativos para zarpar. En ambos casos, el riesgo termina cuando el buque ha llegado al puerto de destino y ha estado amarrado por veinticuatro horas sano y salvo.

Una póliza de viaje sobre cargamento se aplica desde el momento en que se embarcan las mercancías a bordo del buque y hasta que se desembarcan exitosamente en el puerto de destino. Sin embargo, la póliza

sobre cargamento inicia su cobertura bajo una cláusula complementaria de “almacén a almacén” desde el momento que la mercancía sale del almacén, depósito o fábrica, en el punto de origen, así como en toda su trayectoria terrestre y obviamente marítima, y hasta que se encuentra en el almacén o fábrica de destino.

2.5.5. PELIGROS CUBIERTOS POR LA PÓLIZA.

La póliza de seguro marítimo tiene como principal objetivo el de indemnizar al tomador del seguro por pérdidas causadas solamente por motivos imprevistos y accidentales, es decir, fortuitos o de fuerza mayor. Un abordaje con otro buque, una tormenta en el mar, un choque con una roca o un iceberg, encalladura, daños ocasionados al cargamento por agua de mar, todos estos son ejemplos de resultados imprevistos de un viaje, y por lo tanto, es común que se asegure contra ellos. La póliza no cubre pérdidas que sean comunes y normales, tales como el desgaste normal de los materiales y equipo de la embarcación, el envejecimiento natural debido al paso del tiempo, daños ocasionados por derrames de cargamentos líquidos. Los peligros asumidos por el asegurador, son generalmente los siguientes:

a) Peligros del mar. Este tipo de peligros se refiere a los peligros que pueden ocurrir en el mar, tales como el ser lanzado a la costa por marea alta, el hundirse a consecuencias de haber chocado con una roca o un buque hundido, daños ocasionados por un rayo, encalladura, abordaje, daños ocasionados por el mal tiempo, daños al cargamento por agua salada, etc.

b) Incendio. Además del peligro de incendio, el cual no merece mayor explicación, también se encuentra protegido el peligro de pérdida o daños al buque o al cargamento causados por los esfuerzos realizados para apagar un incendio a bordo. Las mercancías pueden verse afectadas por el agua, vapor, o químicos utilizados con la finalidad de extinguir el incendio. El peligro de incendio incluye también las pérdidas ocasionadas como resultado de los daños causados por el humo o el olor.

c) Peligros que dependen de las acciones de los que se encuentran a bordo. Lo antes dicho se explica cuando el capitán sacrifica parte del cargamento en beneficio de la seguridad general, a través de la figura jurídica de la echazón, misma que se realiza en beneficio de los propietarios del buque, del cargamento y, en general, de los aseguradores. Ante estos hechos, el asegurador es responsable de indemnizar tales daños.

Otro caso ocurre cuando el capitán del barco, en vez de actuar en beneficio de los demás, lo hace de acuerdo a sus intereses personales y en contra de los dueños del buque y del cargamento. Un ejemplo de ello es cuando el capitán se desvía de la ruta programada para el viaje, incurriendo posteriormente en la "baratería". o decide hundir el barco como resultado de una venganza..

d) Peligros causados por los actos de personas que no están a bordo. Este tipo de peligros estaba originalmente cubierto por todas las pólizas de seguro marítimo, cosa que fue substituida mediante una cláusula denominada de "franco de captura y embargo". Dichos peligros abarcan los que son característicos de un estado de guerra o piratería, captura por piratas, barcos de guerra, corsarios, represalias, restricciones y detenciones. El seguro contra tales peligros debe obtenerse por medio de una "póliza de riesgo de guerra" especial, con cuotas especiales de prima.

2.6. ELEMENTOS MATERIALES.

Los elementos materiales del seguro se pueden clasificar en tres tipos:

- 1.- El objeto asegurado;
- 2.- El interés jurídico económico o interés asegurable; y
- 3.- El riesgo.

En lo que respecta tanto al objeto asegurado como al interés asegurable, no merece mayor explicación, puesto que estas dos figuras ya han sido explicadas en el capítulo anterior, motivo por el cual, en este capítulo sólo trataremos el elemento material del seguro denominado "el riesgo".

2.6.1. EL RIESGO.

"Riesgo, es un peligro o contingencia, de posibilidad más o menos remota, de destrucción, daño o menoscabo a que están sujetos todos los

bienes, tanto los muebles como los inmuebles, y mayormente, entre los primeros, los fungibles; ya estén en sitios fijos o en movimiento de traslación de un punto a otro, por tierra, mar o aire, mismos que se hacen más graves a causa de fenómenos meteorológicos."¹²⁶

"El riesgo consiste en la eventualidad de que se dé un acontecimiento futuro, que puede ser incierto, o bien cierto pero de plazo indeterminado. El acontecimiento no depende de la voluntad de los sujetos, por lo que puede o no suceder".¹²⁷

¹²⁶ HORS Y BAUS. PEDRO. OP. CIT., pág. 157.

¹²⁷ VÁSQUEZ DEL MERCADO. OSCAR. OP. CIT., pág. 279.

En el caso de que el riesgo se convierta en siniestro, debe necesariamente producir un daño que produzca una afectación al interés patrimonial del afectado. El riesgo se refiere a un hecho cuya realización no desea el asegurado, es decir, hay un interés de que no se produzca un siniestro.

Mediante el contrato de seguro el asegurado transfiere al asegurador los riesgos cuya realización puede causarle un daño; de ahí que sea un elemento esencial del contrato de seguro, del que se deduce la obligación del asegurador de indemnizar al asegurado.

Por riesgo Hors y Baus nos dice que es: "un peligro o contingencia, de posibilidad más o menos remota, de destrucción, daño o menoscabo a que están sujetos todos los bienes, tanto los muebles como los inmuebles, y mayormente, entre los primeros, los fungibles; ya sea que estén en sitios fijos o en movimiento de traslación de un puerto a otro, por tierra, mar o aire. Indudablemente que en estas últimas circunstancias el peligro es mayor, agravado por el medio de transporte en que dicha traslación se verifique"¹²⁸

2.6.2. AGRAVACIÓN DEL RIESGO.

Quando el riesgo se agrava, surge el elemento principal del contrato de seguro, el principio de *buena fe*, ya que el asegurador confía plenamente en que el tomador del seguro hará de su conocimiento cualquier modificación del riesgo asumido. Es lógico que el asegurador tenga un interés en que el riesgo no aumente mientras dura la cobertura del seguro, y en el caso de que así suceda, éste debe tener conocimiento de inmediato de que esto ha sucedido.

El objeto principal de hacer del conocimiento del asegurador una modificación del riesgo, es la de que este pueda hacer frente a la situación, ya sea rescindiendo el contrato o modificando las condiciones del mismo a través de los endosos. Por lo antes dicho, es que una de las obligaciones del asegurado es la de comunicar a la empresa aseguradora las agravaciones esenciales que tenga el riesgo durante el curso del seguro, dentro de las veinticuatro horas siguientes al momento en que las conozca. Si el asegurado omitiere el aviso o si él provoca una agravación esencial del riesgo, cesarán de pleno derecho las obligaciones de la empresa en lo sucesivo.¹²⁹

La ley también nos dice que se presumirá siempre que la agravación es esencial cuando se refiera a un hecho importante para la apreciación de

¹²⁸ HORS Y BAUS. PEDRO. pág. 157.

¹²⁹ LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO. artículo 52.

un riesgo, de tal suerte que la empresa habría contratado en condiciones diversas si al celebrar el contrato hubiera conocido una agravación análoga.

La agravación del riesgo da facultades al asegurador para rescindir el contrato, pero en caso de que esto suceda, su responsabilidad terminará quince días después de la fecha en que se comuniqué su resolución al asegurado.¹³⁰

2.6.3. BIENES CUYOS RIESGOS PUEDEN CUBRIRSE.

No todos los riesgos son susceptibles de asegurarse, y es por eso que todas las empresas de seguros y los ordenamientos legales hacen mención a cuales son los riesgos asegurables, ejemplo de ello es la ley argentina, la cual nos habla de los intereses asegurables en el siguiente artículo:

Art. 410. - Todo interés sobre el buque, carga o flete puede asegurarse contra cualquier riesgo de la navegación, con exclusión de los que provienen del hecho intencional del dueño o titular del interés asegurado.

Son especialmente intereses asegurables los vinculados

- a) Buque o artefacto naval;
- b) Provisions y todo lo que hubiere costado la preparación del buque para el viaje o para su continuación;
- c) Efectos, expresión que comprende tanto la carga como cualquier otra cosa que sea materia del transporte;
- d) Flete o precio del pasaje;
- e) Lucro esperado por la llegada de la mercadería a destino;
- f) Avería común;
- g) Salario del capitán y de la tripulación;
- h) Riesgo asumido por el asegurado.

Por extensión, son intereses asegurables los vinculados al buque en construcción.

Otro ejemplo al respecto es el que nos da la póliza tratada con respecto a los riesgos que pueden ser amparados por esa compañía:

Peligros.

“Respecto a las aventuras y peligros que la Compañía esta de acuerdo en amparar y tomar a su cargo son los que se describen a continuación: de los mares, incendio, rayo, terremoto, piratas, ladrones,

¹³⁰ ÍBIDEM. artículo 56

asaltantes, echazón, baratería del capitán y los marineros ¹³¹y todos los demás peligros, pérdidas y desgracias que ocurran u ocurrieren en perjuicio, detrimento o daño del buque o cualquier parte del mismo pero exceptuándose aquellos peligros mencionados en esta cláusula pero que estuvieren excluidos por estipulaciones contenidas en otro lugar de la póliza o en endosos agregados a la misma.

Peligros adicionales (INCHMAREE)¹³²

Sujeto a las condiciones de esta póliza, este seguro también cubre la pérdida o daño al buque causada directamente por los siguientes riesgos:

1. Accidentes durante las maniobras de carga, descarga o al manipular el cargamento, o durante el aprovisionamiento de combustible.
2. Accidentes al salir o llegar al puerto, o mientras este en dique seco, dique carenero, canal, andamiada de carenaje o pontón.
3. Explosión.
4. Descompostura de motogeneradores u otra maquinaria eléctrica y conexiones eléctricas a la misma, explosión de calderas, rotura de ejes o cualquier defecto latente en la maquinaria o casco, pero excluyendo el costo y los gastos de reposición o reparación de la parte defectuosa.
5. Contacto con aeronaves, cohetes o proyectiles similares, o con cualquier vehículo terrestre.
6. Negligencia de los fletadores y/o reparadores, siempre y cuando dichos fletadores y/o reparadores no sean asegurados conforme a la presente póliza.

7. Negligencia de capitanes, oficiales, tripulación o pilotos, siempre y cuando tal pérdida o daño no haya sido resultado de falta de la debida diligencia del asegurado, los propietarios o administradores del buque o de cualesquiera de ellos. Los capitanes, oficiales, tripulación o pilotos, no deberán considerarse como propietarios, dentro del significado de esta cláusula, en caso de que estos posean acciones del buque.

¹³¹ Se entiende por baratería todo acto cometido por el capitán o por la tripulación, conjunta o separadamente, con un propósito fraudulento del cual resulte algún daño o perjuicio a la carga, al buque o a sus armadores.

¹³² Esta cláusula lleva el nombre del buque "the inchmaree", que dió lugar a un fallo de los tribunales británicos a fines del siglo xix, a causa del cual se generó, a su vez, la necesidad de incluir una norma especial en las pólizas. La inchmaree clause no cubre riesgos marítimos típicos, es decir, riesgos del mar clásicos, y su objeto es el de cubrir al asegurado frente a la negligencia del capitán y de los tripulantes pero no a la del armador, y frente a los daños y perjuicios derivados de un "defecto latente"

Daño intencional .Riesgo de polución¹³³(contaminación) .

Sujeto a las condiciones de esta póliza, este seguro también cubre pérdida o daño causado al buque directamente por actos de autoridades gubernamentales, realizados para el bien publico, para impedir o mitigar un riesgo o amenaza de contaminación que sea resultado directo de daño al buque, cuyo daño este amparado por esta póliza, siempre y cuando tal acción de autoridades gubernamentales no sea resultado de falta de la debida diligencia por parte del asegurado, los propietarios o administradores del buque, o de cualesquiera de ellos para impedir o mitigar tal peligro o amenaza. Los capitanes, los oficiales, tripulación o pilotos, no deberán considerarse como propietarios, dentro del significado de esta cláusula, aun en el caso de que posean acciones del buque.

Cláusula de riesgos.

1.- Este seguro ampara la pérdida de o el daño a los bienesasegurados, ocasionado por:

1.1.- Riesgos del mar, ríos, lagos u otros aguas navegables.

1.2.- Incendio, rayo, explosión.

1.3.- Robo con violencia, cometido por personas desde fuera de la embarcación.

1.4.- Echadura.

1.5.- Piratería.

1.6.- La rotura de o accidentes sufridos por reactores o instalaciones nucleares.

1.7.- Contacto con aeronaves u objetos que se caen de las mismas, medios de transporte terrestres, equipos o instalaciones portuarios o de muelles.

2.- Este seguro ampara la pérdida de o el daño a los bienes asegurados, ocasionado por:

2.1.- Accidentes durante maniobras de carga, descarga o la transferencia de carga o combustible.

2.2.- La explosión de calderas, la rotura de flechas, o cualquier defecto latente en el casco o maquinaria.

2.3.- Negligencia del capitán, los oficiales, tripulantes o pilotos.

¹³³ La cláusula anterior, al ser una fiel transcripción de la póliza original, nos obliga a escribir un error gramatical de enormes dimensiones, ya que la cláusula se refiere a riesgos por contaminación, pero desgraciadamente en México y en muchos lugares de habla hispana, se comete el error de confundir la palabra "polución" con "polucionar", que aunque parece que una es la conjugación de la otra, no es así, ya que polución significa, "eyaculación involuntaria o durante el sueño" y polucionar significa, "contaminar". Lo antes dicho nos da una idea de que por más que se pretenda hacer sinónimo una de otra, eso no es posible, ya que definitivamente no tienen nada que ver.

2.4.- Negligencia de reparadores o fletadores, siempre que dichos reparadores o fletadores no son asegurados bajo los términos de esta póliza.

2.5.- Baratería por parte del capitán, los oficiales o tripulantes.

Siempre que dicha pérdida o daño no haya sido a consecuencia de una falta en la diligencia debida por parte del Asegurado, los propietarios o administradores.

3.- Para propósitos de esta cláusula 5, el capitán, los oficiales, tripulantes o pilotos no serán considerados como propietarios, aun cuando tuvieran acciones en la embarcación.

Cláusula de riesgos de contaminación.

Este seguro ampara la pérdida de o el daño a la embarcación ocasionado directamente por cualquier autoridad gubernamental que actúe en virtud de los poderes otorgados a la misma al impedir o mitigar un riesgo de contaminación, o una amenaza del mismo, que resulte directamente de daños a la embarcación por el cual la Compañía es responsable bajo los términos de esta póliza, siempre que las medidas adoptadas por las autoridades gubernamentales no sean a consecuencia de la falta de la debida diligencia por parte del Asegurado, los propietarios o administradores de la embarcación, o cualquier de ellos, en lo que se refiere a su obligación de impedir o mitigar dicho riesgo o amenaza. Parapropósitos de esta cláusula 7, los capitanes, oficiales, tripulantes o pilotos no serán considerados propietarios, aun cuando tuvieran acciones en la embarcación.

2.6.4. RIESGOS EXCLUIDOS

Quedan en principio excluidos los riesgos que provengan del hecho intencional del dueño o titular del interés asegurable, y salvo pacto en contrario, los daños causados por hechos de guerra civil o internacional. Lo antes dicho se puede apreciar en los siguientes artículos de la ley argentina.:

Art. 433. - Salvo convenio especial de las partes, no están a cargo del asegurador los daños al buque cuando sobrevinieren por alguna de las siguientes causas:

a) Hecho del asegurado o de sus dependientes terrestres, realizado con dolo o culpa grave;

b) Cambio voluntario de ruta o de viaje sin consentimiento del asegurador, sin perjuicio de responder por los anteriores a dichos cambios;

c) En el seguro a tiempo, por los riesgos en los lugares situados fuera de la zona geográfica establecida en la póliza para la navegación del buque;

d) En el seguro por viaje, por los riesgos correspondientes a la prolongación del mismo más allá del último puerto designado en la póliza. El acortamiento del viaje no altera las obligaciones del asegurador si el puerto final es de los designados en la póliza como escalas, sin que el asegurado, en tal caso, tenga derecho a solicitar reducción de la prima;

e) Demora no razonable en la duración del viaje;

f) Vicio oculto del buque, salvo sus consecuencias;

g) Estiba defectuosa;

h) Desgaste del buque o de sus pertenencias por uso;

i) Avería particular que no alcance al tres por ciento (3 %) del valor asegurado;

j) Actos dolosos del capitán, tripulantes o práctico.

Art. 438. - Salvo estipulación expresa, no son a cargo del asegurador los daños o pérdidas de los efectos, cuando ocurran por alguna de las siguientes causas:

a) Hecho del asegurado o de sus dependientes, realizado con dolo o culpa grave;

b) Cambio voluntario de ruta, de viaje o de buque sin consentimiento del asegurador y sin perjuicio de responder por los daños o pérdidas anteriores a dichos cambios;

c) Vicio propio, mala calidad o mal acondicionamiento de los efectos asegurados;

d) Merma o disminución natural;

e) Defecto de estiba o mal arrumaje de la carga, si ha sido realizada por el cargador, el asegurado o sus dependientes;

f) Prolongación voluntaria del viaje más allá del puerto de destino de los efectos, sin perjuicio de responder por los daños o pérdidas producidos hasta dicho puerto;

g) Demora no razonable en la duración del viaje;

h) Avería particular que no alcance al tres por ciento (3 %) del valor asegurado.

En la póliza-tipo adoptada por Lloyd's en 1779, y que continúa en uso, se detalla los riesgos más comunes, es decir, los cubiertos usualmente, salvo acuerdo expreso de asegurador y asegurado en el sentido de eliminar o agregar riesgos o modificar las condiciones de la póliza. Entre esos riesgos usuales figuran: peligros del mar, incendio, enemigos, piratas, corsarios, ladrones, echazón, captura, embargo,

baratería del capitán o de la tripulación y todos los demás riesgos. Además y dentro del esquema jurídico práctico británico, quedan cubiertos, aún cuando no se les mencione en la póliza, la avería gruesa y la asistencia y el salvamento.

Para la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963, ahora derogada por la Ley de Navegación de 1994 (México), los riesgos excluidos eran:

- 1.- Cambio voluntario de derrotero de viaje o de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores;
- 2.- Separación voluntaria de un convoy, cuando se hubiere estipulado que se iría en conserva con él;
- 3.- Prolongación del viaje a un puerto más remoto que el designado en el seguro;
- 4.- Disposiciones arbitrarias y contrarias a la póliza de fletamento y al conocimiento de embarque, tomadas por orden del fletante, fletador o cargador.
- 5.- Riesgos de guerra; y
- 6.- Merma, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.¹³⁴

Otros riesgos excluidos por las compañías aseguradoras son los siguientes:

Cláusula de exclusión de terremoto y erupción volcánica.

"Este seguro no ampara, bajo ninguna circunstancia, pérdida, daño, responsabilidad o gasto a consecuencia de terremoto o erupción volcánica. Esta exclusión es aplicable a toda reclamación, incluyendo reclamaciones presentadas bajo los términos de las cláusulas 8, 10, 12 y 14".

"Esta póliza no cubre ninguna pérdida, daño o gastos causados por, resultante de, o incurrido como consecuencia de:

- a) Captura, embargo, arresto, restricción o detención, o cualquier intento a ese respecto; o.
- b) Apresamiento del barco por requisición o en otra forma, ya sea en tiempo de paz o de guerra, legalmente o de otra forma; o.
- c) Cualquier mina, bomba o torpedo que no se lleve como carga a bordo del barco; o.
- d) Cualquier arma de guerra que emplee fisión atómica o nuclear y/o fusión y otra reacción similar, o fuerza o materia radioactiva; o.
- n) Guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o disturbio civil originado ello, o piratería; o.

¹³⁴ SALGADO Y SALGADO. JOSÉ EUSEBIO. OP. CIT..

o) Huelgas, paros, disturbios políticos o laborales, conmociones civiles, motines, ley marcial, poder militar o usurpado; o.

p) Actos malintencionados o vandalismo, a menos que sean cometidos por el capitán o los marineros y no estén excluidos en otro lugar de esta cláusula de exclusiones de guerra, huelgas y relativas;

q) Hostilidad y operaciones belicosas (hubiere declaración de guerra o no), pero este subinciso (h) no excluirá colisión o contacto con aeronaves, cohetes o proyectiles similares, o con objetos fijos o flotantes, o varadura, mal tiempo, incendio o explosión, a menos que sea causado directamente por un acto hostil cometido por o contra una potencia beligerante, cuya acción sea independiente de la naturaleza del viaje o servicio que este haciendo el barco en cuestión o, en caso de colisión, cualquier otro barco implicado en la misma. Según se usa aquí "potencia" quiere decir cualquier autoridad que mantenga fuerzas navales, militares o aéreas en asociación una potencia.

Si los riesgos de guerra y otros riesgos excluidos por esta cláusula son asegurados posteriormente por endoso a esta póliza, dicho endoso substituirá y anulará las condiciones anotadas arriba, sólo hasta donde los términos de dicho endoso sean incompatibles con las mismas, y sólo mientras dicho endoso permanezca en vigor¹³⁵.

Por último, "El riesgo es un elemento esencial del contrato de seguro marítimo, y una vez realizado recibe el nombre de siniestro"

Los riesgos marítimos son:

- 1.- Tempestad;
- 2.- Naufragio;
- 3.- Varadura;
- 4.- Abordaje;
- 5.- Cambio forzado de ruta;
- 6.- Echazón;
- 7.- Incendio;
- 8.- Apresamiento;
- 9.- Saqueo;
- 10.- Guerra;
- 11.- Embargo o retención; y
- 12.- Represalias.¹³⁶

¹³⁵ PÓLIZA DE SEGURO DE EMBARCACIONES DIVERSAS GNP. OP. CT.

¹³⁶ IBIDEM.

2.6.5. PRINCIPIO Y FIN DE LOS RIESGOS. BUQUE.

Tanto el principio como el fin de los riesgos Depende principalmente de las partes.

Hablando de los seguros por tiempo, éstos pueden pactarse libremente entre asegurado y asegurador, lo más común en la práctica es que el seguro cubra períodos de doce meses contados desde mediodía del primer día hasta mediodía del último. En el supuesto de que el buque se halle en el mar o que el viaje no haya concluido, por aplicación de la cláusula de continuación (continuation clause) el contrato automáticamente se extiende hasta el momento acordado en la póliza, que en la legislación británica se entiende que debe ser el de la llegada del buque a destino.

En el caso de los seguros por viaje, los riesgos comienzan a correr desde que la carga se encuentra en el puerto de salida, y hasta que llega al puerto de destino, pero dicha cobertura no podrá durar más de veinte días después de la llegada no más allá de los veinte días de la llegada.

Con respecto a la carga, la cobertura puede empezar y terminar de la siguiente manera, tal y como lo señalan los siguientes artículos de la legislación argentina.:

Art. 437. - En el seguro sobre efectos, los riesgos comienzan desde el momento en que ellos dejan la tierra para ser embarcados, ya directamente o por intermedio de otras embarcaciones, en el buque en que deban ser transportadas, y terminan cuando vuelven a ser colocados en tierra en el lugar de destino. Pero el riesgo de permanencia en dichas embarcaciones, tanto para la carga como para la descarga, salvo pacto en contrario, sólo es cubierto por un plazo de quince (15) días.

Los riesgos corren sin interrupción durante todo el tiempo de duración razonable del viaje, aun en el caso de que los efectos sean descargados, por necesidad, en un puerto de arribada forzosa. Cuando se contrate el seguro habiendo ya comenzado el viaje, y no exista estipulación expresa en la póliza, los riesgos comienzan a correr a partir de la hora veinticuatro (24) del día en que se celebre el contrato.¹⁻¹⁷

Art. 446. - En los seguros de depósito a depósito, el asegurador responde por los riesgos, durante el curso normal del tránsito, a partir del momento en que los efectos salgan del depósito del lugar mencionado en la póliza, como punto de iniciación del tránsito, hasta que sean entregados en el depósito del destinatario de la mercadería o en el lugar de destino que se haya establecido en la póliza.

¹⁷ CÓDIGO DE COMERCIO ARGENTINO. OP. CIT. art. 437.

En cuanto al principio y fin de los riesgos sobre flete, estos comienzan cuando el transportador recibe las mercancías y terminan cuando la entrega al consignatario en el puerto de destino.¹³⁸

2.6.6. RETICENCIA Y FALSA DECLARACIÓN DEL ASEGURADO.

De acuerdo con el Código de Comercio Argentino, reticencia es "Toda declaración falsa o toda reticencia¹³⁹ de circunstancias conocidas por el asegurado, aun hechas de buena fe, que a juicio de peritos hubiese impedido el contrato o modificado sus condiciones si el asegurador hubiese sido cersiorado del verdadero estado del riesgo, hace nulo el contrato"¹⁴⁰.

Cuando el asegurado acude con el asegurador para la contratación de un seguro, el primero debe informarle a éste último de todos los hechos y circunstancias que se relacionan con el riesgo, sin omitir dato alguno y sin deformar la realidad.

Si bien es cierto que el contrato de seguro se caracteriza por la buena fe de las partes, también es cierto que el asegurado puede violar su obligación al respecto, ya sea omitiendo información en cuyo caso incurre en reticencia ya sea manifestando hechos y circunstancias inexactos, incurriendo así en una falsa declaración.

Por regla general, toda reticencia o falsa declaración conduce a la nulidad del contrato si el asegurador, en conocimiento de la verdad, no lo hubiera celebrado o lo hubiera hecho en condiciones diferentes, tal como lo señala el artículo 227 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de nuestro país: ".....en caso de probarse el dolo o la mala fe, el contrato será nulo y las primas pagadas quedarán en favor del asegurador"¹⁴¹.

2.6.7. REASEGURO.

Con motivo del excesivo costo de los buques mercantes, las empresas aseguradoras se han visto imposibilitadas para asumir individualmente el seguro de los mismos. Actualmente, lo común es que un sólo buque sea asegurado por varias empresas aseguradoras, de las cuales, cada una toma para sí una parte alicuota del valor total de la embarcación.

¹³⁸ ÍBIDEM. Art. 446.

¹³⁹ Omisión voluntaria de lo que se debería decir. Disimulo de un hecho o circunstancia de la persona que se encuentra en la obligación de manifestar su existencia.

¹⁴⁰ ÍBIDEM.

¹⁴¹ LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO. OP. CIT. Art. 227.

Al respecto de esta figura, Pedro Hors y Baus nos dice que la figura del Reaseguro Marítimo surge en el año de 1370, para un viaje de Génova a Sluys, Provincia de Zelanda en los Países Bajos, mismo que se "reaseguró" por la parte más peligrosa del viaje, el cual comprendía de Cádiz a Sluys. Pero no fue sino hasta el siglo XIX cuando se utilizó formalmente.

El reaseguro es un contrato, independiente del seguro, por el cual el reasegurador se obliga, mediante una compensación, a reembolsar a un asegurador las sumas que éste deba pagar a su asegurado como consecuencia del respectivo contrato de seguro. Presenta caracteres similares a los expresados respecto de este último, y traduce una forma de redistribución de los riesgos mediante su transferencia a terceros en salvaguarda del patrimonio del asegurador original.

En general podríamos decir que el reaseguro "no es otra cosa que el seguro de un asegurador"¹¹²

El reaseguro presupone siempre la existencia de un contrato se seguro previo; al momento de celebrarse dicho contrato el asegurador ha creado la posibilidad de que si se produce el siniestro previsto, nazca para él la obligación de indemnizar al asegurado con una suma realmente alta, mermando así el capital de la empresa, y por tal motivo se ve obligado a recurrir al reaseguro.

En el reaseguro, a diferencia del contrato de seguro normal, se presentan diferentes elementos personales, ya que en el primero contamos con un asegurador y un asegurado; en el reaseguro tenemos al asegurador y al reasegurador. En lo que respecta al monto de las primas, la del seguro primario se calcula sobre el riesgo total que se pretende cubrir, a diferencia del reaseguro, en donde la prima se calcula en base al excedente de la cobertura que el asegurador original sabe que no podrá cubrir en caso de siniestro.

2.6.7.1. REQUISITOS DEL CONTRATO DE REASEGURO.

- A)** Clases de elementos sobre los que versa (cascos, facultades, valores, etc)
- B)** Modo de participación del reasegurador y límite de su responsabilidad.
- C)** Compromiso de cesión de la Compañía reaseguradora, de los diferentes elementos y riesgos que comprenda el Contrato.
- D)** Efecto del compromiso del reasegurador sobre los riesgos cedidos y su duración.
- E)** Forma de regularización de las primas debidas al reasegurador.

¹¹² SALGADO Y SALGADO. JOSÉ EUSEBIO. OP. CIT..

F) Avisos de siniestros y arreglos y pagos de los mismos, indicando la cuantía de los que deberán pagarse al contado a la cedente.

G) Descuentos, comisiones de adquisición y de reaseguro, a favor de la cedente.

H) Garantía que presta la reaseguradora a la cedente y su forma, para responder a sus compromisos dimanantes del contrato.

I) Regularización de cuentas.

J) Porcentaje de beneficios de cada ejercicio, a favor de la reasegurada.

K) Disposiciones relativas a la liquidación de los negocios reasegurados.

L) Condiciones mediante las cuales será finiquito el Contrato.

M) Medio de zanjar las eventuales diferencias que puedan surgir entre las dos partes.¹⁴³

2.6.8. COASEGURO.

Es un contrato en que participan varios aseguradores simultáneamente, sobre un mismo interés, pero cubriendo cada uno de ellos una parte del riesgo total, es decir, que existe una acumulación de seguros parciales.

El coaseguro se distingue del reaseguro porque el primero es un contrato directo entre un asegurado y varios aseguradores, mientras que el segundo es un contrato entre aseguradores, siendo así un contrato de aseguradores; En las pólizas otorgadas en los coaseguros podrán todos los aseguradores suscribir en una sola póliza, siendo este el caso, cada suscriptor deberá de mencionar al final de la misma la cantidad en cifras y letra que desea tomar a su cargo, seguida de la hora, fecha de la suscripción y firma del representante legal de la compañía.

2.6.9. INFRASEGURO.

Es el seguro que se contrata por una cantidad inferior al valor real de la cosa asegurada; es decir, que tanto el asegurador como el asegurado, se asocian proporcionalmente en cuanto al riesgo, y cada quien corre con la proporción correspondiente.¹⁴⁴

2.6.10. SUPRASEGURO.

Es el caso en que el seguro se contrata por una suma mayor al valor real de la cosa. En caso de que el asegurado haya obrado de buena fe, el seguro será válido, pero en caso de no ser así, el importe de la

¹⁴³ PEDRO HORS Y BAUS. OP. CIT. pág. 47. 48.

¹⁴⁴ SALGADO Y SALGADO. JOSÉ EUSEBIO. OP. CIT..

indemnización se reducirá al valor real de la cosa. Por otra parte, el asegurador deberá de devolver el excedente de la prima al asegurado.

En caso de que el asegurado haya obrado de mala fe, el asegurado tiene derecho de hacer suya la prima, desapareciendo la obligación de indemnizar al asegurado¹⁴⁵.

2.6.11. TIPOS DE CONTRATO DE SEGUROS MARÍTIMOS.

Dentro de las legislaciones, y en la práctica, existen los seguros de intereses, que cubren riesgos que afectan al buque, a las cosas transportadas, el flete por ganar, el lucro esperado, y por otra parte, los seguros de responsabilidad civil referentes a las cosas transportadas, a las personas que están a bordo, sean tripulantes o pasajeros, y a terceros. Algunos de estos últimos contratos suelen llevarse a cabo en asociaciones mutuas de armadores llamados "Clubes de Protección e Indemnización".

De acuerdo con el Tratadista mexicano José Eusebio Salgado y Salgado, los tipos de seguros marítimos son los siguientes:

1.- Seguro de casco: Estos seguros cubren los riesgos e intereses del casco y se divide en tres tipos:

a) Los riesgos de la construcción, en donde comienza la cobertura desde que se adquieren los materiales para su obra, hasta las pruebas del mar, previas a la entrega del buque;

b) Los riesgos de puerto: aquí se cubren los riesgos de un buque amarrado, por tiempo indefinido, ya sea para servir de almacén o para otra finalidad;

c) Los riesgos de la navegación: comprende el casco y la maquinaria durante el tiempo de navegación del buque, dicho seguro también es denominado *sobre cuerpos* y generalmente se contrata por tiempo determinado, generalmente por un año: pudiendo ser también contratados por viaje.

2.- Seguros sobre mercancías: Este tipo de contratos se expiden para cubrir los riesgos a los que está expuesta las mercancía, ya sea durante el viaje por mar, viajes mixtos o combinados, de almacén a almacén o de puerta a puerta.

Este tipo de contratos también son llamados *seguro marítimo sobre facultades*; aquí se puede señalar el nombre del buque transportador en caso de que se conozca, o se puede señalar "in quo vis", es decir, en cualquier buque.

¹⁴⁵ IBIDEM.

3.- Seguros de contenedores: Sirve para cubrir los riesgos a que pueden estar expuestas dichas cajas metálicas en cada aventura marítima.

4.- Seguros sobre fletes: En este tipo de contratos es importante mencionar que tanto el fletador como el armador tienen un interés sobre el importe no cumplido o que se tenga que cumplir. De tal manera que las partes interesadas se ven obligadas a contratar este tipo de seguros para protegerse de esos riesgos, mismos que pueden ser sobre flete bruto o neto y pagado o pagadero en destino.

5.- Seguro sobre desembolsos y exceso de responsabilidades en relación con la póliza del casco: Dicho seguro fue creado para cuando un buque esté asegurado por un valor inferior. Los desembolsos son los intereses que no se pueden incluir dentro de los seguros del casco, mercancías o flete; caso en el que se encuentran las vituallas, el petróleo consumido por el buque, gastos de puerto, etc.

6.- Seguros de responsabilidad de Astilleros: Son aquellos que se contratan para cubrir los daños o pérdidas que puedan sufrir los buques durante las reparaciones hechas en un astillero, incluyendo también las pruebas y maniobras de prueba que deban de realizarse en un radio de acción de 100 millas náuticas.

7.- Seguros sobre deudas: Este tipo de seguros tiene la finalidad de pagar las deudas contraídas con motivo de asistencias y salvamento, en caso de feliz arribo al puerto.

8.- Seguros sobre solvencia: Aquí tanto los acreedores del armador, como del cargador, pueden asegurar ya sea la carga o el buque, dependiendo del interés que puedan tener en ellos. Generalmente este tipo de contratos es utilizado por acreedores hipotecarios, prestatarios, etc.

9.- Seguro por cuenta de un tercero o por cuenta de quien corresponda: Por cuenta de un tercero es cuando contrata una persona que no tiene ningún interés jurídico asegurable sobre el buque, pero lo contrata en favor de quien sí lo tiene en caso de siniestro.

10.- Seguro de póliza flotante: Aquí se cubren los riesgos de mercancías indeterminadas que son transportadas por mar hasta por una suma tope previamente convenida.

11.- Seguros sobre buenas o malas noticias: Este tipo de contratos son inexistentes en la actualidad, debido a que la tecnología permite saber siempre la suerte con la que ha corrido la embarcación. Pero es importante hacer mención a ellos, ya que en la antigüedad eran utilizados cuando un

buque tardaba en llegar a su destino, por lo que se tomaba un seguro sobre riesgo realizado o sobre buenas o malas noticias.

Este tipo de seguro tenía una característica muy especial, ya que estaba basado en la máxima buena fe, puesto que ninguna de las partes conocía la suerte del buque.

12.- Seguro sobre provechos o lucro esperado: En este tipo de contratos se asegura sobre la pérdida de los beneficios esperados.

13.- Seguros múltiples: Aquí se contratan varios seguros con distintas compañías aseguradoras, por un mismo interés y con respecto a un mismo riesgo, es decir, existe una multiplicidad de seguros para proteger una sola cosa.

14.- Seguros de Protección e Indemnización¹⁴⁶.



¹⁴⁶ ÍBIDEM

KATHIA SAMANTA ORTÍZ MERCADO



CAPÍTULO 3

“SEGUROS DE CASCO”

KATHIA SAMANTA ORTÍZ MERCADO



CAPÍTULO 3.

“SEGUROS DE CASCO”

El tema que a continuación nos ocupa es uno de los dos más importantes sobre los que trata el “Seguro Marítimo”, ya que este último como su nombre lo dice, se encarga de asegurar todo lo relacionado con la transportación marítima, la cual puede ser de pasajeros o carga, ya sea hecha por grandes buques o por pequeñas embarcaciones de placer; Lo cierto es que las embarcaciones que más se aseguran en la actualidad son los enormes y modernos buques de carga, los cuales no existirían sin sus ilustres antecesores como la nave, la nao, el barco, etc..

Si esos antecesores no hubieran realizado expediciones marítimas, las cuales dieron origen a los grandes comerciantes y a las más importantes civilizaciones de la humanidad, el resto de las civilizaciones no se hubiera visto en la necesidad de incorporarse a las aventuras navales para así lograr un desarrollo cultural y principalmente económico; Pero ante lo riesgoso de cada aventura o expedición, fue necesario asegurar sus artefactos navales para que dichas expediciones fueran, si no más seguras, por lo menos si más redituables para los que

las organizaban, surgiendo así la figura del "Seguro Marítimo" tema de ésta obra.

Si bien es cierto que el hombre se ha visto en la necesidad de asegurar sus embarcaciones, también lo es que ha tenido que crear en un principio la industria del seguro, la cual ha tenido que irse actualizando según la época, ya que las embarcaciones de antaño se han convertido en enormes y veloces buques, ya sea de carga o de pasajeros, motivo por el cual las empresas aseguradoras se han visto en la necesidad de modernizar cada vez más su industria a través de la creación de pólizas más eficientes, por lo que han tenido que recurrir a especialistas en la materia o a las llamadas "Cláusulas tipo" creadas por organismos internacionales, las cuales no son obligatorias pero sí son de gran ayuda para la creación de pólizas de cada empresa o de cada país.

En el presente capítulo analizaremos dos tipos de "Cláusula tipo" sobre seguros de casco, tales como las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres y Las Cláusulas Tipo de la UNCTAD, las cuales representan un importante apoyo para la moderna industria del seguro.

CAPÍTULO 3. “SEGUROS DE CASCO”

3.1.-CONCEPTO DE BUQUE.

El diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define el vocablo “Buque” en sus tres diferentes acepciones:

- A) Cabida, espacio o capacidad;
- B) Casco de la nave; y
- C) Barco con cubierta adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia.

Otros diccionarios de la lengua española se refieren al buque como: un vaso impermeable y flotante hecho de madera o de construcción metálica, provisto de aparato motor, apropiado para surcar el agua transportando personas y efectos.

Podría decirse que en términos generales según Omar Olvera de Luna el buque es “todo vehículo flotante apto para la navegación”¹⁴⁷

El origen de la palabra “buque” es incierto; se atribuye su origen a la voz germánica “**Buk**” que significa vientre o cabida. Algunos otros le atribuyen un origen celta, ya que proviene de la palabra “**Buc**”, que significa magnitud, tamaño o masa; otros le dan un origen francés, puesto que “**Buc**” en la lengua francesa significa casco; pero no hay que olvidar la palabra de origen inglés “**Bulk**”, que igualmente significa tamaño, masa, volumen o magnitud de una cosa; también se refiere a la capacidad de carga de un barco; lo que probablemente influyó en la creación de la palabra “**Buco**”, que tiene como significado el de cabida. No es difícil creer que la palabra buco dio origen al vocablo buque, que además de significar cabida, designó al barco mismo.

En la primera edición del Diccionario de la Academia Española (1726) se incluye el término “Buque” en su sentido de capacidad, y así lo encontramos en las Ordenanzas de Bilbao, donde “se ordena y manda que las gabarras y barcos que hayan de ocuparse de llevar y traer mercaderías en esta ría, hayan de tener por lo menos el **buque**, medidas y marca que previene la Ordenanza de esta noble villa”¹⁴⁸

¹⁴⁷ OLVERA DE LUNA. OMAR. MANUAL DE DERECHO MARÍTIMO. 1A. ED. EDIT. PORRÚA. MÉXICO 1981. P.79.

¹⁴⁸ ORDENANZAS DE LA ILUSTRE UNIVERSIDAD Y CASA DE CONTRATACIÓN DE LA M. N. Y M. L. VILLA DE BILBAO. LIBRERÍA DE ROSA Y BOURET. PARÍS. 1968. p. 155.

Lo cierto es que sea cual sea su origen, el buque ya se definía de una manera técnico jurídica desde sus orígenes, tal como lo hizo el prestigiado jurista romano Domicio Ulpiano:

“Navem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget” .¹⁴⁹

El 25 de agosto de 1924, al aprobarse el convenio internacional de Bruselas para la Unificación de ciertas reglas en materia de Conocimiento de Embarque, se define al Buque como: “.....cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar” ¹⁵⁰

En la Convención de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1948 (SOLAS/48), se definía al Buque como “ todo flotador de cualquier naturaleza que sea, excepto los hidroaviones amarrados, utilizados o susceptibles de ser utilizados como medio de transporte sobre agua”, Anexo B “Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el mar”, Artículo 1o. ¹⁵¹

De acuerdo con la enciclopedia del Instituto de Investigaciones Jurídicas de La Universidad Nacional Autónoma de México, Buque se puede definir como: “ máquina flotante apta para afrontar su utilización en el mar, que cuenta con un medio propio de propulsión y dedicado al tráfico marítimo” ¹⁵²

Otros autores, como el tratadista argentino Atilio Malvagni, encargado de el “Proyecto de la Ley General de la Navegación” de su país, define al buque como:

“ toda construcción flotante destinada a la navegación” ¹⁵³

El Código Italiano de la Navegación de 1942, art. 136, nos da una definición del concepto buque:

¹⁴⁹ DANJON, DANIEL. TRATADO DE DERECHO MARÍTIMO. EDIT. REUS. S.A. MADRID. 1931. TRADUCCIÓN DEL FRANCÉS DE LUIS AGUIRRE FANAIQUE. TOMO I P.32.

“DEBEMOS ENTENDER POR NAVE LO QUE NAVEGA EN EL MAR, EN LOS RÍOS O EN ALGUNA SUPERFICIE ACUÁTICA”.

¹⁵⁰ SALGADO Y SALGADO, JOSÉ EUSEBIO. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y SU RÉGIMEN INTERNACIONAL. MÉXICO. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO. 1994. SERIE II: ESTUDIOS DE DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO. NÚMERO. 19. P.140.

¹⁵¹ AZCÁRRAGA, JOSÉ LUIS DE. LEGISLACIÓN INTERNACIONAL MARÍTIMA. MADRID. CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS, MINISTERIO DE MARINA. 1955. COLECCIÓN DE ESTUDIOS DE DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO. SERIE A. NÚM. 2 P.305.

¹⁵² ENCICLOPEDIA JURÍDICA MEXICANA. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO. EDITORIAL PORRÚA. MÉXICO. 2002.

¹⁵³ MALVAGNI, ATILIO. DERECHO LABORAL DE LA NAVEGACIÓN. EDITORIAL DE PALMA. BUENOS AIRES. 1949. P. 4

“Per nave s'intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto. o ad altro scopo”¹⁵⁴

El Reglamento Mercantil Español del 14 de diciembre de 1956, art. 146, dispone que:

“Se reputarán buques para los efectos del Código de Comercio y de éste reglamento, no sólo las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles y cualquier otro aparato flotante destinado o que pueda destinarse a servicios de la industria o comercio marítimo o fluvial”¹⁵⁵

Pero como lo hace resaltar el tratadista mexicano Dr. Salgado y Salgado, éste Reglamento fue la primera ley que vino a revolucionar el concepto de buque, ya que “como podemos ver, ya no sólo es el destino o la aptitud para navegar, o bien que se dediquen al servicio marítimo; es decir, sólo a la navegación en el mar, aquí aparecen ya otros elementos importantes:

- 1.-Además de la Navegación de ultramar o de altura, puede ser la de cabotaje o la fluvial;
- 2.-Incluye a los artefactos navales flotantes; y
- 3.-También habla de la industria o comercio marítimos”¹⁵⁶

La Ley de Navegación Argentina sancionada el 15 de enero de 1973, y siguiendo los conceptos de Malvagni, nos da la definición técnico-naval de buque en su art. 2, así como una distinción entre los buques públicos, privados, militares y de policía:

Buque y artefacto naval.

art.2.- “Buque es toda construcción flotante destinada a navegar por agua. Artefacto naval es cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos”¹⁵⁷.

¹⁵⁴ SALGADO Y SALGADO. JOSÉ EUSEBIO. EL CONCEPTO DE BUQUE EN LA HISTORIA, APUNTES DE LA CÁTEDRA DE DERECHO MARÍTIMO. p.20

“Por buque se entiende cualquier construcción destinada al transporte por agua aún cuando sea con el fin de remolque, de pesca, de deporte o cualquier otro fin”.

¹⁵⁵ SALGADO Y SALGADO. JOSÉ EUSEBIO. EL NUEVO CONCEPTO DEL BUQUE. APUNTES DE LA CÁTEDRA DE DERECHO MARÍTIMO. p. 21

¹⁵⁶ IDEM.

¹⁵⁷ CÓDIGO DE COMERCIO ARGENTINO. OP. CIT. Art. 2o.

Buques públicos y privados.

art. 3.- "Buques públicos son los afectados al servicio del poder público. Todos los demás, aunque pertenezcan al Estado nacional, a las provincias, a las municipalidades o a un estado extranjero, son buques privados"¹⁵⁸.

Buques militares y de policía.

art. 4.- "Las disposiciones de ésta Ley se aplican a los buques privados, y a los buques públicos y artefactos navales en lo que fuere pertinente. No están incluidos en el régimen de ésta ley los buques militares y de policía"¹⁵⁹.

El también tratadista mexicano el gran maestro Raúl Cervantes Ahumada, nos dice que el concepto buque es de carácter jurídico y no material, puesto que "un mismo instrumento, sin cambiar su naturaleza o sus elementos materiales, puede ser o no ser buque. Y la importancia de que un mismo aparato sea o no buque, se destaca porque si bien a todos los instrumentos que navegan en el mar o se instalan en él se les aplica un régimen administrativo marítimo, sólo a los buques se les aplican las normas de derecho comercial marítimo"¹⁶⁰, dándonos así su muy personal definición:

"Buque es todo instrumento o aparato apto para la navegación en mar abierto y legalmente destinado al tráfico marítimo"¹⁶¹

Si bien es cierto la definición antes mencionada no es la más completa, sí es una de las más utilizadas dentro de la doctrina mexicana, puesto que en México son muy pocos los tratadistas que abordan la materia de Derecho Marítimo, siendo el maestro Cervantes Ahumada uno de los más reconocidos en dicho campo, por lo que es preferible utilizar dicha definición que la simplista explicación que hace la Ley de Navegación vigente en nuestro país, la cual ni siquiera menciona la palabra Buque, sino que se limita a utilizar el incorrecto término de embarcación, que si bien, se usa como sinónimo de éste, no lo es, ya que como mencionaremos más adelante, las embarcaciones son regularmente barcos pequeños.

La Ley de Navegación Mexicana nos dice que Embarcación es: "toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión"¹⁶²

¹⁵⁸ ÍBIDEM. Art. 3o.

¹⁵⁹ ÍBIDEM. Art. 4o.

¹⁶⁰ CERVANTES AHUMADA, RAÚL, DERECHO MARÍTIMO, 1a EDICIÓN, EDIT. HERRERO, S.A., MÉXICO 1977. p.447

¹⁶¹ ÍDEM. P.448 El maestro Cervantes nos da el ejemplo de una embarcación destinada a recreo. la cual será un yate. pero si se destina al tráfico comercial marítimo. adquirirá la calidad de buque. lo mismo sucede con un buque en operación en el tráfico marítimo. si se vende al estado para destinarlo a fines militares. este dejará de ser buque para convertirse en navío militar.

Asimismo, el Código Chileno de Comercio de 1988, en su artículo 826, nos habla de las naves y artefactos navales, del cual se desprende que:

“Nave es toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.

Artefacto naval es todo aquel que, no estando construido para navegar cumple en el agua funciones de complemento o de apoyo a las actividades marítimas, fluviales o lacustres o de extracción de recursos, tales como diques, grúas, plataformas fijas o flotantes, balsas u otros similares. No se incluyen en este concepto las obras portuarias aunque se internen en el agua”.¹⁶³

Después de haber analizado varias definiciones para el concepto de Buque, me es difícil creer que ninguna de ellas es la perfecta que debería ser, ya que la gran mayoría carece de algún elemento, y es por eso, que personas como el tratadista mexicano Salgado y Salgado, han hecho su propia definición de buque, de la cual nos dicen:

“Buque es todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, fluvial o lacustre, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos, así como toda construcción destinada al transporte por agua, aún cuando sea con fines de comercio, deporte, industria, pesca, remolque u otro fin”.¹⁶⁴

Pero después de analizar la que parece ser la definición más completa, me he permitido hacer una definición muy personal de lo que a mí parecer debe de ser el concepto de buque, sin importar su carácter jurídico, tamaño, forma, destino o uso:

“Buque es toda construcción flotante e impermeable, hecha de madera o acero, según normas técnico-navales, cualquiera que sea su forma, clase o dimensión, que cuenta con un medio propio de propulsión, destinada a la navegación de altura, cabotaje, lacustre ó fluvial que pueda destinarse a la industria, comercio, maniobras militares, transporte de personas ó cosas, pesca, deporte o cualquier otro fin, incluyendo además a los aliscafos, aerodeslizadores, sumergibles y artefactos navales”¹⁶⁵

¹⁶² LEY DE NAVEGACIÓN DEL 4 DE ENERO DE 1924. ART 2o.4a EDICIÓN. EDITORIAL. MCGRAW-HILL. MEXICO. 1999. P. 329

¹⁶³ CODIGO DE COMERCIO CHILENO. Art. 826.

¹⁶⁴ SALGADO Y SALGADO. JOSÉ EUSEBIO. OP. CIT. p. 38

¹⁶⁵ Con respecto a la navegación de altura y cabotaje, debe entenderse lo que nos dice el art. 32 de la Ley de Navegación: La navegación que realizan las embarcaciones se clasifican en: II.- De cabotaje, por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos, y III.- De altura, por mar entre puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos ó puntos extranjeros

SINÓNIMOS DE BUQUE Y OTRAS CONSTRUCCIONES FLOTANTES.

No debemos olvidar que el término Buque tiene muchas palabras sinónimas como son: "barco, nave, navío, embarcación, bajel, vapor y nao." ¹⁰⁰

También hay que recordar que no todas las construcciones flotantes son buques, pero sí todas ellas tienen una característica en común: "todas están destinadas a la navegación ya sea de cabotaje, altura, costera, fluvial o lacustre", por lo que no podemos dejar de mencionar las embarcaciones menores como lanchas y botes.

Es por eso que a continuación daremos las definiciones de los sinónimos de Buque más comunes, así como de las embarcaciones más pequeñas mismas que han sido utilizadas según la época, lugar, uso y tamaños de los mismos

1.-NAVE.

Del latín **Navis**: Barco, embarcación de cubierta y con velas, es decir, toda construcción flotante.

Este término latino es utilizado principalmente en la Edad Media, ya que es utilizado por el Código de Teodosio en el siglo V, y también en las **Basilicatas** del siglo IX.

2.-NAO

Nave antigua de gran porte que sólo navegaba a la vela. Sinónimo de bajel; aclarando sin embargo que en el pasado se distinguía con este nombre a una cierta clase de embarcación, la cual era mayor que el "leño". Antiguamente también se conocían otras categorías de naves como la :

A)"Nave Actuaría": embarcación fuerte y ligera que en las antiguas armadas desempeñaba el servicio, equivalente a las actuales fragatas;

En cuanto a la navegación fluvial, contamos con la definición que nos da el mismo artículo en su fracción 1.- Interior: dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro. Este tipo de navegación también la encontramos reglamentada en el Código de Comercio del 13 de octubre de 1889 vigente, en su libro segundo, título décimo, mismo que reglamenta la navegación interior al considerar los transportes por vías fluviales.

De acuerdo con nuestra actual ley de navegación, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas, y sólo cuando no existan embarcaciones mexicanas adecuadas y disponibles, la secretaría podrá otorgar a navieros mexicanos permisos temporales de navegación para operar y explotar embarcaciones extranjeras.

La operación y explotación de embarcaciones en navegación de cabotaje, podrá realizarse por navieros mexicanos o extranjeros, con embarcaciones mexicanas o extranjeras.

B) "Nave Cuadriaria": la que entre los romanos servía para transportar las tropas;

C) "Nave Longa": era la denominación general de todas las naves de guerra, y entre las de ésta clase se incluía la Pentecontoro, que constaba de cincuenta remos; y

D) "Nave Pretoria": la capitana de una escuadra, la nave en que iba el general.

El término de "nao" ya es utilizado en Las Siete Partidas de Alfonso X el sabio en 1266.

3.-BARCO.

A) Sustantivo masculino de barca "Vaso de madera, hierro y otra materia que flota; y que, impulsado o dirigido por un artificio adecuado, puede transportar por el agua personas o cosas"; y

B) Una de las denominaciones generales con la que se designa toda embarcación desde la más pequeña hasta la más grande; sean de vela, vapor, hidráulica o eléctrica.

4.-EMBARCACIÓN.

A) Derivado de embarcar. Barco ordinariamente pequeño;

B) Una de las denominaciones generales con que se designan las embarcaciones menores: los bote y lanchas, del servicio de a bordo.

También se llaman así las que bajan de cierto porte. Embarcaciones menores de guerra, las que bajan del porte de corbeta.

Y como se había mencionado anteriormente, de acuerdo con la actual ley de navegación la embarcación es " toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión".¹⁶⁷

5.-NAVÍO.

A) Del latín *navigium*: bajel de guerra de tres palos y velas cuadras, con dos o tres cubiertas o puentes y otras tantas baterías de cañones;

B) En lo antiguo se llamaba así cualquier nave; y recientemente a un buque o bajel de guerra, de dos o más baterías;

C) Nombre propio o peculiar que ha pertenecido a las embarcaciones grandes o que llegan a pasar de cierto porte, y más particularmente a las de guerra que tienen por lo menos dos puentes o dos baterías corridas, por cada banda, llamándose en éste caso navíos sencillos o de dos andanas; y

D) Antiguo bajel de guerra de tres palos y velas cuadras con más de dos baterías o andanas de cañones por banda. Antes se le dio el nombre de navío a todo buque mayor de porte, aún cuando fuese mercante y se decía "Navío de transporte", de "Carga", etc. Navío insignia: el que monta el almirante o el comodoro.

¹⁶⁷ LEY DE NAVEGACIÓN. OP. CIT. Art. 2o.

6.-BAJEL.

A) Del latín *vascellum*, derivado de *vas* (vaso); buque;

B) Equivalente a buque, especialmente de guerra, sólo que es un término poco usado.; y

C) Una de las denominaciones generales con que se designa toda embarcación y por consiguiente equivale ésta voz a la de barco, buque, nao, nave, navío, bastimento y vaso.

7.-VAPOR.

El que navega a impulso de una o más máquinas de ésta especie.

8.-YATE.

El nombre de esta embarcación tiene origen en la palabra inglesa **Yatch** y en la holandesa **Jacht**, este tipo de embarcaciones de recreo o de regata tiene un origen muy antiguo, ya que los primeros datos de esas embarcaciones datan de la civilización egipcia. El art. 1o del Reglamento de Yates Mexicano, textualmente dice: "Para los efectos de éste reglamento se entiende por yate toda embarcación que exclusivamente está destinada al placer"¹⁰⁸

Ésta definición es un poco incompleta, ya que el yate no es utilizado solamente para fines recreativos, sino también para fines científicos como observaciones de éste tipo, estudio de las corrientes marinas y fauna marina.; a lo que me es oportuno mencionar una definición más completa:

"Yate: Todo barco o embarcación destinada a fines recreativos o científicos"

9.-LANCHAS.

Lanchas, lanchones, gabarras, etc., se caracterizan por ser de eslora variable, generalmente entre 7 y 15 metros, de construcción fuerte, tienen mucha manga para que sean resistentes; se utilizan para transporte de mucho peso o volumen, gran cantidad de gente y especialmente mercancías.

10.-BOTES.

Son de construcción mucho más ligera, con los extremos más finos y eslora variable entre 5 y 12 metros; se destinan especialmente para transporte de gente.

¹⁰⁸ Este tipo de embarcación aunque los tratadistas regularmente no le dan la categoría de buque, si es necesario mencionarlo, puesto que también es una de las embarcaciones que usualmente son objeto del Seguro Marítimo, ya que todo éste tipo de embarcaciones son aseguradas en su totalidad por sus dueños.

11.-CANOAS.

Tienen eslora de 5 a 10 metros; son mucho más finas y ligeras que los botes y aptas para desarrollar grandes velocidades; sus extremos son afilados como si fueran dos proas; se destinan especialmente sólo para el transporte de personas. A las canoas construidas con la proa muy levantada se les llama balleneras.

12.-BALSAS.

También llamadas almadias, son muy utilizadas en caso de salvamento. Su construcción es muy variable.

3.2.-RESEÑA HISTÓRICA DE LA NAVEGACIÓN.

3.2.1.-LOS ALBORES DE LA NAVEGACIÓN.

“El hombre aprendió a viajar por el agua sobre maderos, balsas y canoas, y así creó el arte de navegar”.¹⁰⁹

Es uno de los espectáculos más hermosos ver llegar un gran trasatlántico a puerto y admirar su enorme tamaño, cada vez más enorme, hasta que se acerca al muelle y desembarca toda una legión de pasajeros. Sin embargo, hoy día, no existirían esos gigantes de los mares, si un tosco antepasado del hombre actual, no hubiera logrado hace millones de años, vencer al salvaje río.

Aunque no existen testimonios tan antiguos, debemos imaginar que la navegación comenzó con el hombre primitivo, al comprobar que los árboles caídos en los ríos podían flotar, ya que de vez en cuando, algún hombre que había sido arrastrado por la corriente de un río crecido se aferraba a un tronco y lograba así llegar a tierra y ponerse a salvo. Otros se enteraron del recurso al que había apelado y lo imitaron en caso de apuro, por lo que se atrevió a utilizarlos para desplazarse, arrojando así un grueso tronco al agua, montando a horcajadas sobre él, dejándose llevar por la corriente, simplemente porque quería ir río abajo. No sabían por que flotaban, pero les bastaba con haberlo comprobado y ese día, aquel hombre inauguró el transporte acuático.

En el medio hostil en que vivía, el hombre aprendió a dominar la naturaleza basándose únicamente en su experiencia. Su primera embarcación debió ser una pequeña balsa construida por varios troncos de árboles unidos entre sí que se utilizaban arrastrándose por la corriente y en las cuales podía viajar toda una familia y una simple rama les permitía

¹⁰⁹ NUEVA ENCICLOPEDIA TEMÁTICA. 2ª EDICIÓN. EDITORIAL GROLIER. MÉXICO. 1982. TOMO 6, p.443.

corregir el rumbo, pero, a veces, el río no es fácil de dominar y no habrán faltado chapuzones durante el aprendizaje de éstos primeros navegantes.¹⁷⁰

Más tarde, ayudado por el fuego y por las herramientas que había aprendido a utilizar, fabricó así su primer canoa excavando los troncos más grandes, los cuales, probablemente se habían desplomado, o escogía el más alto y hermoso y lo talaba con sus rudimentarias herramientas quizás todavía de piedra. De la rama que usaban como guía surgió la idea del remo, que le sirvió no sólo para orientar su embarcación aprovechando el impulso del agua, sino para enfrentarla y navegar contra la corriente; Siendo así el tronco y la canoa los precursores de los modernos buques, aunque se necesitaron muchos siglos de maravillosa invención para transformar el tronco en trasatlántico.

Antes de que apareciera ese tosco antepasado navegante, el hombre que llegaba a un río o lago sólo podía atravesarlo nadando, claro, si lo sabía hacer. En tierra, podía ir prácticamente a donde se le antojara, aunque muy lentamente, y sólo lo podía hacer dentro del enorme continente ó en la pequeña isla donde vivía, cosa que no podía hacer en territorio acuático.

¿Cuántos cientos de años le llevó al hombre pasar de la primera balsa de troncos a la canoa con remos? No lo sabemos. Pero la canoa, se fue perfeccionando hasta conseguir que fuera más liviana, rápida y maniobrable, le permitió explorar grandes distancias, utilizando los mejores caminos que le ofrecía la naturaleza: los ríos.

En algunos lugares, los hombres hacían barcas de cortezas de árboles o de pieles estiradas sobre estructuras muy livianas y resistentes. Los esquimales usaban madera con un alto grado de flotación o costillas de ballenas, para construir sus *kayaks*, y las cubrían con piel de morsa o foca, estructura que resulta realmente insubmersible y que a la vez protege a los esquimales hasta la cintura de las gélidas aguas del norte.¹⁷¹

En el Ártico, se encuentran aún botes como éstos, pero los mejores botes hechos por los indios, los hallaron los blancos a su llegada al nuevo continente, éstos eran de corteza de abedul; esas frágiles embarcaciones sirvieron de medio de transporte para los primeros colonizadores, ya que los caminos de agua eran las mejores vías para recorrer las rutas del Nuevo Mundo.

¹⁷⁰ Aún hoy día, los exploradores que viajan a través del Amazonas emplean las balsas de madera liviana, que los indios de esa zona usan desde tiempo inmemorial. Algunos indios de los trópicos hacen balsas con cuatro o cinco tallos de plátanos sujetos con varillas de bambú.

¹⁷¹ ÍBIDEM. OP. CIT. p. 445.

Hay pueblos, en el mundo de hoy, que no han progresado más. Todo dueño de una choza, en ciertas tribus que viven alrededor del lago Chad, en el África Central, tiene una o dos balsas hechas de cierta madera que crece allí. Son cinco veces más livianas que el corcho, tienen forma de pez y son redondeadas en un extremo y ahusadas en el otro. Los hombres y mujeres que viajan en ellas avanzan por el agua casi con la misma rapidez con que corren por tierra.

En los Valles del Tigris y el Éufrates se usa todavía un hábil medio de transporte fluvial que fue inventado hace miles de años. Las balsas, hechas con madera de la más alta calidad y resistencia, cargadas de maíz, dátiles y semillas de sésamo, son conducidas con largos palos río abajo, sostenidas en el agua por pieles de ovejas y cabras, llenas de aire, como una especie de flotadores. Cuando llegan al mercado, el propietario vende tanto la madera que forma su balsa como el cargamento; luego, deja escapar el aire de las pieles haciendo un costal con ellas y regresa a casa, llevándolas sobre su espalda.¹⁷²

3.2.2.-UN BARCO DE 6,000 AÑOS.

Pero para pasar de la canoa y la balsa a los primeros barcos también debieron de haber pasado muchos siglos. Los primeros barcos que se conocen provenían de Egipto, cuatro mil años antes de Cristo, esto se sabe porque en Egipto fue descubierto un hermoso jarrón en el cual se encontraba dibujada una nave egipcia, del tipo de las que surcaban las aguas del Río Nilo. Ese barco tiene un mástil, con su vela, para ayudar a los remeros a avanzar, en caso de que el viento fuera adverso, ya que como dice la Biblia: "el viento sopla a donde quiere" y por tanto era necesario contar con los dos medios de propulsión.

La civilización egipcia alcanzó un gran desarrollo, que también se manifestó en las técnicas de navegación, era un pueblo tan asombroso que, en el año 1500 a.C. ya requería de un canal que uniera el Nilo con el Mar Rojo, mismo que construyeron con la más alta ingeniería de la época y el cual fue recorrido durante varios siglos por los imponentes y lujosos barcos de los Faraones.¹⁷³

Durante la época de más auge de la civilización egipcia, ésta era gobernada por una reina llamada Hatshepsut, misma que tenía ideas muy avanzadas en materia de navegación y envió una expedición de cinco barcos al país de Punt, que era probablemente la actual Arabia del Sur. Las Naves remontaron el Nilo desde Tebas y llegaron a su destino a través del canal, y luego por el Mar Rojo, llevando hermosos presentes al rey de

¹⁷² ÍBIDEM. OP. CIT. p. 444.

¹⁷³ ÍBIDEM. OP. CIT. p. 453.

Punt y a su esposa. La reina egipcia se maravilló tanto con aquella aventura, que hizo tallar los barcos, el cargamento y los animales en la piedra del Templo de Tebas, junto a un relato de la expedición, mismas que aún pueden observarse en el Templo.

Los barcos medían veinte metros de largo y tenían quince pares de remos y enormes velas cuadradas. En la proa, un hombre provisto de larga pértiga de sondeo gritaba advertencias sobre la presencia de bajíos o ayudaba a apartar el barco de las rocas. En la popa, había tres hombres con paletas de timonear, y en el medio estaba, de pie, un oficial, látigo en mano para que los remeros no interrumpieran su labor.¹⁷⁴

La embarcación real de la princesa Cleopatra fue otra de las embarcaciones más espectaculares de la civilización egipcia, ya que era un verdadero palacio flotante con velas de seda y adornado con joyas y metales preciosos.

3.2.3.- LOS MÁS GRANDES MARINOS DE LA ANTIGÜEDAD.

Pese a que los egipcios fueron los precursores del moderno arte de navegar, no llegaron muy lejos porque no eran una raza de marineros. Entre los pueblos antiguos ese honor corresponde entre algunos otros a los cretenses, cartagineses y a los fenicios.

Este honor se debe a que el primer barco con *quilla* apareció en la isla de Creta. La quilla era la columna vertebral de la nave. En ella se insertaban las *cuadernas*, que formaban su esqueleto. Luego, fijando en éste las tablas, quedaba completo el *casco*. Ésta forma de construcción permitió aumentar el tamaño, resistencia y estabilidad de las naves.¹⁷⁵

Pero si de grandes marinos se trata, el pueblo fenicio se destacó en la navegación de entre todos los pueblos de la antigüedad mediterránea, aún sobre la misma Creta, aplicando a un mismo tiempo sus dotes de grandes navegantes y de excelentes comerciantes. Los fenicios, que vivían en una angosta franja de tierra entre las montañas y el mar, fueron grandes navegantes y constructores de barcos, introdujeron dos importantes adelantos: la doble fila de remeros, superpuestos para no alargar demasiado las embarcaciones¹⁷⁶ y el *espolón*, una prolongación

¹⁷⁴ IBIDEM. OP. CIT. p.453.

¹⁷⁵ EL MARAVILLOSO MUNDO DE LA TECNOLOGÍA. EDITORIAL FUNDACIÓN CULTURAL TELEVISIVA. A.C. MÉXICO. 1982. TOMO 3. p. 7

¹⁷⁶ Los barcos con dos bancos de remos, el uno sobre el otro, eran llamados "birremes", lo cual significa, simplemente, de doble remo. Luego apareció el "trirreme", con tres bancos de remeros: el "cuadrirreme" de cuatro, y el "quinquerreme" de cinco, y así sucesivamente, hasta llegar algunas civilizaciones a construir naves de hasta dieciséis bancos remeros.

sobresaliente de la quilla que se utilizaba para embestir a las naves enemigas.

Recordemos que la navegación ha sido siempre aliada del comercio, y es por eso que no es de extrañarse que fuera un pueblo de mercaderes quienes perfeccionasen los medios de navegación y los convirtiesen en instrumento de su expansión comercial. De los pueblos fenicios partían las sólidas construcciones flotantes construidas con cedros de Líbano, atravesando el Mediterráneo en todas direcciones, pero principalmente hacia los misteriosos mares del Lejano Occidente, a los que llevaban las especias¹⁷⁷, el marfil, las plumas de avestruz de África, productos de los artesanos fenicios como hermosas telas y joyas, plata y vajillas de porcelana, objetos de tocador finamente tallados, espejos de plata y oro, delicados perfumes en envases de fino cristal y mil cosas más, como mercancía llevada desde la India y Arabia, destacándose entre sus mercancías los famosos tintes púrpuras llamados púrpura de tiro¹⁷⁸, que preparaban con los mariscos de sus costas, y por los cuales los marinos percibían grandes ganancias para traer a cambio la plata de Andalucía, y el ámbar y estaño procedente probablemente de la Gran Bretaña.¹⁷⁹

En esa época, el centro del mundo era el Mar Mediterráneo y todos los pueblos que vivían en sus costas ansiaban dominarlo; de allí la importancia que tenían el número y la fortaleza de sus barcos.

“Quinientos años antes de Cristo los cartagineses también habían navegado el Océano Atlántico, explorando las costas de África. Se cuenta que Hannón, el cartaginés, regresaba de las expediciones con la proa de su barco adornada con cabezas de gorilas;”¹⁸⁰ también recorrían las costas del Mediterráneo para fundar en ellas fábricas y puertos comerciales, de los cuales algunos se convirtieron en imponentes ciudades. De ésta época data la rivalidad de los cartagineses con los griegos, pues éstos últimos también tenían la idea de fundar enormes ciudades o colonias, a las que ellos llamaban “Emporios”, palabra que significa mercado.

Los barcos griegos, de proa aguda y popa redondeada, eran muy veloces, contaban con dos y tres hileras de remeros y tenían una pala al costado de la popa que les servía de timón, lo que les daba una gran capacidad de maniobra. La superioridad marítima les permitió derrotar, en la batalla naval de Salamina, al gran Imperio de los Persas, pero sus

¹⁷⁷ Especia proviene del latín *espeque* que significa invaluable. término que se les dio a las sustancias aromáticas que sirven de condimento. por ser altamente costosas y apreciadas en Occidente.

¹⁷⁸ Este tipo de tintas también tienen un pasado milenario en nuestro país. ya que por siglos en las costas de Salina Cruz. Oaxaca principalmente. se han fabricado este tipo de tintes con lo que la gente llama púrpura caracol. una especie de caracol que viene del mar y es aplastado sobre la tela o el hilo para así teñirlo.

¹⁷⁹ NUEVA ENCICLOPEDIA TEMÁTICA. OP CIT. p.454

¹⁸⁰ EL MARAVILLOSO MUNDO DE LA TECNOLOGÍA. OP CIT. p.9

victorias no duraron mucho, ya que, en su lucha con los cartagineses por dominar el mar, libraron la batalla de Alalia, Sicilia, en el año de 1525 a.C., misma en la que fueron derrotados.

Ya en el siglo segundo a.C., la ingeniería naval había logrado ya enormes avances, pero no fue sino hasta la aparición de los barcos romanos, donde se vieron todas las mejoras y modificaciones en un sólo barco. El imperio Romano, el más extenso de la antigüedad, se consolidó y extendió gracias a sus fuertes barcos, éstos tenían una capacidad de carga de más de 100 toneladas, las velas se izaban mediante un sistema de correderas y habían incorporado una vela auxiliar, llamada artemón, que servía no sólo para avanzar, sino para corregir el rumbo.

Pero, si bien, los barcos romanos eran fuertes y veloces, todavía no sabían aprovechar todas las ventajas que proporcionan las velas, éstas eran cuadradas y sólo favorecían el avance con viento a favor, si esto no se daba, tenían que recurrir todavía a los remos.

3.2.4.- DE LOS ÁRABES Y LA VELA LATINA A LOS VIKINGOS.

No fue sino hasta el siglo VII de nuestra era, cuando los árabes al extender su dominio por el Mediterráneo, fueron quienes introdujeron la *vela latina*, de forma triangular,¹⁸¹ que permitía navegar aún con viento en contra, haciéndola girar hacia uno u otro lado, la marcha era en zig-zag¹⁸², pero siempre avanzando. La aparición de la vela latina fue un suceso revolucionario en la historia de la navegación mundial.

A principios del siglo XX, se desarrolló una teoría científica acerca de las velas, pero con teoría o sin ella, los navegantes antiguos hacían largas travesías. Entre ellos destacan los Vikingos, los cuales vivían en el norte de Europa, actualmente Noruega, y tenían gran experiencia para navegar en mares fríos, agitados y tormentosos, diferentes a las tranquilas aguas del Mar Mediterráneo. Sus naves eran largas, afinadas y de un sólo mástil, construían los cascos superponiendo parcialmente las tablas, lo que se conoce como *armado en tingladillo*, para darles mayor solidez.

En los siglos VIII y IX, los vikingos llegaron a Islandia, Groenlandia y Gran Bretaña, lo que representó verdaderas hazañas para la época. Se

¹⁸¹ IBIDEM. OP. CIT. p.13

¹⁸² Para que un barco de vela con el viento en contra pueda avanzar se dice que cuando la vela enfrenta al viento se produce un fenómeno similar al que permite a un avión volar. La vela divide la masa de aire, el aire que pasa por el lado externo, es decir, la parte "hinchada" de la vela, tiene que hacer un recorrido mayor que el que pasa por el lado interno y, en consecuencia, va más rápido. Como a mayor velocidad menor presión, el aire ejerce mayor presión en el lado interno que en el externo de la vela. De esa diferencia de presiones nace la fuerza que lo impulsa hacia adelante

En la actualidad ese tipo de velas es muy utilizado en los veleros deportivos.

cuenta que el navegante *Floki Vilgjerdarsson* llevaba en sus viajes varios cuervos como ayudantes, cuando intuía tierra cercana, soltaba una de las aves, si no regresaba, se confirmaba la sospecha y enfilaba la nave en la misma dirección. Ésta práctica le ganó a Floki el apodo de “el cuervo”.¹⁸³

Los barcos vikingos no sólo atravesaron los mares del norte europeo, sino que también atravesaron el Océano Atlántico, llegando así hasta las costas de América del Norte, esto sucedió quinientos años antes de que Colón desembarcara en el Nuevo Mundo, Las leyendas escandinavas describen las costas de América llamándolas “Vinland”, tierra de vides, y hablan de los contactos que tuvieron con los habitantes de las nuevas tierras.

3.2.5.- LA NIÑA, LA PINTA Y LA SANTA MARÍA.

Durante el Renacimiento surgieron nuevas inquietudes a los navegantes, tales como hacer largas y peligrosas travesías, explorar el mundo, descubrir diferentes rutas marítimas, pero para eso los barcos debían responder a esas exigencias, por lo que se construyeron las famosas “**carabelas**”, naves de tres palos, velas latinas, casco alto, castillo y timón de popa.

Persiste aún el antiguo error de llamar carabela a la nave capitana de Colón, la “Santa María”, cuando en realidad por su diseño y volumen corresponde llamarla *nao*. Esto se puede comprobar transcribiendo un párrafo de la obra del maestro Solís Guillén, que a la letra dice: “....y cuando ésta nave (refiriéndose a la Santa María), a causa de una mala maniobra, sufrió el accidente que la privó de volver de América a España como lo hicieron sus compañeras, el propio Colón dijo: “abriéronse los conventos y no la nao”.¹⁸⁴

En cambio, “La Pinta” y “La Niña” sí eran carabelas, aunque después del descubrimiento de América fueron reequipadas con velas rectangulares y latinas de la nao, que demostraron ser más prácticas para las maniobras.

La hazaña de Cristóbal Colón fue el acontecimiento más importante de esa época, pero hay que reconocer que su propósito no era descubrir nuevas tierras, sino encontrar una vía marítima para llegar al Oriente, aunque viajando hacia Occidente, ya que las rutas que se seguían en ese momento estaban en poder del Imperio Otomano, que había bloqueado a Europa; sus naves tardaron sesenta y nueve días en atravesar el Océano Atlántico, hasta tocar tierra americana, pero todo esto valió la pena, ya que

¹⁸³ EL MARAVILLOSO MUNDO DE LA TECNOLOGÍA. OP. CIT. p. 16.

¹⁸⁴ SOLÍS GUILLÉN. EDUARDO OP.CIT. p.8

al regresar a España, llevaron una fabulosa carga: indígenas, animales exóticos, coloridos objetos y extravagantes productos de tierras lejanas, que excitaron la imaginación de los europeos y de todo aquel que haya tenido noticia del acontecimiento.

Al regreso de Colón, las grandes potencias se prepararon para la conquista. España y Portugal tomaron la iniciativa. España dominó las rutas marítimas hacia el Nuevo Mundo, y Portugal las que bordeaban África hacia la India y el Archipiélago Malayo. En ésta época la navegación entró en una etapa de intenso desarrollo: se reclamaban más barcos y más navegantes, ya que había mucho por descubrir, explorar y conquistar en el planeta. En el siglo XVI se iniciaron las grandes expediciones marítimas, en todos los puertos europeos se aprestaban naves que intentarían arriesgadas travesías, pero la más difícil fue sin duda la que propuso *Hernando de Magallanes*: dar la vuelta al mundo.

Magallanes pensaba que si la tierra era redonda, como ya todo mundo sabía para ese entonces, viajando siempre en la misma dirección debía arribarse finalmente al punto de partida. Después de sesenta y ocho días de travesía, tocó tierra americana y enfiló hacia el sur buscando un paso, que él sostenía debía existir para llegar al Océano Pacífico. Cada desembocadura de río fue explorada, buscando el tan ansiado paso, pero la tarea se repitió muchas veces sin éxito alguno.

Para reabastecerse, la expedición de Magallanes desembarcó en la Patagonia. Argentina, zona sur del continente americano, donde tuvo contacto con unos indígenas muy altos: los patagones; Magallanes decidió pasar el invierno en esas tierras. El duro clima, el tiempo transcurrido y las privaciones impacientaron a algunos de sus capitanes, quienes se sublevaron con la intención de obligarle a regresar a España., pero el almirante sofocó la rebelión decidido a continuar la travesía y cumplir con su objetivo.

En la primavera de 1520 la flota de la expedición dejó las costas patagónicas, abandonando en el lugar a los dos cabecillas de la rebelión realizada el invierno pasado. Tres días después, las naves dieron con el tan buscado paso. El sueño de Magallanes comenzaba a hacerse realidad. Las hogueras que prendían los indígenas en la costa hicieron que los marinos bautizaran a esa gran isla con el nombre de *Tierra de Fuego*.

Magallanes tardó treinta y ocho días en atravesar el estrecho que luego llevaría su nombre. Después de atravesar el estrecho, se presentó ante ellos la inmensidad del Océano Pacífico, hasta allí habían cumplido con la mitad del itinerario.

El Océano Pacífico es el más grande de los océanos, la expedición navegó durante cien días tocando varias islas. En una de ellas, de nombre Mactán, terminaría el viaje para el gran almirante, ya que en una lucha contra los nativos, Magallanes fue muerto junto con varios de sus hombres.

Al mando de Juan Sebastián Elcano, la expedición siguió su viaje a España, de donde originalmente habían partido. De las cinco naves con 268 hombres que habían partido, sólo regresó una con 47 tripulantes, después de tres largos años de viaje. Pero la redondez de la tierra quedaba comprobada: "el hombre había dado la vuelta al mundo".¹⁸⁵

Durante tres siglos, del XVI al XVIII, el diseño de los barcos avanzó gradualmente sin grandes cambios, sólo se buscaba aumentar su tamaño y capacidad de carga, pues debían transportar las riquezas de las nuevas colonias americanas. Durante esa época, el mar se pobló de corsarios y piratas, siempre al acecho de las naves españolas y portuguesas que regresaban a Europa cargadas de tesoros.

En los siglos XVI y XVII, la disputa por el dominio de las rutas marítimas enfrentó a las grandes potencias, por lo que las batallas navales eran frecuentes y los barcos debían estar equipados para el ataque y la defensa. Para terminar con esos enfrentamientos, en el siglo XVIII se firmaron tratados internacionales fijando los derechos y obligaciones de cada país.

El cumplimiento de esos tratados por parte de las naciones contratantes trajo como consecuencia la seguridad en el tráfico marítimo, con lo que se incrementó el intercambio comercial.

Esto permitió que se pudieran explorar zonas desconocidas, corrientes marinas y llegar a los polos, de igual forma se fueron perfeccionando instrumentos que permitían orientar al marino y determinar con precisión la posición de la nave, como la brújula, los relojes mecánicos y el sextante¹⁸⁶.

3.2.6.- DE LOS BALLENEROS A LA ERA MODERNA.

Los siglos XVIII y XIX se caracterizaron por el auge de los *balleneros*, ya que el aceite de ballena era muy codiciado, principalmente porque era utilizado para las lámparas.

¹⁸⁵ EL MARAVILLOSO MUNDO DE LA TECNOLOGÍA. OP. CIT. págs. 24-28.

¹⁸⁶ Éste por ejemplo, cumplía con una función imprescindible para el navegante, puesto que éste aparato mide el ángulo que forma el sol con la línea del horizonte. Ese dato, más la hora en que se obtiene, unido a las indicaciones de las cartas marítimas y las tablas correspondientes, dan exactamente la posición del barco, aunque no se tenga a la vista ningún punto de referencia.

En la primera mitad del siglo XIX aparecieron los *Clippers*, veleros alargados y muy veloces, originarios de los Estados Unidos. El comercio internacional exigía naves rápidas y seguras y los Clípers cumplían esas exigencias, ya que navegaban día y noche, pues la velocidad era su razón de ser.

En 1866, dos Clípers compitieron en un trayecto desde China a Inglaterra, la recompensa era importante y, además, llegar primero significaba mejores precios para sus cargas. Durante noventa y nueve días lucharon contra las tormentas del Océano Indico y del Atlántico, recorriendo 16,000 millas. La competencia fue tan dura que el ganador consiguió sacar únicamente veinte minutos de ventaja.¹⁸⁷

Pero como para lograr una mayor velocidad se les había diseñado reduciendo su capacidad de carga, no tardaron en ser reemplazados, ésta vez por un tipo de barcos basados en un nuevo sistema de propulsión. La idea de una embarcación sin velas ni remos era bastante antigua, testimonios de 1430 nos hablan de una nave utilizada por los catalanes, propulsada por paletas, medio siglo más tarde *Leonardo da Vinci* diseñó otra con paletas accionada a pedal.

Denis Papin, un científico francés, fue el primero en aplicar a la navegación una fuerza creada y controlada por el hombre: la del vapor de agua. En 1707 equipó su embarcación con una máquina de vapor que al mover unas paletas la hacía avanzar. Pero nadie comprendió la importancia de su invento, y mucho menos los remeros de la región alemana donde hizo la demostración, quienes creyendo amenazadas sus fuentes de trabajo, destruyeron la nave.¹⁸⁸

Casi un siglo más tarde, en 1786, el norteamericano *John Fitch* tuvo más suerte. Construyó otro barco, también con paletas impulsadas por una máquina de vapor, que desarrolló una velocidad equivalente a 13 km. por hora.

En Inglaterra, donde las máquinas de vapor habían alcanzado su mayor desarrollo aplicadas al trabajo en las minas, *William Symington* construyó, en 1801, el "Charlotte Dundas", también impulsado a vapor. Pero para triunfar realmente sobre las velas, el sistema de vapor tenía que tener éxito comercial, y esto es lo que logró *Robert Fulton*, quien compró en Inglaterra una máquina de vapor y la trasladó a Estados Unidos; equipó con ella un barco y, en 1807, lo lanzó a navegar por el Río Hudson, paseando a sus invitados, el viaje se realizó sin ninguna complicación, siendo el mismo Fulton quien vigilaba el funcionamiento de la máquina.

¹⁸⁷ EL MARAVILLOSO MUNDO DE LA TECNOLOGÍA. OP. CIT. p. 35.

¹⁸⁸ IBIDEM. OP. CIT. p.36.

Después de dos días de navegación, el "Clermont", así se llamaba el barco de Fulton, llegó al puerto de Albany sin ningún contratiempo, sin embargo, sólo dos de los pasajeros se atrevieron a volver navegando con Fulton, pues temían que estallara la caldera e incendiara el barco de madera, pero esto no asustó a Fulton, quien ganó la exclusiva para navegar en el Río Hudson, creando después una importante empresa naviera.

Fulton construyó 21 vapores, nombre que se les dio a esas embarcaciones, y llegó incluso a proyectar un "ferry-boat". En 1819 el "Savannah" cruzó por primera vez el océano, había sido construido en los Estados Unidos, era pequeño y su máquina no tenía suficiente potencia para impulsarlo, por eso durante la travesía también utilizó sus velas, pero no consiguió carga ni pasajeros, pues todavía se temía que el fuego de la caldera incendiara el barco. Esto significaba un fracaso para su uso comercial, pero para superar el temor a los incendios, algunos años más tarde se construyó otra nave con el casco cien por ciento metálico; al principio tampoco ésta innovación despertó confianza, pues muchos pensaban que el acero, al no tener la elasticidad de la madera, no iba a soportar la inclemencia del mar, sin embargo, los cascos metálicos demostraron aguantar los embates del mar mucho más que los de madera, y los temores de la gente fueron pronto superados.

En la primera mitad del siglo XIX, al mismo tiempo que se imponían las locomotoras de vapor, los barcos abandonaron definitivamente las velas y se convirtieron realmente en vapores con máquinas más potentes. En sus cascos y estructuras se utilizó primero el hierro y luego el acero, por su parte, las paletas fueron reemplazadas por hélices. Construidos con todos éstos adelantos, podían realizar en sólo dos semanas el viaje entre Inglaterra y los Estados Unidos.

Los vapores consiguieron desplazar totalmente a los veleros en la navegación comercial, ya sea para transporte de carga o de pasajeros.

Para éstas fechas el imponente mar había dejado de inspirar temor, pues atravesarlo con los modernos barcos de vapor era muy seguro, ya que además se empezó a contar con el telégrafo y después con la radio como valiosos auxiliares de la navegación.

Pero el dominio de los barcos de vapor no duró mucho, pues a principios del siglo XX, la aparición y perfeccionamiento de los motores diesel, hizo que el petróleo reemplazara al carbón como combustible marino, pues los barcos equipados con esos motores alcanzaron muy pronto un gran éxito comercial.

Si bien los motores diesel ya se habían utilizado en barcos mercantes, fue durante la Primera Guerra Mundial que se aceleró su uso y perfeccionamiento. El avance técnico motivado por la guerra se manifestó al finalizar ésta, ya que se logró una gran evolución de los barcos de carga y de pasajeros.

En 1932 fue botado el "NORMANDIE", orgullo de los franceses, su peso superaba las 83,000 toneladas, su maquinaria, de 160,000 H.P., le permitían una velocidad promedio en el cruce del Atlántico Norte de 31 nudos, equivalentes a unos 58 kilómetros por hora.

Los trasatlánticos se convirtieron en lujosos hoteles flotantes, llegando a convertirse en verdaderos símbolos de una nación, todo país importante quería tener naves de éste tipo bajo su pabellón. Los puertos tuvieron que perfeccionar sus instalaciones para recibirlos, construyendo canales de acceso más profundos y utilizando remolcadores para acercarlos a los muelles. La total aceptación que tuvieron los motores de combustión interna hicieron que el petróleo se convirtiera en un producto indispensable, lo que dio origen a un nuevo modelo de buque: *el buque petrolero*, el cual fue diseñado para transportar el nuevo combustible.

Otro invento del siglo XX, el avión, dio origen a fines de 1930, a otro tipo de embarcaciones gigantescas: *los portaaviones*, sobre esas verdaderas pistas flotantes, los aviones pueden operar con comodidad y ser transportados hasta la cercanía de sus objetivos.

Pero a pesar de que para mediados del siglo XX, el motor diesel daba la impresión de que no podía ser superado por nada nuevo, comenzó a utilizarse la propulsión nuclear en naves de guerra y otras embarcaciones comerciales, la propulsión nuclear no necesita ni del carbón, ni del petróleo, que han sido reemplazados por el uranio enriquecido, unos pocos kilos de éste mineral alimentando el motor de un barco alcanzan para dar varias vueltas al mundo. Pese a ésta gran ventaja, la propulsión nuclear todavía está en su etapa de desarrollo, pero no es de sorprendernos que en algunos años el petróleo sea definitivamente sustituido por el uranio o por algún otro invento más efectivo y económico.

Pero pese a todo el desarrollo y los adelantos incorporados a la navegación, en los últimos años, los barcos quedaron rezagados en el transporte de pasajeros, por la competencia presentada por los aviones. El ahorro de tiempo define la elección entre el barco o el avión, sin embargo, los buques cargueros siguen siendo irremplazables, actualmente transportan los más variados productos, líquidos o sólidos, en cajas herméticas que evitan pérdidas y roturas, además de agilizar las cargas y descargas, y es por eso que, aunque pasen los años y el hombre siga

descubriendo nuevos medios de transporte, cada vez más rápidos y eficientes, el rey de los transportes: el barco, siempre será utilizado.

3.2.7.- LA NAVEGACIÓN ENTRE LOS MAYAS.

Desde sus inicios, los mayas se dieron a la difícil tarea de buscar técnicas cada vez más eficientes para surcar con éxito los mares, ríos y lagunas del Continente Americano.

A la llegada de los españoles al Imperio Maya, éste se encontraba fraccionado políticamente en territorios independientes, los cuales únicamente tenían relación a través del comercio, mismo que era base de la economía maya, y el cual se daba principalmente por la vía marítima, la cual, sólo era costera, puesto que se circunnavegaba alrededor de la península de Yucatán principalmente para unir sitios del Golfo de México con el Pacífico.

A pesar de que la navegación practicada por los mayas es lo que podría llamarse la más sencilla expresión del arte de navegar, no se debe dejar de reconocer que la tarea de navegar por las cristalinas pero agitadas aguas del Mar Caribe nunca fue tarea fácil, ya que se requirió de muchos años de experimentación tanto de diseño como de construcción de las embarcaciones.

Se dice que el comercio por vía marítima ya se efectuaba desde del preclásico tardío, periodo durante el cual ya se encontraban habitados y en vías de desarrollo algunos lugares del continente y de las islas aledañas, pero no fue sino hasta el periodo Posclásico cuando la navegación alcanza un enorme desarrollo con el arribo de grupos o etnias portadores de toda una cultura de la navegación, tales grupos son los **Putunes** o **Itzaes**; dicho grupo provenía del sur del actual Estado de Campeche, así como de las laderas del río Usumacinta y Grijalva de Tabasco.

De acuerdo con los historiadores " los Putunes o Chontales de Tabasco. Asentáronse primero en Chakanputún o Champotón, de donde fueron expulsados a finales del siglo XIII, por lo que emprendieron un largo recorrido por los ríos y las selvas cruzando hasta la costa del Caribe, pasando por el Lago de Petén Itzá " ¹⁸⁹ para establecerse en un principio en la isla de Cozumel y en la cabeza de Playa de Polé, hoy Xcaret, emprendiendo así un largo recorrido hasta llegar a la ciudad de Chichen Itzá en el año 918 de nuestra era.

¹⁸⁹ ANTOCHIW, MICHAEL. ALFREDO CÉSAR DACHARY. HISTORIA DE COZUMEL. EDITORIAL CONSEJO NACIONAL PARA LA CULTURA Y LAS ARTES. MÉXICO 1991. PÁG. 34.

Para ésta época, el medio más común de transporte entre los putunes era el que se realizaba a través del agua, llamense ríos, estuarios y lagunas costeras o mediante un tráfico regular por mar.

Pero para el logro de sus conquistas, comercio y buen desarrollo de la navegación no fue necesario sólo construir embarcaciones aptas para la navegación, sino también instalar a lo largo del litoral lugares de apoyo para los navegantes, como lo son la edificación de puertos, ya fuera aprovechando las características geográficas de los litorales, como en el caso de las caletas rocosas que abundan en la zona, tales como Xelhá, Xcaret y Chalcalal, principalmente, lugares que durante años sirvieron como puertos naturales de abrigo; otro tipo de puertos tuvo lugar modificando la geografía de un lugar mediante la construcción de canales navegables para unir cuerpos de agua que originalmente no tenían comunicación entre sí, un vivo ejemplo de ello es el canal que une la Laguna de Chuhyaxché, frente al sitio de Mayil, con la Boca de Paila.

En zonas aledañas a manglares muy abundantes en la zona, utilizaron conchas de caracoles para estabilizar los terrenos y construyeron Sachés, palabra de origen maya que significa muelles, para facilitar el embarque y desembarque de mercancías, así como los diques o islotes, en gran parte artificiales, que se convirtieron en lugares estratégicos para los navegantes de la época.

Otro gran avance en materia de navegación que es de vital importancia para la navegación de la época, y por que no decirlo, también de la actual, fue el de diseñar e instalar un sistema de marcaciones, tanto perecederas como permanentes, que de forma similar a los actuales faros, su función era la de ayudar a los navegantes para arribar con el menor riesgo a su destino final.

3.2.7.1.- SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA EN EL CARIBE MEXICANO.

Uno de los logros más importantes y reconocidos de la navegación maya fue sin duda alguna, la instalación de señalamientos de ayuda para la navegación, es decir, entenderemos señalamientos como todo aquello que tiene por objeto hacer la navegación más segura, y que con respecto a los mayas, éste tipo de señalización correspondió principalmente a estructuras permanentes ubicadas a lo largo de los litorales, posicionadas estratégicamente, las cuales además jugaban un doble papel para la civilización maya, ya que además de haber sido creadas con fines religiosos, puesto que eran considerados santuarios, también servían para indicar o señalar zonas de alto riesgo para las embarcaciones y sus ocupantes, tales como bajos, peñascos, manchones coralinos superficiales o arrecifes, indicando también canales navegables o la ruta a seguir.

Hasta nuestros días no se ha podido confirmar que se practicara la navegación nocturna, pero de ser así, es posible que se hubiesen colocado antorchas fuera de las estructuras que servían como marcadores para hacerlas altamente visibles a una considerable distancia, fungiendo así como modernos faros.

Lo antes mencionado es fácil de creer después de leer lo que escribió el padre Ascencio, un español que relata su primer visita a la isla de Cozumel durante la época de la conquista española a nuestro país, el padre dejó muy claro que existía una sencilla pero a la vez muy eficiente comunicación entre las islas y el continente, y por lo tanto entre los navegantes que surcaban el mar caribe para trasladarse de un lugar a otro; El padre Ascencio relata:

“me llevaron por la costa quince leguas hasta el pueblo de Polé puerto de la ysla.....y de hay se hizo fuego por seña para que los yndios de la ysla de Cozumel viniesen por mí”.¹⁰⁰

3.3.- CLASIFICACIÓN DE BUQUES MERCANTES.

Los buques se pueden clasificar según su tráfico, según lo que transportan, por el tipo de construcción, etc., es por eso que a continuación se hace una distinción entre ellos:

POR SU TRÁFICO QUE REALIZAN:

a) Buques de tráfico regular o con ruta fija. También llamados buques de línea;

b) Buques de tráfico eventual o sin ruta fija; o sea, los buques “tramp”, cuyo significado en español es el de buques “volanderos”; es decir, que se dedican a cumplir los contratos de fletamento a tiempo y por viaje.¹⁰¹

c) Tráfico de altura: El que se realiza a través de los océanos, es decir, viajes transoceánicos;

d) Tráfico de cabotaje: El que es realizado a lo largo de un litoral, éstos pueden ser nacionales o internacionales;

e) Tráfico costanero: Es muy parecido al anterior sólo que se requiere que la embarcación no se aleje más de 20 millas marinas de la costa.

¹⁰⁰ REVISTA. ARQUEOLOGÍA MEXICANA. LA NAVEGACIÓN ENTRE LOS MAYAS. VOL. VI. NÚMERO 33. MÉXICO 1998. PÁG 14.

¹⁰¹ SALGADO. SALGADO. JOSÉ EUSEBIO. OP. CIT. p.28.

f) En México existe el “gran cabotaje”, establecido por la empresa PEMEX, y consiste en que los buques puedan visitar puertos del Pacífico y del Atlántico a través del Canal de Panamá o viceversa.¹⁹²

POR LA CARGA QUE LLEVAN:

- a) Carga;
- b) Pasaje; y
- c) Mixtos, es decir pueden llevar al mismo tiempo carga y pasaje.

POR SU CONSTRUCCIÓN:

- a) Carboneros;
- b) Cisterna;
- c) De fines especiales:
 - 1.- Abastecedores;
 - 2.- Aerodeslizadores;
 - 3.- Aliscafos;
 - 4.- Artefactos flotantes;
 - 5.- Asistencia y salvamento;
 - 6.- Barcazas;
 - 7.- Buques de posicionamiento dinámico;
 - 8.- Buques-faro;
 - 9.- Buques-grúa;
 - 10.- Buques-isla;
 - 11.- Cableros;
 - 12.- Diques flotantes;
 - 13.- Dragas;
 - 14.- Estaciones Meteorológicas;
 - 15.- Fábricas;
 - 16.- Gánguiles;
 - 17.- Hospitales;
 - 18.- Oceanográficos;
 - 19.- Remolcadores; y
 - 20.- Rompehielos.
- d) Frigoríficos;
- e) Fruteros;
- f) Gaseros;
- g) Multipropósitos¹⁹³;
- h) Buques “OBO”¹⁹⁴;

¹⁹² IDEM, p. 32

¹⁹³ Son aquellos buques que por su construcción pueden ser fácilmente convertibles para recibir las cargas que contrate el armador. Este buque es conocido internacionalmente con el nombre de “Freedom”.

- i) Buques "OSO"¹⁹⁵
- j) Pesqueros: se clasifican de acuerdo con el tipo de pesca que realizan.
 - 1.- Arrastrero o de arrastre;
 - 2.- Atuneros;
 - 3.- Bacaladeros;
 - 4.- Balleneros;
 - 5.- Camaroneros;
 - 6.- Fábrica; y
 - 7.- Sardineros.
- k) Petroleros;
- l) Portacabezas ¹⁹⁶;
- m) Portacontenedores;
- n) Rampa - portavehículos (Roll-on Roll-off);
- ñ) Transbordadores;
- o) Yates de recreo o deporte:
 - 1.- Balandro;
 - 2.- Cúter;
 - 3.- Goletas; y
 - 4.- Yol.

POR EL MEDIO DE PROPULSIÓN QUE USAN:

- a) Propulsión mecánica;
- b) Propulsión de vela;
- c) Mixtos: es decir, de vela y mecánicos;
- d) De energía atómica.

DE ACUERDO AL TIPO DE NAVEGACIÓN.

- a) Comerciales; y
- b) No comerciales.

EN BASE AL TONELAJE.

¹⁹⁴ Es decir "ore. bulk. oil", o sea, los grandes graneleros que pueden llevar minerales, granos o petróleo al mismo tiempo y en grandes cantidades, ya que su porte es generalmente de 90,000 a 120,000 toneladas de registro bruto.

¹⁹⁵ O sea "ore. slurry. oil", son aquellos que pueden llevar minerales, productos químicos en suspensión y petróleo al mismo tiempo, también en grandes cantidades por ser su porte igual al anterior.

¹⁹⁶ Son mejor conocidos por su nombre en inglés "lash", "lighter aboard the ship", hoy día tiene tres versiones. Los "lash", que son los que cargan a bordo las barcazas con sus grúas, los "bacat", inspirados en el catamarán hawaiano, llenándose el espacio entre los dos cascos con las barcazas, que una vez colocadas forman el fondo del buque y los "sea bee", aquí el buque hunde su popa para que las barcazas por su propio impulso o por el del remolcador, se introduzcan en el buque, una vez concluida la operación y con todas las barcazas a bordo, con bombas desagua sus espacios cerrando su popa, quedando así listo para zarpar.

- a) Mayores: más de mil toneladas; y
- b) Menores: menos de mil toneladas.¹⁹⁷

3.4.- NACIONALIDAD DEL BUQUE.

El hecho de que los buques naveguen sobre aguas internacionales, es decir, aquellas que no están bajo la soberanía de ningún Estado en particular, y sobre aguas que sí lo están, es de gran importancia, dotar a todos los buques de una nacionalidad, ya que desde el punto de vista constitucional "el buque como espacio marítimo forma parte del territorio nacional"¹⁹⁸, volviéndose así una costumbre marítima el proporcionar a todo buque de una nacionalidad.

De dicha nacionalidad depende el trato que se les da a las personas que viajan a bordo, y la manera de resolver los actos o hechos que a bordo de éste se realicen, es decir, en caso de cometerse un delito a bordo de un buque que se encuentra en alta mar, se aplicarán las leyes del pabellón que enarbola, lo mismo sucederá en casos de nacimientos, defunciones y elaboración de testamentos, "igualmente, el buque quedará sometido a las obligaciones impuestas por un tratado en que el Estado del pabellón sea parte. Tal sería el caso, por ejemplo, del Estado que se obliga a que sus nacionales no pesquen en determinada zona de altamar".¹⁹⁹

Un buque no puede tener más de una sola nacionalidad, la del Estado que le otorgó el uso de su bandera; si el buque navegara enarbolando la bandera de dos o más Estados no podrá ampararse en ninguna de esas dos nacionalidades.

El derecho a enarbolar la bandera de un Estado se prueba mediante el documento legítimamente expedido por las autoridades competentes, correspondiendo a dicho Estado establecer los requisitos para la concesión de dicha nacionalidad. En nuestro país, de acuerdo con el artículo noveno de la actual Ley de Navegación, se dice que: "Son embarcaciones y artefactos navales mexicanos los abanderados y matriculados en alguna capitania de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de acuerdo al reglamento respectivo.

La embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá el "Certificado de Matrícula", cuyo original

¹⁹⁷ SALGADO Y SALGADO, JOSÉ EUSEBIO, OP. CIT. págs. 28-33.

¹⁹⁸ CERVANTES AHUMADA, RAÚL, OP. CIT. PÁG 448.

¹⁹⁹ SOBARZO, ALEJANDRO, RÉGIMEN JURÍDICO DE ALTA MAR, 1ª EDICIÓN, EDITORIAL PORRÚA, MÉXICO, 1985.

deberá de permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana:

Para su matriculación, las embarcaciones y artefactos navales se clasifican:

1.-Por su uso:

- a) De transporte de pasajeros;
- b) De transporte de carga;
- c) De pesca;
- d) De recreo y deportivas;
- e) Especiales, que incluyen las dragas, remolcadores, embarcaciones de salvamento y seguridad pública y otras no comprendidas en los incisos anteriores, y
- f) Artefactos navales.

2.-Por sus dimensiones en:

- a) Buque o embarcaciones mayor: toda embarcación de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, y o menos de 15 metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida de arqueo .”

En la mayoría de los países, la inscripción en el correspondiente Registro Nacional de Buques, es la única y verdadera base de la nacionalidad, aunque con sus respectivos requisitos. Tanto en el Acta de Navegación Inglesa de 1651, como en su similar de Francia de 1793, se exigían tres condiciones para el otorgamiento de la nacionalidad:

- a) Que el buque hubiera sido construido en el país o en sus colonias;
- b) Que los propietarios fueran nacionales; y
- c) Que también lo fueren los oficiales y gran parte de la tripulación.

Como ya vimos, en nuestra actual Ley de Navegación, éstos requisitos ya no son necesarios, puesto que el único requisito que se pide es el de la dimisión de la bandera del país de origen.

COMPROBACIÓN DE LA NACIONALIDAD.

Sin duda alguna, la bandera es el signo aparente de la nacionalidad de un buque, sin embargo, la bandera por sí sola es insuficiente para comprobar la nacionalidad de un buque, pues bastaría con que un buque portara todas las banderas posibles para enarbolar la que más le convenga dependiendo del lugar y la situación., es por eso que la comprobación de nacionalidad se logra por medio de los documentos expedidos por la autoridad competente, dichos papeles llamados comúnmente “papeles del buque”, deben de ser llevados por toda embarcación mercante.

El número, naturaleza, carácter y fórmula de éstos papeles, están explícitamente regulados por las leyes de cada país.

NOMBRE DEL BUQUE.

Todo buque al igual que toda persona debe de llevar un nombre que no puede ser igual al de otro en idénticas características.

En nuestra Ley de Navegación vigente, éste rubro es omitido por nuestros legisladores, pero al igual que en todas las naciones del mundo que cuentan con una flota mercante, cada buque que enarbola el pabellón mexicano está registrado bajo un nombre, el cual debe de ir visible en la cara de la popa para su mejor identificación.

CLASIFICACIÓN.

La *clase* ó *cota* de un buque es aquella consistente en la clasificación o aprobación hecha por una sociedad clasificadora, dicha clasificación es dada cuando el buque se adecúa o cumple con las condiciones fijadas en los reglamentos de la sociedad. Este tipo de sociedades clasifican buques que se construyeron bajo su supervisión o buques previamente construidos, ellos se encargan de inspeccionar y valorar los buques de acuerdo con sus planos de construcción, materiales, etc., para verificar su buen estado de navegabilidad. Además, practican periódicamente inspecciones de rutina para checar que el buque continúe adecuado a las normas establecidas y ocasionalmente cuando la nave ha sufrido un accidente.

Si al hacer las revisiones el buque necesita alguna reparación, esta deberá de hacerse, ya que de no realizarse la embarcación perderá su clase.

Una vez hechas las inspecciones sobre los buques, siempre y cuando estas hayan dado resultados satisfactorios, las sociedades emiten certificados e inscriben a los buques en el *Libro de Registro*.

El libro de registro de las sociedades clasificadoras se emite anualmente, conteniendo el nombre, dimensiones y demás detalles técnicos de todos los buques clasificados.

En la actualidad una de las sociedades clasificadoras más reconocidas es la **Lloyd's Register of Shipping**, de Inglaterra, fundada en 1760, misma a la que le siguen las no menos prestigiadas: American Bureau of Shipping de Estados Unidos, el Bureau Véritas de Francia, el Norske Véritas de Noruega, el Registro Italiano Navale ed Aeronautico entre otros.

3.5. SOCIEDADES CLASIFICADORAS.

A nivel mundial, las Sociedades Clasificadoras más importantes son de acuerdo con la Asociación Internacional de Sociedades Clasificadoras (IACS):

- *American Bureau of Shipping, americana.
- *Bureau Veritas, francesa.
- *China Classification Society, china.
- *Det Nordske Veritas, noruega.
- *Germanischer Lloyd, alemana.
- *Korean Register of Shipping, coreana.
- *Lloyd's Register of Shipping, británica.
- *Nippon Kaiji Kyokai, japonesa.
- *Polski Rejestr Statkow, polaca.
- *Russian Register of Shipping, rusa.²⁰⁰

Este tipo de sociedades se encargan de inspeccionar la construcción de los buques, de verificar los materiales de construcción, así como supervisar las reparaciones y obligar a los propietarios de los buques inscritos a aceptar las llamadas visitas de clasificación, con la finalidad de verificar los datos anotados en sus respectivos registros.

También las Sociedades Clasificadoras se encargan de emitir opiniones acerca del valor náutico y comercial de los buques inscritos, opiniones que a nivel comercial son de singular importancia, ya que de ellas depende el valor de un buque en el mercado.

3.6.- CLÁUSULAS DEL INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES.

Las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres son de gran importancia en los mercados mundiales de seguros, ya que hay países que incluyen dentro de sus pólizas para buques de gran tonelaje dichas cláusulas, o sin incluirlas en sus pólizas, siguen la misma línea o patrón.

3.6.1.- CLÁUSULA DE ABORDAJE (RUNNING DOWN CLAUSE).

Se conviene, además, que si el buque asegurado por la presente Póliza tuviera un abordaje con cualquier otro buque y, en consecuencia, el Asegurador viniera obligado a pagar y pagara efectivamente a cualesquiera

²⁰⁰ SALGADO Y SALGADO, JOSÉ EUSEBIO. DERECHO MARÍTIMO. EDITORIAL MCGRAW HILL. MÉXICO. 1999. p. 24.

otras personas, cualesquiera cantidades relacionadas con el mencionado abordaje en concepto de:

- a) Pérdida o daños de cualquier otro buque o propiedades cargadas en el mismo,
- b) Retraso o falta de aprovechamiento de cualquiera de los mencionados, otro buque o propiedades cargadas en los mismos o,
- c) 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 proporción 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, o las propiedades cargadas en los mismos,
- c) La contaminación de cualesquiera propiedades muebles o inmuebles, o cualesquiera objetos, salvo otros buques con los cuales haya

experimentado abordaje 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.

3.6.2.- CLÁUSULA DE BUQUES HERMANOS. (SISTERSHIP CLAUSE).

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 sólo árbitro designado de común acuerdo entre aseguradores y asegurado.

3.6.3.- CLÁUSULA SOBRE REMOLQUES Y ASISTENCIA (TOWN AND ASSIST CLAUSE).

El buque queda cubierto, sujeto a las estipulaciones de ésta 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 el 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 en relación con la carga y descarga.

3.6.4.- CLÁUSULA DE CARGA Y DESCARGA EN EL MAR (LOADING AND DISCHARGING AT SEA CLAUSE).

En el caso de que el buque fuera utilizado en algún tráfico que llevara aparejadas consigo operaciones de carga o descarga en el mar desde o/a otro buque, con excepción de barcazas, gabarras o embarcaciones similares de puerto o de tierra, no será recobrable 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.

3.6.5.- CLÁUSULA SOBRE PRÓRROGA. (CONTINUATION CLAUSE).

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

3.6.6.- CLÁUSULA DE INFRACCIONES. (BREACH OF WARRANTY CLAUSE).

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 de inmediato conocimiento después de recibido el aviso y hayan sido acordadas cualquier modificación de la cobertura y la prima adicional requeridas por los Aseguradores.

3.6.7.- CLÁUSULA DE VENTA DEL BUQUE. (SALE OF VESSEL CLAUSE).

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 salido ya de su puerto de carga o se halle en la mar en lastre, en cualquiera de cuyos casos tal cancelación, si se solicita, quedará 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.

3.6.8.- CLÁUSULA DE NEGLIGENCIA Y DEFECTOS LATENTES. (INCHAMAREE CLAUSE).

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 o 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 de que poseyeran acciones en el buque.

3.6.9.- CLÁUSULA DE AVERÍA GRUESA. (FOREIGN GENERAL AVERAGE CLAUSE).

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 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 1994, 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.

3.6.10.- CLÁUSULA DE PARTICIPACIÓN EN LOS GASTOS DE CONSERVACIÓN (SUING AND LABOURING EXPENSES CLAUSE).

a) En el caso de 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 o de los gastos que excedan de los recobros según sea el caso, y que puedan considerarse como razonablemente incurridos en relación con el buque; pero si el buque fuese asegurado por menos de su valor sano en el momento del siniestro que da origen a los gastos, el importe recuperable bajo esta cláusula se reducirá en proporción al infraseguro.

3.6.11.- CLÁUSULA DE NEGLIGENCIA RESPECTO DE LA MAQUINARIA (MACHINERY NEGLIGENCE CLAUSE).

En el caso de una reclamación por pérdida o daños a cualquier caldera, eje, maquinaria o equipo relacionado con los mismos, y que sea atribuible, en todo o en parte, a negligencia del Capitán, Oficiales, o Tripulación y recobrable bajo este seguro únicamente, entonces, además 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.

3.6.12.- CLÁUSULA DE VARADAS (CUSTOMARY STRANDING CLAUSE).

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 del Río San Pedro; o sus afluentes; Ríos Danubio o Demerara, o la Barra del Yenikale.

3.6.13.- CLÁUSULA DE DESEMBOLSOS (DISBURSEMENTS CLAUSE).

Se autorizan los seguros complementarios siguientes:

a) Desembolsos, Comisiones de Administradores, Beneficios o Exceso o Incremento del valor del Casco y Máquina.- 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 que 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 cualquier correspondiente al cargamento del viaje presente y el del cargamento del viaje inmediato, incluyendo tal seguro, si es necesaria una travesía preliminar y una intermedia en lastre, más los gastos de seguro. En el caso de un fletamento por viaje, cuando el pago se 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 tenida 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, más los gastos del seguro. Cualquier suma asegurada bajo la Sección (b), deberá ser tenida en cuenta y solamente el exceso de ella podrá garantizarse.

e) Contrato de fletamento a tiempo (time charter) o contrato de fletamento por viaje o series de viajes.- Una suma que no exceda del 50% del flete bruto que ha de ganarse según el contrato en un período no mayor de dieciocho meses. Cualquier suma asegurada bajo la sección (b) deberá tenerse en cuenta y únicamente podrá asegurarse el exceso de ella, cuyo exceso deberá ser reducido cuando el flete 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 (c) no exceda del 50% del flete 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 período 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, con reducción a prorrata mensual.

g) Externos 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 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.

3.6.14.- CLÁUSULA DE EXTORNOS (RETURNS CLAUSE).

Serán extornados como sigue:

.....tantos por ciento, netos, por cada mes no comenzado, si la presente póliza se cancela de común acuerdo y, por cada período de 30 días consecutivos que el buque permanezca en un puerto o zona de fondeadero, con tal que dicho puerto o zona de fondeadero hayan sido aprobados por los Aseguradores (con las licencias especiales que más abajo se indican):

- a).....tantos por ciento, netos, no estando bajo reparación.
- b).....tantos por ciento, netos, estando bajo reparación.

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

Siempre a condición de que:

1) No se concederá un extorno en ningún caso, cuando el buque esté fondeado en aguas expuestas, o no protegidas, o en un puerto o zona de fondeadero no aprobados por los Aseguradores, pero, siempre que los Aseguradores acepten que esta zona de fondeadero no aprobada, se considere 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 del fondeadero aprobados para calcular un período de 30 días consecutivos, y el extorno se considerará por la parte proporcional de dicho período en que el buque se encuentre realmente inactivo en puerto o zona de fondeadero aprobados.

2) Las operaciones de carga o descarga, o la presencia de cargamento a bordo, no serán óbice para la concesión de extornos, sin embargo, no serán concedidos extornos por cualquier período durante el cual el buque sea aprovechado como almacén de mercancías.

3) 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 30 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 período (a) y/o (b), arriba mencionados, por el número de días comprendidos en el período de la presente póliza, al cual sea efectivamente aplicable un extorno. Ese período sobrepuesto correrá, a opción del asegurado, bien desde el primer día en que el buque esté fondeado, o a partir del primer día de un período de 30 días consecutivos, como queda estipulado en los apartados (a), o (b), o (1) arriba inscritos.

3.6.15.- RIESGOS DE GUERRA.

A nivel internacional, los aseguradores agregan a sus pólizas de seguro unas cláusulas donde protegen o garantizan a los buques de riesgos de guerra, de carácter malicioso o intencionado que tengan fundamento en asuntos políticos o se relacionen con armas bélicas en caso de guerra, es decir, se encargan de cubrir las pérdidas o daños originados por revoluciones, rebeliones, insurrecciones, hostilidades, guerras civiles, minas, torpedos, bombas u otros instrumentos utilizados en la guerra.

Con respecto a los riesgos de guerra, Chaveau dice que "el riesgo de guerra presupone una guerra, sin que sea necesaria la previa declaración y que, en esencia, ésta consiste en una lucha entre dos gobiernos que, en principio, podrían ser legales o regulares o, simplemente, de hecho, y que la jurisprudencia, en algunos casos, ha asimilado las Insurrecciones, los Motines y las Sublevaciones a los hechos de guerra en una dirección parecida a la que venían siguiendo las propias pólizas concertadas en el ramo marítimo. Sin embargo, se distinguen expresamente los casos de Terrorismo, Sabotaje y Huelgas aunque se lleven a cabo por bandas armadas y queden cubiertos de modo habitual junto con los riesgos de guerra en la mayoría de los mercados por los mismos aseguradores que garantizan estos últimos".²⁰¹

²⁰¹ GONZÁLEZ HEVIA, RAÚL. OP. CIT. p. 80.

3.6.16.- RIESGOS DE PUERTO.

Con este nombre se conocen las pólizas o contratos diseñados para garantizar a los buques durante el tiempo que dure su estancia en un puerto, siempre y cuando su estancia sea única y exclusivamente para realizar los propósitos que deba realizar en dicho puerto, tales como carga y descarga, reparaciones, etc..

Casi siempre este tipo de pólizas son contratadas por el monto de una prima mucho menor que la que se paga por los contratos diseñados para garantizar la seguridad del buque durante la navegación, ya que por obvias razones es fácil suponer que el buque se encontrará mucho más seguro en el puerto que navegando.

3.6.17.- RIESGOS DE CONSTRUCCIÓN.

Otra versión de las pólizas de seguros de buques, abarca la de protección durante la construcción, ya que durante la construcción de un buque también se presentan una serie de probables accidentes que también es importante cubrir, ya que en primer lugar el aparentemente inofensivo hecho de construir un buque, también entraña ciertos peligros como incendios en el astillero, accidentes con la moderna maquinaria que se utiliza actualmente para la construcción, etc.; También, una vez terminado el buque, se presenta uno de los mayores riesgos: "la prueba de mar", en dicha prueba el nuevo buque se enfrenta a una serie de peligros que puede consistir desde un pequeño error de construcción que puede ser reparado fácilmente, o a la terrible realidad de que la nueva embarcación no resistió su primera prueba de mar y se ve enfrentado a un inevitable naufragio.

Es por eso que la industria del seguro se encarga de proteger a los buques y a sus dueños de cualquier posible siniestro que pudiera ocurrir desde su construcción hasta que este perezca en el mar o sea necesaria su destrucción debido a su larga vida de servicio.

3.7.- CLÁUSULAS TIPO DE LA UNCTAD PARA EL SEGURO MARÍTIMO DE CASCOS.

Las cláusulas Tipo de la UNCTAD, están destinadas a servir de guía a los mercados de seguros a nivel mundial, especialmente a los seguros marítimos, ya que regulan a la perfección la cobertura ofrecida al amparo de las pólizas marítimas, pero no mencionan cuestiones relativas a la ley y los usos del tráfico internos, mismos que suelen variar de un país a otro, pero pese a ello, sólo es necesario agregar pocas cosas para convertir a las Cláusulas Tipo el el texto completo de una Póliza.

3.7.1.-COBERTURA A TODO RIESGO.

3.7.1.1.-COBERTURA.

1.- Este seguro cubre todos los riesgos de pérdida o daños materiales del buque asegurado, a menos que el asegurador pruebe que se aplica una de las exclusiones de la Parte B.

2.- Este seguro cubre también la pérdida o el daño causados al buque asegurado por cualquier acto de una autoridad pública destinado a prevenir o aminorar la contaminación proveniente de un daño sufrido por el buque del que sea responsable el asegurador conforme a este seguro, siempre que ese acto de la autoridad pública no resulte de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado, el armador o los administradores para prevenir o aminorar tal contaminación.

3.- Los capitanes, oficiales, tripulantes o prácticos, cuando actúen en calidad de tales, no se considerarán como aseguradores, armadores, o administradores, aunque sean partícipes en la propiedad o explotación del buque.

3.7.1.2.- EXCLUSIONES GENERALES.

4.- Este seguro no cubre:

1.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos que sobrevengan por cualquiera de las causas siguientes:

- 1.1.- Guerra, hostilidades o actos de tipo bélico;
- 1.2.- Guerra civil, revolución, rebelión o insurrección, o conmociones civiles originadas por ellas;
- 1.3.- Minas, torpedos, bombas u otras armas bélicas;
- 1.4.- Captura, apresamiento, salvo el realizado por piratas, capitanes, oficiales o tripulantes, embargo preventivo, retención o detención y sus consecuencias o cualquier tentativa al respecto;
- 1.5.- Sabotaje o terrorismo cometidos por motivos políticos;
- 1.6.- Detonación de un explosivo causada por cualquier persona que actúe dolosamente o por motivos políticos;
- 1.7.- Huelgas, cierres patronales u otros disturbios laborales similares;
- 1.8.- Tumultos populares, motines u otros acontecimientos similares, o;
- 1.9.- Confiscación, requisa u otras medidas o tentativas similares de cualquier gobierno u otra organización similar que asuma o ejerza el poder;

2.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la innavegabilidad del buque, incluso por no estar éste debidamente tripulado, armado o cargado, cuando el asegurado tuviere o debiere haber tenido conocimiento de esa innavegabilidad al hacerse a la mar el buque;

3.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos resultantes de una acción o una omisión realizadas personalmente por el asegurado con intención de causar tal pérdida, daño, responsabilidad o gastos, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos;

4.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por:

4.1.- Un error o defecto de diseño, construcción o reparación, o un vicio del material;

4.2.- Desgaste y uso natural; o

4.3.- Corrosión, putrefacción o mantenimiento insuficiente;

Que el asegurado, los armadores o los administradores habrían debido descubrir mediante el ejercicio de la debida diligencia;

5.- La sustitución o la reparación de una pieza defectuosa a consecuencia de:

5.1.- Un error o defecto de diseño, construcción o reparación, o un vicio del material;

5.2.- Desgaste y uso natural;

5.3.- Corrosión, putrefacción o mantenimiento insuficiente;

5.6.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos originados directa o indirectamente por materiales nucleares, radioactivos o similares, o en relación con esos materiales, o por utilización de instalaciones o reactores nucleares, o por accidentes en tales instalaciones o reactores.

3.7.1.3.- COBERTURA ADICIONAL.

Cláusula de responsabilidad por abordaje.

1.- Este seguro también cubre la responsabilidad en que incurra el asegurado en el caso de que el buque asegurado entre en abordaje con otro buque, con respecto a:

1.1.- La pérdida o el daño causados a cualquier otro buque o a bienes a bordo de cualquier otro buque;

1.2.- El retraso o el impedimento de uso de ese otro buque o de bienes a su bordo;

1.3.- Los gastos de ese otro buque o de bienes a su bordo en caso de avería gruesa o de asistencia o salvamento;

Siempre que tal abordaje no haya sido causado por un riesgo excluido.

2.- Sin embargo, esta cláusula no cubre ninguna responsabilidad con respecto a:

- 2.1.- Muerte, lesiones corporales o enfermedad;
- 2.2.- El cargamento u otros bienes que se encuentren a bordo del buque asegurado;
- 2.3.- Los compromisos contractuales del buque asegurado;
- 2.4.- La contaminación de cualquier bien o cualquier cosa (incluido el costo de las medidas preventivas y las operaciones de limpieza), excepto otros buques a los que el buque asegurado haya abordado o bienes que se encuentren a bordo de esos otros buques;
- 2.5.- La remoción o retirada de obstáculos, restos, cargamentos o cualquier otra cosa.

3.- El asegurador sólo esta obligado a pagar la indemnización debida en virtud de esta cláusula cuando el asegurado haya pagado al perjudicado, y sólo hasta la suma que le haya pagado. No obstante, ninguna estipulación de esta cláusula privará al perjudicado de ningún derecho reconocido por la ley aplicable a ejercer una acción directa contra el asegurador.

4.- La cantidad pagadera en virtud de esta cláusula se agregará a la cantidad pagadera en virtud de las demás estipulaciones de este seguro, pero, a menos que se convenga expresamente en otra cosa, no excederá de una cantidad igual a la suma asegurada con respecto a cada uno de los siniestros.

5.- Cláusula de avería gruesa y asistencia y salvamento.

5.1.- Este seguro cubre también la contribución a la avería gruesa, a la asistencia y al salvamento y/o a los gastos de asistencia y salvamento correspondiente al buque asegurado. En caso de sacrificio del buque por avería gruesa, el asegurado tiene derecho a exigir indemnización por la totalidad de tal pérdida sin ejercitar primero su derecho a reclamar la contribución de otras partes.

5.2.- La liquidación de la avería gruesa se practicará con arreglo a la ley y los usos aplicables. No obstante, cuando el contrato de transporte o de fletamento contenga estipulaciones a tal efecto, la liquidación se practicará de conformidad con las Reglas de York y Amberes de 1994 o con disposiciones similares de otras reglas.

5.3.- Cuando el buque se haga a la mar en lastre, y no haya otros intereses contribuyentes, se aplicarán las disposiciones de las Reglas de York y Amberes de 1994 (excepto las Reglas XX y XXI), o disposiciones análogas de otras reglas si se hubieren pactado expresamente, y el

asegurador pagará la contribución correspondiente al buque así calculada. El viaje a estos efectos se considerará que continúa desde el puerto o lugar de partida hasta la arribada del buque al primer puerto o lugar que no sea puerto o lugar de refugio o de escala para el aprovisionamiento de combustible únicamente. Si en cualquiera de esos puertos o lugares intermedios se hiciere abandono de la expedición proyectada originalmente, se considerará el viaje terminado desde luego.

5.3.1.- Cuando todos los intereses contribuyentes pertenezcan al asegurado, se aplicarán las disposiciones de las Reglas de York y Amberes de 1994, o disposiciones análogas de otras reglas si se hubieren pactado expresamente, como si los intereses pertenecieran a personas distintas, y el asegurador pagará la contribución correspondiente al buque así calculada.

5.4.- Cuando el buque asegurado reciba servicios de salvamento de otro buque que sea total o parcialmente de propiedad del asegurado o que esté sometido a los mismos administradores, el asegurador será responsable en virtud de esta última cláusula como si el otro buque fuera de propiedad de un tercero. En tal caso, la cantidad pagadera por los servicios prestados será determinada por un árbitro único designado de común acuerdo por el asegurador y el asegurado.

5.5.- Cuando se hayan hecho razonablemente gastos extraordinarios en un intento infructuoso de salvar tanto el buque como otros bienes que corran una aventura marítima común, y este seguro admita el derecho a reclamar indemnización por pérdida total del buque, el asegurador pagará, además de la pérdida total, la proporción de los gastos que excedan de las ganancias obtenidas en su caso, cuando se pueda razonablemente considerar que se han hecho con respecto al buque.

5.6.- No se admitirá ninguna demanda de indemnización en virtud de esta cláusula, a menos que el acto de avería gruesa o la asistencia o el salvamento se hubieran ejecutado para evitar un riesgo asegurado o en relación con tal evitación.

6.- Cláusula de gastos para aminorar las consecuencias del siniestro.

6.1.- Cuando el buque haya sufrido una pérdida o un daño como consecuencia de un riesgo contra el que esté asegurado, o cuando el buque corra un peligro como resultado de tal riesgo y, en consecuencia, el asegurado haya hecho gastos razonables para evitar o aminorar una pérdida indemnizable en virtud de este seguro, el asegurador abonará al asegurado los gastos que haya efectuado. Esta cláusula no se aplicará a la avería gruesa, a la asistencia y el salvamento, a los gastos de asistencia y

salvamento ni a los demás gastos con respecto a los cuales se estipule otra cosa en este seguro.

6.2.- La responsabilidad que incumba al asegurador en virtud de esta cláusula se sumará a la responsabilidad que le incumba en virtud de las demás estipulaciones de este seguro, pero no excederá de una cantidad igual a la suma asegurada en relación con el buque.

3.7.1.4.- PERÍODO DE COBERTURA.

1.- Cláusula de prórroga.

Este seguro podrá prorrogarse mediante el pago de una prima proporcional diaria/mensual siempre que se haya dado la correspondiente notificación por anticipado al asegurador:

1.1.- Si al vencimiento del seguro el buque se encuentra en la mar, en peligro o en un puerto de refugio o de escala, hasta el momento en que llegue a su puerto de destino;

1.2.- Si al vencimiento del seguro el buque se encuentra en puerto realizando reparaciones que afecten a su navegabilidad y que estén cubiertas por el seguro, hasta el momento de la terminación de esas reparaciones.

3.7.1.5.- OBLIGACIONES DEL ASEGURADO.

1.- El asegurado estará obligado a actuar en todo momento como propietario diligente con respecto al buque asegurado y a tomar todas las medidas razonables para prevenir o aminorar la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos. No obstante, ninguna estipulación de esta cláusula modificará los derechos y las obligaciones del asegurado establecidos en otro lugar de este seguro, a menos que la ley aplicable disponga otra cosa al respecto.

1.2.- Cuando haya sobrevenido pérdida o daño al buque como consecuencia de un riesgo asegurado o cuando el buque se encuentre en peligro como consecuencia de tal riesgo, el asegurado, los propietarios y los administradores deberán tomar medidas razonables para evitar o aminorar cualquier pérdida indemnizable en virtud de este seguro.

1.2.1.- No se considerará que las medidas tomadas por el asegurado o el asegurador para prevenir o aminorar cualquier pérdida indemnizable en virtud de este seguro constituyen una renuncia o una aceptación de abandono o redundan de otro modo en detrimento de los derechos de una u otra parte.

3.7.1.6.- LÍMITE DE LA INDEMNIZACIÓN.

1.- Reglas generales.

1.1.- Valor pactado y valor asegurable.

1.1.1.- Si en este seguro se declara un valor pactado, ese valor pactado será vinculante para el asegurado y el asegurador como valor del buque asegurado, salvo en caso de fraude.

1.1.2.- A falta de un valor pactado, el valor asegurable del buque viene dado por su valor real de mercado en el momento del comienzo de la cobertura, a menos que la ley aplicable disponga otra cosa.

1.1.3.- Si no se ha pactado ningún valor y la expresión "valor pactado" se utiliza en otras disposiciones de este seguro, se entenderá que dicha expresión designa también el valor asegurable tal como se define en la cláusula 10.1.2.

2.- Suma asegurada.

La suma asegurada representa el límite de la responsabilidad del asegurador por cada siniestro cubierto. Además, el asegurador será responsable con respecto a las demandas de indemnización presentadas al amparo de las cláusulas de responsabilidad por abordaje, cláusula de acto infructuoso de avería gruesa y cláusula de gastos para aminorar las consecuencias del siniestro) conforme a lo dispuesto en dichas cláusulas.

3.- Infraseguro y supraseguro.

3.1.- Si la suma asegurada es inferior al valor pactado, el asegurador sólo responde en la misma proporción de toda pérdida cubierta por este seguro en que esté la suma asegurada respecto del valor pactado.

3.2.- Si la suma asegurada supera el valor pactado, el asegurado no puede obtener una cantidad superior al valor pactado.

4. Infravaluación.

No se reducirá la indemnización pagadera en virtud de este seguro por el hecho de que el valor pactado sea inferior al valor real o al valor contribuyente del buque asegurado.

5.- Coaseguro.

Si dos o más aseguradores son responsables en virtud de este seguro:

5.1.- Cada asegurador responde sólo de la proporción que le corresponda de la demanda de indemnización, que es la misma proporción

en que esté su cuota respecto de la suma asegurada, y en modo alguno podrá ser considerado responsable solidariamente con sus coaseguradores;

.5.2.- Cada asegurador conviene en someterse a la jurisdicción de los tribunales de fuera del primer asegurador respecto de todos los litigios que surjan en relación con este seguro. El primer asegurador será autorizado por sus coaseguradores a aceptar y gestionar en su nombre la incoación de procedimientos judiciales.

6.- Pérdidas totales.

6.1.- La demanda por una pérdida ocasionada por un riesgo asegurado podrá presentarse por pérdida total, tal como se define en este seguro, o en otro caso por pérdida parcial.

6.2.- Existe pérdida total real cuando el buque asegurado ha sido destruido o dañado de tal modo que deja de ser una cosa del género asegurado o cuando el asegurado ha sido privado sin remedio del buque.

6.3.- Existe pérdida total presunta cuando el buque asegurado ha desaparecido y no se han recibido noticias del mismo durante un plazo prudencial que no exceda de.....meses.

6.4.- Existe pérdida reputada total:

6.4.1.- Cuando el asegurado ha sido privado del libre uso y disposición del buque y

6.4.1.1.- Es improbable que pueda recuperarlo en un plazo prudencial que no exceda de.....meses; o

6.4.1.2.- No pueda recuperarlo sin realizar un desembolso que exceda del valor pactado;

6.4.2.- Cuando el buque resulte tan dañado que el costo razonable estimado de las reparaciones exceda del valor pactado. Al estimar el costo razonable de las reparaciones se incluirán, cuando proceda, los siguientes conceptos:

6.4.2.1.- La proporción correspondiente al buque de los gastos de salvamento y recuperación, con exclusión de cualquier desembolso cuya indemnización se reclame separadamente en virtud de este seguro;

6.4.2.2.- Las contribuciones en avería gruesa que estarían a cargo del buque en caso de ser reparado.

No se tendrán en cuenta las contribuciones en avería gruesa al costo de las reparaciones pagaderas por otros intereses.

6.5.- Cuando válidamente se presenta una demanda por pérdida total indemnizable en virtud de este seguro, el importe pagadero por el asegurador es la suma asegurada en relación con el buque.

6.6.- En caso de pérdida total, el asegurador no reclamará el flete devengado por el buque asegurado.

7.- Abandono.

7.1.- Cuando el asegurado opte por presentar una demanda de indemnización por pérdida reputada total en vez de por pérdida parcial, o en caso de pérdida total presunta, el asegurado notificará con razonable diligencia al asegurador su propósito de abandonar por cuenta de éste lo que reste del buque.

7.2.- Salvo que la ley aplicable disponga otra cosa al respecto, la notificación de la declaración de abandono no es necesaria si, en el momento de recibir el asegurado noticia fidedigna del siniestro, tal notificación no pudiera redundar en beneficio del asegurador o si éste hubiera renunciado expresamente al requisito de tal notificación.

7.3.- La declaración de abandono podrá expresarse en cualesquiera términos que indiquen el propósito del asegurado de abandonar incondicionalmente por cuenta del asegurador su interés sobre el buque. El asegurador pondrá en conocimiento del asegurado su aceptación o rechazo de la declaración de abandono en un plazo razonable a contar de la fecha en que ésta haya sido notificada.

7.4.- Si la declaración de abandono se hubiere notificado conforme a lo dispuesto en la presente cláusula, la negativa del asegurador de aceptar el abandono no afectará a los derechos del asegurado.

7.5.- Si se acepta la declaración, el abandono es irrevocable y la aceptación de la declaración de abandono constituye reconocimiento concluyente de responsabilidad por la pérdida y bastateo de la declaración. Aceptado el abandono, el asegurador podrá, si así lo desea, hacer suyo lo que reste del buque, con todos los derechos y obligaciones incorporados al mismo pero con exclusión del flete.

8.-Pérdidas parciales.

8.1.- Costo de las reparaciones.

8.1.1.- Principios generales.

Si el buque sufre daños y se hicieron reparaciones, el asegurador indemnizará al asegurado del costo razonable de reparar los daños cubiertos por este seguro. El costo razonable de las reparaciones será el importe de los gastos que sean necesarios para resarcir los daños sufridos.

8.1.2.- Aplazamiento de las reparaciones.

Si se aplazaren injustificadamente las reparaciones sin el consentimiento del asegurador, éste no responderá del aumento resultante del costo de las reparaciones.

8.1.3.- Deducción de viejo a nuevo.

Las demandas de indemnización serán pagaderas sin deducción de viejo a nuevo.

8.1.4.- Traslado del buque para su reparación.

Los gastos necesarios hechos:

8.1.4.1.- Para trasladar el buque hasta un puerto de reparación desde un puerto donde no se puedan realizar prudentemente las reparaciones definitivas y

8.1.4.2.- Para el regreso del buque inmediatamente después de la reparación hasta el puerto o lugar desde el que se haya trasladado, se admitirán como parte del costo razonable de las reparaciones.

8.1.4.3.- Cuando el traslado o el regreso del buque constituya un viaje en el que se devengue flete, el asegurador responderá sólo de la parte de los gastos necesarios que exceda de los gastos corrientes ordinarios.

8.1.4.4.- Cuando el traslado del buque hasta un puerto de reparación o desde un puerto de reparación permita hacer economías en relación con el viaje en curso del buque, tales economías se deducirán de los gastos de traslado del buque.

8.1.5.- Reparaciones provisionales.

El costo de las reparaciones provisionales será pagadero por el asegurador.

8.1.5.1.- Cuando el buque se encuentre en un puerto o lugar en el que no se puedan realizar prudentemente las reparaciones definitivas y sea necesario hacer reparaciones provisionales para que el buque pueda llegar a otro puerto o lugar en el que se puedan hacer las reparaciones definitivas;

8.1.5.2.- Cuando se realicen para hacer economías en el costo total de las reparaciones.

8.1.6.- Reparaciones simultáneas.

8.1.6.1.- Cuando haya que poner el buque en dique seco para reparar los daños cubiertos por este seguro, los gastos que por este concepto haya de pagar el asegurador no se reducirán aunque el asegurado haga que se efectúen inspecciones u otros trabajos mientras el buque esté en el dique, siempre que los trabajos efectuados por cuenta del asegurado no prolonguen el plazo de permanencia del buque en el dique ni hagan que aumente de otro modo el costo del paso por el dique.

8.1.6.2.- No obstante lo dispuesto en la cláusula 13.1.6.1., cuando las reparaciones cubiertas por este seguro se realicen al mismo tiempo que

las reparaciones necesarias para poner al buque en estado de navegabilidad hechas por cuenta del asegurado o que la entrada ordinaria en dique seco, los costos de entrada en el dique y de salida del dique y los derechos de dique por el tiempo de permanencia en el dique se dividirán en partes iguales, a menos que puedan atribuirse a sólo una de esas categorías de trabajos.

8.1.7.- Gastos hechos para acelerar las reparaciones.

Cuando para evitar una demora injustificada de las reparaciones se hagan mayores gastos para enviar las piezas necesarias para las reparaciones por un determinado medio de transporte en vez de otro, tales gastos se admitirán como parte del costo razonable de las reparaciones.

8.1.8.- Remuneración de los peritos e inspectores.

Los honorarios de los peritos e inspectores necesarios para las reparaciones requeridas por los daños cubiertos por este seguro se admitirán como parte del costo razonable de las reparaciones.

8.1.9.- Comisiones de agentes.

No será admisible al amparo de este seguro ninguna suma en concepto de remuneración del asegurado por el tiempo y los esfuerzos dedicados a obtener y facilitar información o documentos, ni por las comisiones u otros gastos de cualquier compañía o persona que actúe por cuenta del asegurado para realizar esos servicios.

8.2. Daños no reparados.

____ Si se vende el buque sin que se hayan reparado los daños cubiertos por este seguro, el asegurado tiene derecho a ser indemnizado por los daños no reparados cuando el precio de venta sea menor a causa de la existencia de esos daños no reparados. No obstante, la responsabilidad del asegurador en virtud de la presente cláusula no excederá en ningún caso del costo razonable de la reparación de esos daños no reparados, calculado al surgir la primera oportunidad razonable de efectuar tales reparaciones.

8.3.- Salarios y alimentos.

No se admitirán en el costo de las reparaciones los salarios y alimentos del capitán, los oficiales y la tripulación. Sin embargo, esta disposición no se aplicará:

8.3.1.- Al importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del buque;

8.3.2.- A los gastos indemnizables como gastos de traslado del buque en virtud de la cláusula 13.1.4. o a los gastos realizados en viajes de prueba relacionados con la reparación de daños indemnizables.

3.7.1.7.- G. LIQUIDACIÓN DE SINIESTROS.

1.- Comunicación del siniestro.

En el caso de un siniestro que pueda dar lugar a una demanda de indemnización en virtud de este seguro, el asegurado lo comunicará sin demora indebida al asegurador.

2.- Cláusula de licitación.

2.1.- En el caso de un siniestro que pueda dar lugar a una demanda de indemnización en virtud de este seguro, el asegurado, sin demora indebida:

2.1.1.- Permitirá al asegurador que haga proceder al reconocimiento pericial de los daños. El asegurado también tiene derecho a designar su propio perito si así lo desea;

2.1.2.- Tomará disposiciones y solicitará ofertas como lo habría hecho un propietario diligente no asegurado a fin de obtener la proposición más ventajosa para la ejecución de las reparaciones.

2.2.- El asegurador también podrá solicitar ofertas o podrá requerir que se soliciten nuevas ofertas para la reparación del buque, en cuyo caso se pagará al asegurado una bonificación a la tasa del 25% anual sobre el valor pactado del buque asegurado por el tiempo perdido si ese tiempo ha sido perdido exclusivamente como consecuencia de la solicitud de esas ofertas.

2.3.- El asegurado podrá decidir el puerto o lugar a que deberá dirigirse el buque para entrar en dique o reparar y la oferta que deberá aceptarse. No obstante, si al adoptar esas decisiones el asegurado no actúa como lo habría hecho un propietario diligente no asegurado, el asegurador no será responsable del aumento de gastos que resulte de tales decisiones.

3.- Pago a cuenta.

3.1.- El asegurado, si antes de que se haya extendido el reglamento de liquidación hubiere hecho o tuviere que hacer desembolsos indemnizables en virtud de este seguro, podrá requerir a estos efectos al asegurador para que haga uno o varios pagos a cuenta. El asegurador pondrá el mayor empeño en hacer esos pagos al asegurado sin demora indebida.

3.2.- El asegurador, si con razonable fundamento no admitiere su responsabilidad respecto de la demanda, podrá negarse a hacer un pago a cuenta o, en el caso de que admita su responsabilidad respecto de algunos

de los desembolsos, podrá limitar el pago a cuenta a los desembolsos que admita.

3.3.- El asegurador podrá exigir que el asegurado consienta en que se haga el pago en su nombre a un tercero.

16.4.- El pago hecho a cuenta por el asegurador no prejuzgará en modo alguno la cuestión de su responsabilidad frente al asegurado.

ANEXO DE AUMENTO DE GARANTIAS QUE PUEDEN SUSCRIBIRSE EN RELACIÓN CON LA COBERTURA A TODO RIESGO.

Cláusula de ampliación de la cobertura.

1.- Si las partes convienen en ello expresamente, y sujeto al pago de una sobreprima fijada de común acuerdo, las exclusiones enumeradas en la cláusula 4.5. de la parte B no se aplicarán al costo de reparar o reemplazar:

1.1.- Una caldera que estalle o un eje que se rompa y que sea defectuoso a consecuencia de:

1.1.1.- Un error o defecto de diseño, construcción o reparación o un vicio del material;

1.1.2.- Desgaste y uso natural; o

1.1.3.- Corrosión, putrefacción o mantenimiento insuficiente; o

1.2.- Cualquier otra pieza de las máquinas o el casco que sea defectuosa a consecuencia de un vicio oculto del material y que haya causado una pérdida o un daño cubiertos por este seguro.

2.- No será admisible en virtud de las estipulaciones de esta cláusula de ampliación de la cobertura ninguna demanda de indemnización presentada en relación con el mero descubrimiento de un vicio o de un defecto o error de diseño, construcción o reparación, desgaste y uso natural, corrosión, putrefacción o mantenimiento insuficiente.

3.- No se aplicará la ampliación de cobertura concedida por esta cláusula si la pérdida o el daño resulta de la falta de debida diligencia por parte del asegurado, los armadores o los administradores.

4.- Los capitanes, oficiales, tripulantes o prácticos, cuando actúen en calidad de tales, no se considerarán como asegurados, armadores o administradores a los efectos de esta cláusula, aunque sean partícipes en la propiedad o explotación del buque.

3.7.2.-COBERTURA DE RIESGOS ENUMERADOS.

3.7.2.1.- COBERTURA.

1.- Cláusula de riesgos.

1.1.- Este seguro cubre la pérdida o daño que sobrevengan al buque asegurado por cualquiera de las causas siguientes:

1.1.1.- Riesgos de mar;

1.1.2.- Abordaje o choque con cualquier objeto, fijo, flotante o de otro tipo;

1.1.3.- Fuego o explosiones;

1.1.4.- Echazón;

1.1.5.- Terremoto, erupción volcánica, rayo o fenómeno de la naturaleza similares;

1.1.6.- Robo con violencia perpetrado por personas ajenas al buque o piratería;

1.1.7.- Rotura o accidente en instalaciones o reactores nucleares.

1.2.- Este seguro cubre también la pérdida o el daño causados al buque asegurado por:

1.2.1.- Accidentes en la carga, descarga o corrimiento en la estiba del cargamento o del combustible;

1.2.2.- Estallido de calderas, rotura de ejes o cualquier vicio oculto en el material de las máquinas o el casco, como quiera que se produzcan;

1.2.3.- Actos ilícitos cometidos intencionalmente por el capitán, los oficiales o la tripulación en perjuicio de los asegurados;

1.2.4.- Negligencia del capitán, los oficiales, la tripulación o los prácticos;

1.2.5.- Negligencia de los encargados de ejecutar las reparaciones siempre que no estén asegurados por la presente; Con tal que la pérdida o el daño no resulten de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado, los armadores o los administradores.

2.- Este seguro cubre también la pérdida o el daño causados al buque asegurado por cualquier acto de una autoridad pública destinado a prevenir o aminorar la contaminación proveniente de un daño sufrido por el buque del que sea responsable el asegurador conforme a este seguro, siempre que ese acto de la autoridad pública no resulte de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado, el armador o los administradores para prevenir o aminorar tal contaminación,

3.- Los capitanes, oficiales, tripulantes o prácticos, cuando actúen en calidad de tales, no se considerarán como aseguradores, armadores o

administradores, aunque sean partícipes en la propiedad o explotación del buque.

3.7.2.2.- EXCLUSIONES GENERALES.

1.- Este seguro no cubre:

1.1.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos que sobrevengan por cualquiera de las causas siguientes:

1.1.1.- Guerra, hostilidades o actos de tipo bélico;

1.1.2.- Guerra civil, revolución, rebelión o insurrección, o conmociones civiles originadas por ellas;

1.1.3.- Minas, torpedos, bombas u otras armas bélicas;

1.1.4.- Captura, apresamiento, salvo el realizado por piratas, capitanes, oficiales o tripulantes; embargo preventivo, retención o detención y sus consecuencias o cualquier tentativa al respecto;

1.1.5.- Sabotaje o terrorismo cometidos por motivos políticos;

1.1.6.- Detonación de un explosivo causada por cualquier persona que actúe dolosamente o por motivos políticos;

1.1.7.- Huelgas, cierres patronales u otros disturbios laborales similares;

1.1.8.- Tumultos populares, motines u otros acontecimientos similares; o

1.1.9.- Confiscación, requisa u otras medidas o tentativas similares de cualquier gobierno u otra organización similar que asuma o ejerza el poder.

1.2.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la innavegabilidad del buque, incluso por no estar éste debidamente tripulado, armado o cargado, cuando el asegurado tuviere o debiere haber tenido conocimiento de esa innavegabilidad al hacerse a la mar el buque.

1.3.- La pérdida, el daño, la responsabilidad de los gastos resultantes de una acción o una omisión realizadas personalmente por el asegurado con intención de causar tal pérdida, daño, responsabilidad o gastos, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos.

1.4.- Cláusula de exclusión adicional (si ha sido pactada expresamente por las partes):

La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por actos de piratería.

3.7.2.3.- COBERTURA ADICIONAL.

Cláusula de responsabilidad por abordaje y choque.

1.- Este seguro también cubre la responsabilidad en que incurra el asegurado por causa del buque asegurado en caso de abordaje o choque con otro buque o con cualquier objeto, fijo, flotante o de otro tipo, con tal que ese abordaje o choque no haya sido causado por un riesgo excluido..

2.- Sin embargo, esta cláusula no cubre ninguna responsabilidad con respecto a:

2.1.- Muerte, lesiones corporales o enfermedad;

2.2.- El cargamento u otros bienes que se encuentren a bordo del buque asegurado;

2.3.- Los compromisos contractuales del buque asegurado;

2.4.- La contaminación de cualquier bien o cualquier cosa (incluido el costo de las medidas preventivas y las operaciones de limpieza), excepto otros buques a los que el buque asegurado haya abordado o bienes que se encuentren a bordo de esos otros buques;

2.5.- Variantes de la exclusión de la remoción de restos:

Variante A.

La remoción de los restos del buque asegurado o de su cargamento;

Variante B.

La remoción o retirada de obstáculos, restos, cargamentos o cualquier otra cosa;

2.6.- La pérdida indirecta o el retraso causados a cualquier buque u objeto no dañado materialmente como consecuencia del siniestro.

3.-El asegurador sólo está obligado a pagar la indemnización debida en virtud de esta cláusula cuando el asegurado haya pagado al perjudicado, y sólo hasta la suma que le haya pagado. No obstante, ninguna estipulación de esta cláusula privará al perjudicado de ningún derecho reconocido por la ley aplicable a ejercer una acción directa contra el asegurador.

4.- La cantidad pagadera en virtud de esta cláusula se agregará a la cantidad pagadera en virtud de las demás estipulaciones de este seguro, pero, a menos que se convenga expresamente otra cosa, no excederá de una cantidad igual a la suma asegurada con respecto a cada uno de los siniestros.

5.- En caso de abordaje o choque del buque asegurado con otro buque u objeto que sea total o parcialmente de propiedad del asegurado, el asegurador será responsable en virtud de esta cláusula como si el otro

buque u objeto fuera de propiedad de un tercero. En tal caso, la determinación de las responsabilidades y la evaluación de los daños se harán por un arbitro único designado de común acuerdo por el asegurador y el asegurado.

6.- cláusula de responsabilidad reciproca:

_____ Cuando el buque asegurado abordare a otro buque y ambos buques fueren culpables, y a no ser que la responsabilidad de uno de esos buques, o de ambos, esté limitada por la ley, la indemnización debida en virtud de esta cláusula se calculará según el principio de las responsabilidades reciprocas, como si los armadores de cada buque estuvieren obligados a pagar a los armadores del otro la proporción de los daños a este último que se hubiere asignado debidamente al determinar el saldo o la suma pagadera por o al asegurado a consecuencia del abordaje. Este principio también se aplica, en cuanto fuere aplicable a los casos en que el buque asegurado choca con un objeto.

7.- Además de la cantidad a que se refiere la cláusula 4, el asegurador pagará las costas en que haya incurrido o a que haya sido condenado el asegurado cuando se impugne la responsabilidad cubierta por esta cláusula o cuando se haya entablado un procedimiento para limitar tal responsabilidad, siempre que se haya obtenido previamente el consentimiento escrito del asegurador o, cuando no se haya podido comunicar con el asegurador, que se obtenga lo antes posible ese consentimiento escrito. Tal consentimiento no podrá negarse sin causa justificada.

8.- Si lo pide el asegurado a fin de obtener una garantía para que se libere o no se embargue preventivamente el buque asegurado u otro buque que sea total o parcialmente de propiedad del asegurado, en relación con un acontecimiento cubierto por esta cláusula, el asegurador hará todo lo posible para proporcionar una contragarantía o una contracarta de compromiso limitada a la proporción que le corresponda del seguro y a las condiciones y límites de este seguro. Sin embargo, el asegurador no está obligado a prestar una fianza con respecto a la responsabilidad del asegurado cubierta por esta cláusula.

Cláusula de avería gruesa y asistencia y salvamento.

1.- Este seguro cubre también la contribución a la avería gruesa, a la asistencia y el salvamento o a los gastos de asistencia y salvamento correspondiente al buque asegurado. En caso de sacrificio del buque por avería gruesa, el asegurado tiene derecho a exigir indemnización por la totalidad de tal pérdida sin ejercitar primero su derecho a reclamar la contribución de otras partes.

2.- La liquidación de la avería gruesa se practicará con arreglo a la ley y los usos aplicables. No obstante, cuando el contrato de fletamento o de transporte contenga estipulaciones a tal efecto, la liquidación se practicará de conformidad con las Reglas de York-Amberes de 1994 o con disposiciones similares de otras reglas.

2.1.- Cuando el buque se haga a la mar en lastre, y no haya otros intereses contribuyentes, se aplicarán las disposiciones de las Reglas York-Amberes de 1994 (excepto las Reglas XX y XXI), o disposiciones análogas de otras reglas si se hubieren pactado expresamente, y el asegurador pagará la contribución correspondiente al buque así calculada. El viaje a estos efectos se considerará que continúa desde el puerto o lugar de partida hasta la arribada del buque al primer puerto o lugar que no sea puerto o lugar de refugio o de escala para el aprovisionamiento de combustible únicamente. Si en cualquiera de esos puertos o lugares intermedios se hiciera abandono de la expedición proyectada originalmente, se considerará el viaje terminado desde luego.

2.2.- Cuando todos los intereses contribuyentes pertenezcan al asegurado, se aplicarán las disposiciones de las Reglas de York-Amberes de 1994, o disposiciones análogas de otras reglas si se hubieren pactado expresamente, como si los intereses pertenecieran a personas distintas, y el asegurador pagará la contribución correspondiente al buque así calculada.

3.- Cuando el buque asegurado reciba servicios de salvamento de otro buque que sea total o parcialmente de propiedad del asegurado o que esté sometido a los mismos administradores, el asegurador será responsable en virtud de esta cláusula como si el otro buque fuera de propiedad de un tercero. En tal caso, la cantidad pagadera por los servicios prestados será determinada por un árbitro único designado de común acuerdo por el asegurador y el asegurado.

4.- Cuando se hayan hecho razonablemente gastos extraordinarios en un intento infructuoso de salvar tanto el buque como otros bienes que corran una aventura marítima común, y la póliza de seguro admita el derecho de reclamar indemnización por la pérdida total del buque, el asegurador pagará, además de la pérdida total, la proporción de los gastos que excedan de las ganancias obtenidas en su caso, cuando se pueda razonablemente considerar que se han hecho con respecto al buque.

5.- No se admitirá ninguna demanda de indemnización en virtud de esta cláusula, a menos que el acto de avería gruesa o la asistencia o el salvamento se hubieran ejecutado para evitar un riesgo asegurado o en relación con tal evitación.

Cláusula de gastos para aminorar las consecuencias del siniestro.

1.- Cuando el buque haya sufrido una pérdida o un daño como consecuencia de un riesgo contra el que esté asegurado, o cuando el buque corra un peligro como resultado de tal riesgo y, en consecuencia, el asegurado haya hecho gastos razonables para evitar o aminorar toda pérdida indemnizable en virtud de este seguro, el asegurador le abonará al asegurado los gastos que éste haya efectuado. Esta cláusula no se aplicará a la avería gruesa, a la asistencia y el salvamento, a los gastos de asistencia y salvamento ni a los demás gastos con respecto a los cuales se estipule otra cosa en este seguro.

2.- La responsabilidad que incumba al asegurador en virtud de esta cláusula se sumará a la responsabilidad que le incumba en virtud de las demás estipulaciones de este seguro, pero no excederá de una cantidad igual a la suma asegurada en relación con el buque.

3.7.2.4.- PERÍODO DE COBERTURA.

Cláusula de prórroga.

Este seguro podrá prorrogarse mediante el pago de una prima proporcional diaria/mensual siempre que se haya dado la correspondiente notificación por anticipado al asegurador:

1.- Si al vencimiento del seguro el buque se encuentra en la mar, en peligro o en un puerto de refugio o de escala, hasta el momento en que llegue a su puerto de destino;

2.- Si al vencimiento del seguro el buque se encuentra en un puerto realizando reparaciones que afecten a su navegabilidad y que estén cubiertas por el seguro, hasta el momento de la terminación de esas reparaciones.

3.7.2.5.- OBLIGACIONES DEL ASEGURADO.

1.- Cuando haya sobrevenido una pérdida o daño al buque como consecuencia de un riesgo asegurado o cuando el buque se encuentre en peligro como consecuencia de tal riesgo, el asegurado, los propietarios y los administradores deberán tomar todas las medidas razonables a su alcance para evitar o aminorar cualquier pérdida indemnizable en virtud de este seguro.

2.- No se considerará que las medidas tomadas por el asegurado o el asegurador para prevenir o aminorar cualquier pérdida indemnizable en

virtud de este seguro constituyen una renuncia o una aceptación de abandono o redundan de otro modo en detrimento de los derechos de una u otra parte.

3.- Cuando por falta de la debida diligencia por parte del asegurado, los propietarios o los administradores no se haya hecho la comunicación requerida por la cláusula de comunicación del siniestro (Parte G, cláusula 14) o no se hayan tomado las medidas requeridas conforme al párrafo 9.1. de esta cláusula, la indemnización exigible en virtud de este seguro se reducirá en la medida en que la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos no se hayan aminorado o, en su caso, se hayan agravado.

3.7.2.6.- LÍMITE DE LA INDEMNIZACIÓN.

Reglas generales.

1.- Valor pactado y valor asegurable.

1.1.- Si en este seguro se declara un valor pactado, ese valor pactado será vinculante para el asegurado y el asegurador como valor del buque asegurado, salvo en caso de fraude.

1.2.- A falta de un valor pactado, el valor asegurable del buque viene dado por su valor real del mercado en el momento del comienzo de la cobertura, a menos que la ley aplicable disponga otra cosa.

1.3.- Si no se ha pactado ningún valor y la expresión "valor pactado" se utiliza en otras disposiciones de este seguro, se entenderá que dicha expresión designa también el valor asegurable.

.2. Suma asegurada.

La suma asegurada representa el límite de la responsabilidad del asegurador por cada siniestro cubierto. Además, el asegurador será responsable con respecto a las demandas de indemnización presentadas al amparo de cláusula de responsabilidad por abordaje, cláusula de acto infructuoso de avería gruesa y cláusula de gastos para aminorar las consecuencias del siniestro) conforme a lo dispuesto en dichas cláusulas.

3.- Infraseguro y Supraseguro.

3.1.- Si la suma asegurada es inferior al valor pactado, el asegurador sólo responde en la misma proporción de toda pérdida cubierta por este seguro en que esté la suma asegurada respecto del valor pactado.

3.2.- Si la suma asegurada supera el valor pactado, el asegurado no puede obtener una cantidad superior al valor pactado.

4.- Infravaluación.

No se reducirá la indemnización pagadera en virtud de este seguro por el hecho de que el valor pactado sea inferior al valor real o al valor contribuyente del buque asegurado.

5.- Coaseguro.

Si dos o más aseguradores son responsables en virtud de este seguro:

5.1.- Cada asegurador responde sólo de la proporción que le corresponda de la demanda de indemnización, que es la misma proporción en que esté su cuota respecto de la suma asegurada, y en modo alguno podrá ser considerado responsable solidariamente con sus coaseguradores.

5.2.

Cada asegurador conviene en someterse a la jurisdicción de los tribunales del fuero del primer asegurador respecto de todos los litigios que surjan en relación con este seguro. El primer asegurador será autorizado por sus coaseguradores a aceptar y gestionar en su nombre la incoación de procedimientos judiciales.

6.- Pérdidas totales.

6.1.- La demanda por una pérdida ocasionada por un riesgo asegurado podrá presentarse por pérdida total, tal como se define en este seguro, o en otro caso por pérdida parcial.

6.2.- Existe pérdida total real cuando el buque asegurado ha sido destruido o dañado de tal modo que deja de ser una cosa del género asegurado o cuando el asegurado ha sido privado sin remedio del buque.

6.3.- Existe pérdida total presunta cuando el buque asegurado ha desaparecido y no se han recibido noticias del mismo durante un plazo prudencial que no exceda de.....meses.

6.4.- Existe pérdida reputada total:

6.4.1.- Cuando el asegurado ha sido privado del libre uso y disposición del buque y;

6.4.1.1.- Es improbable que pueda recuperarlo en un plazo prudencial que no exceda de.....meses; o

6.4.1.2.- No pueda recuperarlo sin realizar un desembolso que exceda del valor pactado;

6.4.2.- Cuando el buque resulte tan dañado que el costo razonable estimado de las reparaciones exceda del valor pactado. Al estimar el costo

razonable de las reparaciones se incluirán, cuando proceda, los siguientes conceptos:

6.4.2.1.- La proporción correspondiente al buque de los gastos de salvamento y recuperación, con exclusión de cualquier desembolso cuya indemnización se reclame separadamente en virtud de este seguro;

6.4.2.2.- Las contribuciones en avería gruesa que estarían a cargo del buque en caso de ser reparado. No se tendrán en cuenta las contribuciones en avería gruesa al costo de las reparaciones pagaderas por otros intereses.

6.5.- Cuando válidamente se presenta una demanda por pérdida total indemnizable en virtud de este seguro, el importe pagadero por el asegurador es la suma asegurada en relación con el buque.

6.6.- En caso de pérdida total, el asegurador no reclamará el flete devengado por el buque asegurado.

7.- Abandono.

1.- Cuando el asegurado opte por presentar una demanda de indemnización por pérdida reputada total en vez de por pérdida parcial, o en caso de pérdida total presunta, el asegurado notificará con razonable diligencia al asegurador su propósito de abandonar por cuenta de éste lo que reste del buque.

2.- Salvo que la ley aplicable disponga otra cosa al respecto, la notificación de la declaración de abandono no es necesaria si, en el momento de recibir el asegurado noticia fidedigna del siniestro, tal notificación no pudiera redundar en beneficio del asegurador o si éste hubiera renunciado expresamente al requisito de tal notificación.

3.- La declaración de abandono podrá expresarse en cualesquiera términos que indiquen el propósito del asegurado de abandonar incondicionalmente por cuenta del asegurador su interés sobre el buque. El asegurador pondrá en conocimiento del asegurado su aceptación o rechazo de la declaración de abandono en un plazo razonable a contar de la fecha en que ésta haya sido notificada.

4.- Si la declaración de abandono se hubiera notificado conforme a lo dispuesto en la presente cláusula, la negativa del asegurador de aceptar el abandono no afectará a los derechos del asegurado.

5.- Si se acepta la declaración, el abandono es irrevocable y la aceptación de la declaración de abandono constituye reconocimiento concluyente de responsabilidad por la pérdida y bastanteco de la declaración. Aceptado el

abandono, el asegurador podrá, si así lo desea, hacer suyo lo que reste del buque, con todos los derechos y obligaciones incorporados al mismo pero con exclusión del flete.

8.- Pérdidas parciales.

1.- Costo de las reparaciones.

8.1.1.- Principios generales.

Si el buque sufre daños y se hicieren reparaciones, el asegurador indemnizará al asegurado del costo razonable de reparar los daños cubiertos por este seguro. El costo razonable de las reparaciones será el importe de los gastos que sean necesarios para resarcir los daños sufridos.

8.1.2.- Aplazamiento de las reparaciones.

Si se aplazaren injustificadamente las reparaciones sin el consentimiento del asegurador, éste no responderá del aumento resultante del costo de las reparaciones.

8.1.3.- Deducción de vicio a nuevo.

Las demandas de indemnización serán pagaderas sin deducción de vicio a nuevo.

8.1.4.- Traslado del buque para su reparación.

8.1.4.1.- Los gastos necesarios hechos.

8.1.4.1.1.- Para trasladar el buque hasta un puerto de reparación desde el puerto donde no se puedan realizar prudentemente las reparaciones definitivas y;

8.1.4.1.2.- Para el regreso del buque inmediatamente después de la reparación hasta el puerto o lugar desde el que se haya trasladado al buque, se admitirán como parte del costo razonable de las reparaciones.

8.1.4.2.- Cuando el traslado o el regreso del buque constituya un viaje en el que se devengue flete, el asegurador responderá sólo de la parte de los gastos necesarios que exceda de los gastos corrientes ordinarios.

8.1.4.3.- Cuando el traslado del buque hasta un puerto de reparación o desde un puerto de reparación permita hacer economías en relación con el viaje en curso del buque, tales economías se deducirán de los gastos de traslado del buque.

8.1.5.- Reparaciones provisionales.

El costo de las reparaciones provisionales será pagado por el asegurador.

8.1.5.1.- Cuando el buque se encuentre en un puerto o lugar en el que no se puedan realizar prudentemente las reparaciones definitivas y sea necesario hacer reparaciones provisionales para que el buque pueda

llegar a otro puerto o lugar en el que se puedan hacer las reparaciones definitivas;

8.1.5.2.- Cuando se realicen para hacer economías en el costo total de las reparaciones.

8.1.6.- Reparaciones simultáneas.

8.1.6.1.- Cuando haya que poner el buque en dique seco para reparar los daños cubiertos por este seguro, los gastos que por este concepto haya de pagar el asegurador no se reducirán aunque el asegurado haga que se efectúen inspecciones u otros trabajos mientras el buque esté en el dique, siempre que los trabajos efectuados por cuenta del asegurado no prolonguen el plazo de permanencia del buque en el dique ni hagan que aumente de otro modo el costo del paso por el dique.

8.1.6.2.- No obstante lo dispuesto en la cláusula 8.1.6.1., cuando las reparaciones cubiertas por este seguro se realicen al mismo tiempo que las reparaciones necesarias para poner el buque en estado de navegabilidad hechas por cuenta del asegurado o que la entrada ordinaria en dique seco, los costos de entrada en el dique y de salida del dique y los derechos de dique por el tiempo de permanencia en el dique se dividirán en partes iguales, a menos que puedan atribuirse a sólo una de esas categorías de trabajos.

8.1.7.- Gastos hechos para acelerar las reparaciones.

Cuando para evitar una demora injustificada de las reparaciones se hagan mayores gastos para enviar las piezas necesarias para las reparaciones de un determinado medio de transporte en vez de otro, tales gastos se admitirán como parte del costo razonable de las reparaciones.

8.1.8.- Remuneración de los peritos e inspectores.

Los honorarios de los peritos e inspectores necesarios para las reparaciones requeridas por los daños cubiertos por este seguro se admitirán como parte del costo razonable de las reparaciones.

8.1.9.- Comisiones de agentes.

No será admisible al amparo de este seguro ninguna suma en concepto de remuneración del asegurado por el tiempo y los esfuerzos dedicados a obtener y facilitar información o documentos ni por las comisiones u otros gastos de cualquier compañía o persona que actúe por cuenta del asegurado para realizar esos servicios.

2.- Daños no reparados.

Si se vende el buque sin que se hayan reparado los daños cubiertos por este seguro, el asegurado tiene derecho a ser indemnizado por los daños no reparados cuando el precio de venta sea menor a causa de la

existencia de esos daños no reparados. No obstante, la responsabilidad del asegurador en virtud de la presente cláusula no excederá en ningún caso del costo razonable de la reparación de esos daños no reparados, calculado al surgir la primera oportunidad razonable de efectuar tales reparaciones.

3.- Salarios y alimentos.

No se admitirán en el costo de las reparaciones los salarios y alimentos del capitán, los oficiales y la tripulación. Sin embargo, esta disposición no se aplicará:

3.1.- Al importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del buque,

3.2.- A los gastos indemnizables como gastos de traslado del buque en virtud de la cláusula 13.1.4 o a los gastos realizados en viajes de prueba relacionados con la reparación de daños indemnizables.

3.7.2.7.-LIQUIDACIÓN DE SINIESTROS.

9.- Comunicación del siniestro.

En el caso de un siniestro que pueda dar lugar a una demanda de indemnización en virtud de este seguro, el asegurado lo comunicará sin demora indebida al asegurador.

10.- Cláusula de licitación.

10.1.- En el caso de siniestro que pueda dar lugar a una demanda de indemnización en virtud de este seguro, el asegurado, sin demora indebida.

10.1.1.- Permitirá al asegurador que haga proceder al reconocimiento pericial de los daños. El asegurado también tiene derecho a designar su propio perito si así lo desea;

10.1.2.- Tomará disposiciones y solicitará ofertas como lo habría hecho un propietario diligente no asegurado a fin de obtener la proposición más ventajosa para la ejecución de las reparaciones.

2.- El asegurador también podrá solicitar ofertas o podrá requerir que se soliciten nuevas ofertas para la reparación del buque, en cuyo caso se pagará al asegurado una bonificación a la tasa del 25% anual sobre el valor pactado del buque asegurado por el tiempo perdido si ese tiempo ha sido perdido exclusivamente como consecuencia de la solicitud de esas ofertas.

3.- El asegurado podrá decidir el puerto o lugar a que deberá dirigirse el buque para entrar en dique o reparar y la oferta que deberá aceptarse. No obstante, si al adoptar esas decisiones el asegurado no actúa como lo

habría hecho un propietario diligente no asegurado, el asegurador no será responsable del aumento de gastos que resulte de tales decisiones

3.8.- SEGUROS DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN, P&I (PANDI).

Este tipo de seguros es lo que se podría llamar la versión más nueva en materia de seguros, pues surgen en 1854, teniendo como base legal la ley inglesa "Merchant Shipping Act", que trata sobre la responsabilidad de los armadores frente a terceros. Al aumentar las responsabilidades de los armadores por el aumento del desarrollo comercial a mediados del siglo XIX, los armadores se unieron en sociedades mutualistas, que tenían como objetivo proteger a sus asociados de la responsabilidad civil extracontractual del armador frente a terceros, cosa que dió lugar a la creación de los **Clubs de Protección e Indemnización "P&I Clubs" (PANDI)**.

Dichos clubs tienen como principal objetivo el de "indemnizar y proteger a los asociados contra riesgos definidos, proporcionar una organización mundial para atender reclamos, brindar seguridad inmediata en forma de caución o fianza para evitar el embargo o la detención de un buque con relación a cualquiera de los riesgos cubiertos por la organización, y si el asociado ha tomado además la cobertura para *flete, estadías y defensa* (freight, demurrage and defense), tramitar en nombre del armador, y en cualquier parte del mundo, todo tipo de reclamo con relación a una amplia gama de asuntos relacionados con el ejercicio de la navegación.²⁰²

Actualmente estas asociaciones mutualistas funcionan en muchos países, cubriendo algunos riesgos excluidos regularmente por los contratos de seguro. Durante los primeros años, el riesgo a cubrir que más preocupaba a los armadores era el de pérdida de vidas humanas y el de lesiones, pero con el paso de los años, estos riesgos han ido en aumento.

La póliza P&I, cubre los riesgos inherentes a la responsabilidad legal del armador, dentro del terreno de la responsabilidad civil, siendo generalmente cubiertos los siguientes riesgos:

- A)** Muerte o lesiones personales derivados de abordaje y excluidos de la póliza;
- B)** Frente a la carga transportada;
- C)** Riesgos de defensas, demoras y fletes; y
- D)** Contaminación.

Los riesgos antes mencionados son una clasificación general, pero a continuación daremos una división más particular de los riesgos cubiertos por la póliza P&I.

²⁰² GONZÁLEZ LEBRERO, RODOLFO. ÍBIDEM. pág. 590.

1.- Compensación por pérdida de vida, accidente o enfermedad de cualquier persona a bordo o próxima a un buque asegurado; cualquier tripulante y cualquier persona vinculada a las operaciones de carga y descarga, y sólo cuando el armador esté legalmente obligado a pagar;

2.- Gastos médicos, hospitalización y funeral, siempre que el armador esté legalmente obligado a pagar;

3.- Sueldos de los tripulantes durante el desempleo originado por el naufragio o pérdida del buque hasta su llegada al puerto de matrícula;

4.- Gastos de repatriación, siempre que el armador esté obligado a pagar;

5.- Gastos efectuados para enviar un sustituto del capitán o de cualquier miembro de la tripulación que haya fallecido o haya quedado en tierra a consecuencia de un accidente, enfermedad o deserción, siempre y cuando el gasto haya sido razonable;

6.- Pérdida de efectos personales de la tripulación a consecuencia de un accidente, enfermedad o deserción, siempre y cuando el gasto haya sido razonable;

7.- Gastos efectuados a consecuencia de polizones;

8.- Gastos de combustible, provisiones, seguros, sueldos y gastos portuarios que surjan de un desvío de derrota para desembarcar una persona lesionada o enferma;

9.- Muerte o lesiones corporales inferidas a personas que estén a bordo de otro buque, surgidos de la deficiente conducción náutica o negligencia;

10.- Pérdidas o daños a espigones, diques, muelles, embarcaderos o cualquier objeto fijo u otras cosas móviles que no fueran carga del buque;

11.- Daños a otros buques por otras causas que no sea colisión (marejada, succión de hélica, etc);

12.- Pérdida o daño a consecuencia de un remolque y que no estuviera cubierto por otra póliza;

13.- Gastos incidentales con respecto a un naufragio;

14.- Gastos de cuarentena:

a) Por desinfección del buque o personas a bordo en virtud de reglamento u órdenes de las autoridades sanitarias.

b) Costo de combustible consumido o remolque y permanencia en el apostadero o lugar especial donde se lleve a cabo esta operación;

c) Gastos vinculados a la arribada forzosa por enfermedades infecciosas a bordo;

d) Gastos surgidos directamente por imposición de una cuarentena.

15.- Costos, cargos y gastos vinculados al reflotamiento o remoción de restos.

16.- Todas las costas y gastos legales;

17.- Todas las costas y gastos efectuados por indicación del Club;

18.- Reclamos por pérdidas, daños o responsabilidad en lo que atañe a los efectos, mercaderías y otras cosas desembarcadas o a ser embarcadas (faltas y averías);

19.- Proporción de la carga en avería y gastos especiales si no resultaron recobrables de los dueños de la carga y aseguradores del buque;

20.- Multas impuestas a un buque por autoridades aduaneras, de inmigración o autoridades locales; sean estas por falta de entrega de mercancías, o entrega de más, por contrabando, violación de reglamentos de inmigración y otras negligencias o falta del capitán y la tripulación, y por las que pudiera responsabilizarse al buque o armador;

21.- Costos y gastos con respecto a los intereses del buque;²⁰³

22.- Contaminación;

23.- Guerra y huelgas.

Uno de los últimos riesgos aumentados a la enorme lista, es el de la contaminación, mismo que tiene sus orígenes en el desastre sufrido en 1968, por el buque "Torrey Cannon", frente al puerto de Milford Haven en Inglaterra. De lo anterior surgieron dos convenios internacionales de gran importancia, el Convenio Internacional sobre la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación por Hidrocarburos y el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, ambos de Bruselas en 1969.

De dichos tratados se desprende la responsabilidad del propietario de un buque por todo daño causado por contaminación derivada de un derrame originado por el buque de su propiedad, excluyéndose únicamente los casos excepcionales y de guerra. Esta nueva responsabilidad dió origen al Plan **TOVALOP**²⁰⁴, es decir, el acuerdo voluntario de los armadores de petróleo relativo a la responsabilidad por contaminación de petróleo y sus derivados.

Con motivo de ello, fueron creadas dos entidades para el cumplimiento de dicho plan: The International Tanker Owners Pollution Federation y The International Tanker Indemnity Association Limited. Pero para el año de 1971, las compañías petroleras más grandes del mundo crearon el llamado Plan **CRISTAL**²⁰⁵, mismo que patrocina el incremento de indemnizaciones en caso de contaminación por hidrocarburos. Anteriormente, tanto el Plan TOVALOP como el CRISTAL, eran capaces de cubrir indemnizaciones millonarias por contaminación, pero dichos planes tuvieron vigencia hasta febrero de 1997, fecha en que dejaron de existir.²⁰⁶

²⁰³ IBIDEM. págs. 591-593.

²⁰⁴ "Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution"

²⁰⁵ "Contracts Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution"

²⁰⁶ SALGADO Y SALGADO. JOSÉ EUSEBIO. IBIDEM.

Por último, y con respecto al monto de las primas, los armadores miembros del club, aportaban cuotas basadas en un porcentaje del tonelaje registrado por el armador, debiendo además aportar una segunda o tercera cuota durante el año, de acuerdo con el índice de siniestralidad registrado; de esta manera el Club tenía la capacidad de cumplir con sus obligaciones.



KATHIA SAMANTA ORTÍZ MERCADO



CAPÍTULO 4

“SEGURO DE CARGA”

CAPÍTULO 4

“SEGURO DE CARGA”



Gracias a las pólizas de mercancías, actualmente se puede garantizar el transporte marítimo seguro de mercancías, ya que los seguros se encargan de avalar el cumplimiento de las obligaciones contraídas por las partes, mismas que se derivan de los contratos suscritos en relación con la compraventa, exportación e importación de toda clase de mercancías.

CAPÍTULO 4 “SEGURO DE CARGA”

4.1. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

En la antigüedad, el conocimiento de embarque no existía, ya que generalmente la figura del naviero, armador, capitán y propietario de las mercancías embarcadas se depositaba casi siempre en la misma persona, la cual se encargaba de acompañar personalmente a sus mercancías en cada viaje. Pero junto con el avance tecnológico de los barcos, también se desarrolló un documento denominado “**Conocimiento de embarque**”, el cual tiene su origen en el momento en que surgen los corresponsales o representantes del comerciante en el extranjero, mismos que reciben el nombre de agentes marítimos y que se encargan de recibir la carga en el lugar de destino, evitando así que el propietario de las mercancías tenga que viajar siempre con ellas para asegurarse de que lleguen en buen estado a su destino²⁰⁷.

Una vez creada la figura del agente marítimo, los comerciantes buscaron la forma de asegurarse que toda mercancía embarcada llegara en buen estado y al destino deseado, motivo por el cual crearon dicho “Conocimiento de embarque”, el cual tiene varias clasificaciones, mismas que veremos a continuación.

CLASES DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE²⁰⁸.

1.- La primera clasificación de los conocimientos de embarque es la que surge en el momento de cargar el buque con las mercancías:

a) Conocimiento embarcado u ordinario: Es aquel que se expide cuando las mercancías ya han sido subidas al buque, y es por eso que podemos llamarlo un conocimiento de embarque tradicional.

b) Conocimiento recibido para embarque: Es aquel que se expide una vez que las mercancías han sido entregadas a la empresa transportista, ante la llegada del buque, las cuales colocará en almacenes hasta que la embarcación arribe y puedan ser embarcadas.

²⁰⁷ SALGADO Y SALGADO, JOSÉ EUSEBIO. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS. UNAM. MÉXICO. 1994. SERIE II: ESTUDIOS DE DERECHO INTERNACIONAL. NUM. 19. pág. 11.

²⁰⁸ ÍBIDEM. p. 24.

2.- La segunda clasificación de los conocimientos de embarque es aquella que se refiere a la persona titular del mismo, motivo por el cual se divide en:

a) Nominativos: Son aquellos en los que se hace constar el nombre del consignatario de las mercancías o del cargador, siendo esta la persona capacitada para exigir del transportista o porteador la entrega de las mercancías en el puerto de destino.

“El documento no es transmisible con la simple entrega, requiere además del endoso y de la cooperación del obligado, que debe notificar su cesión al porteador o transportista, o bien a su representante”²⁰⁹

b) A la orden: Este tipo de conocimientos son aquellos en los que se hace constar el nombre del consignatario de las mercancías o del cargador, pero anteponiéndole la oración “a la orden”; este tipo de conocimiento puede transmitirse por el simple hecho de ser endosado.

c) Al portador: Este tipo de conocimientos no se expide nominalmente, ni a la orden, ya sea al consignatario o al cargador según sea el caso, quedando siempre legitimado cualquier tenedor del documento a reclamar la entrega de las mercancías.

A pesar de que este tipo de conocimientos facilita su circulación, en la práctica es muy poco utilizado, ya que su pérdida representa un gran peligro para los propietarios de la mercancía, toda vez que quién encuentre o robe el conocimiento de embarque puede disponer libremente de la mercancía ahí mencionada, ya que este tipo de conocimientos se asemeja a los cheques al portador, los cuales son exigibles por cualquier persona que los tenga en su poder.

3.- Otra clasificación se hace en base al tipo de transporte, por lo que se divide en:

a) mixto: Es el que cubre todos los medios de transporte en los que viaja la mercancía, los cuales pueden ser realizados por vía terrestre, ya sea en camiones o ferrocarril, por vía aérea, por vía fluvial y por supuesto por vía marítima..

b) directo: Este tipo de conocimientos abarca el transporte marítimo en su totalidad, lo cual quiere decir que protege la carga desde el puerto de origen hasta el puerto de destino incluyendo los transbordos que de esta se tengan que hacer. Este tipo de conocimiento es muy utilizado principalmente cuando es necesario enviar mercancías a puertos en los que no existen servicios de línea directos.

²⁰⁹IBIDEMp. 26.

4.- Otra clasificación de los Conocimientos de embarque se refieren al momento del pago:

a) **Conocimiento de embarque pagado:** Este tipo de conocimiento ha sido pagado desde el puerto de origen, es decir, se ha pagado al momento de cargar la mercancía, siendo esta la forma más usual de pagar; Este tipo de conocimiento se emplea en la compraventa C.I.F.,²¹⁰

b) **Conocimiento de embarque por cobrar:** Este tipo de conocimiento a diferencia del anterior, sólo podrá ser pagado hasta que la mercancía llegue al puerto de destino, este tipo de conocimiento se utiliza generalmente en la compraventa F.O.B.,²¹¹

5.- Otra clasificación es por la forma que se emplea para realizar los conocimientos de embarque:

a) **Forma larga:** Este tipo de conocimientos son aquellos en los cuales se imprimen todas las cláusulas del conocimiento.

b) **Forma corta:** En este tipo de conocimientos no se imprimen todas las cláusulas pero se entiende que las partes deben de someterse a ellas aunque no se encuentren en el documento.

6.- Otra clasificación se refiere a la facilidad de negociación comercial del documento:

²¹⁰ Compraventa C.I.F.: Corresponden las siglas C.I.F., a las palabras *cost, insurance, freight*, las cuales podríamos traducir como C.S.F., costo, seguro, flete. Como en el caso de la compra F.O.B., el vendedor asume la obligación de entregar la mercancía para que sea transportada, pero además se compromete a contratar el flete y el seguro correspondiente. La compra se hace por precio global que comprende no sólo el precio mismo de la mercancía, sino también el costo del transporte y de la prima de seguro.

Característica del contrato es que a pesar de que el vendedor contrata el transporte y el seguro, la venta se considera consumada en el lugar de embarque, de manera que cuando se entrega la mercancía, su transportación corre a riesgo del comprador. La transmisión de la propiedad se produce cuando se entregan las mercancías al porteador, es decir, cuando se transmite la posesión por la entrega de los documentos respectivos"

VÁSQUEZ DEL MERCADO, OSCAR, OP. CIT. p. 211

²¹¹ Compraventa F.O.B.: "Las siglas F.O.B. se refieren a las palabras inglesas *Free on board*, libre a bordo en español, L.A.B. El contrato celebrado en esta forma, implica que una vez que el vendedor entrega la mercancía a bordo del transporte, salva su responsabilidad respecto a los riesgos y el comprador es quien debe contratar, o bien, ya contratado, el transporte y el seguro en su caso.

En la venta libre a bordo, la cosa vendida deberá entregarse para su transportación a bordo del transporte, en el lugar y tiempo convenidos. Desde el momento de la entrega la responsabilidad de los riesgos se transmitirá al comprador

En esta venta, el precio de la cosa comprenderá todos los gastos, impuestos y derechos que se acusen hasta el momento de su entrega

IBIDEM, p. 210

a) Conocimiento de embarque negociable: Es negociable todo conocimiento cuyo traspaso, cesión o endoso pueden acordarse;

b) Conocimiento de embarque no negociable: A diferencia del conocimiento negociable, este no puede cederse, endosarse o traspasarse.

7.- Por último existe una clasificación que se refiere a la existencia o inexistencia de anotaciones extraordinarias en el conocimiento de embarque, clasificándose así en:

a) Conocimientos de embarque limpio: Este tipo de conocimientos son aquellos en los que no existe anotación extraordinaria alguna por parte del oficial encargado de la carga;

b) Conocimientos de embarque sucios: Este tipo de conocimientos se caracteriza por llevar anotaciones hechas por el Primer Oficial, éste tipo de anotaciones son de tipo extraordinario, ya que se encargan de indicar faltantes, sobrantes, derramas, roturas del empaque, falta de marcaje, etc.

En la actualidad, los conocimientos de embarque se expiden generalmente: embarcado, a la orden, directo, pagado, en forma larga, negociable y limpio, también debe realizarse en tres originales y tantas copias negociables necesite el cargador.

REQUISITOS QUE DEBE CONTENER EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:

- 1.- Nombre, domicilio y firma del transportista o porteador;
- 2.- Nombre y domicilio del consignatario o de la persona a cuya orden se expide el conocimiento de embarque o en su defecto la aclaración de que es al portador;
- 3.- Nombre y domicilio del cargador;
- 4.- Número del conocimiento de embarque;
- 5.- Naturaleza, calidad, números, marcas y demás circunstancias que sirvan para describir la mercancía;
- 6.- Importe del flete y otros gastos así como la indicación de la tarifa que debe aplicarse y si han sido pagados o deberán ser cobrados en el destino final;
- 7.- Indicación del puerto de origen y del de destino; y
- 8.- Nombre del buque y la indicación de su nacionalidad o matrícula

4.2.- PÓLIZA DE MERCANCÍAS.

Las pólizas son los documentos en los que se establece el contrato de protección de la carga, en estas se plasman las cláusulas o condiciones de dicho contrato, mismas que se pueden clasificar en tres tipos:

a) Condiciones generales: Este tipo de condiciones forman la estructura misma del contrato, y casi siempre son aprobadas por el órgano de administración que se encarga del control de los seguros privados en cada país, por lo que el clausulado general entre pólizas de distintas aseguradoras pero de un mismo país no suelen variar mucho;

b) Condiciones particulares: Este tipo de condiciones suelen ser de forma manuscrita, ya que se encargan de individualizar cada una de las pólizas, puesto que en cada una puede variar la duración del contrato, las características de los buques porteadores, los medios de transporte aéreos o terrestres en caso de transporte mixto, a los embalajes, etc.²¹²

c) Condiciones especiales: Este tipo de cláusulas generalmente se encuentran impresas dentro del contrato, ya que señalan los acuerdos que afectan tanto los derechos como las obligaciones de las partes, tales como ampliación o modificación de lo estipulado en las condiciones generales.

4.3.- CLÁUSULAS DEL INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES.

Las cláusulas del Instituto de aseguradores de Londres se han encargado de actualizar las viejas cláusulas utilizadas en materia de conocimiento de embarque para dar una mayor amplitud a las garantías de seguros de mercancías, así como su adaptación a los modernos contratos de compraventa y transporte. Las cláusulas del Instituto para el transporte de mercancías se dividen de la siguiente forma:

4.3.1.- CLÁUSULA DE TRÁNSITO (TRANSIT CLAUSE).

Este seguro surte 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:

a) En el almacén de los consignatarios u otro destino o lugar de almacenaje en el destino citado en la póliza;

b) En cualquier otro almacén o lugar de almacenaje, ya sea anterior o en el destino mencionado en la póliza, que el asegurado decida utilizar, ya sea:

1.- Para almacenaje que no sea en el curso ordinario del tránsito, o

2.- Para asignación o distribución, o

²¹² GONZÁLEZ HEVIA, RAÚL. MANUAL DE SEGURO MARÍTIMO. 2ª EDICIÓN, EDITORIAL MAPFRE S.A., ESPAÑA 1980, pág. 92

3.- A la expiración de 60 días después de finalizar la descarga de las mercancías aquí aseguradas al costado del buque transoceánico en el puerto final de descarga, o lo que suceda primero.

Si después de la descarga al costado del buque transoceánico en el puerto final de descarga, pero antes de la terminación de este seguro, las mercancías tuvieran que ser reexpedidas a un destino distinto de aquel para el que fueron aseguradas, este seguro, en tanto subsista subordinado a la terminación como se dispone anteriormente no se prolongará después del comienzo del tránsito al otro destino.

Este seguro estará vigente durante cualquier retraso fuera del control del asegurado, cualquier cambio de ruta, descarga forzosa, reembarque o transbordo y durante cualquier variación de la aventura que provenga del ejercicio de una facultad concedida a los armadores o fletadores bajo el contrato de fletamento.

4.3.2.-CLÁUSULA DE TERMINACIÓN DE LA AVENTURA (TERMINATION OF ADVENTURE CLAUSE).

Si debido a circunstancias fuera del control del asegurado, la aventura finaliza en un puerto o lugar distinto del previsto, o la aventura finalizase por otra causa antes de la entrega de las mercancías, entonces, se deberá de dar de inmediato la noticia a los aseguradores para que se mantenga la vigencia de la cobertura hasta la venta o reexpedición del objeto asegurado con un plazo máximo de 60 días, y de igual forma se deberá de realizar el pago de una sobreprima si fuese requerida.

4.3.3.- CLÁUSULA DE EMBARCACIONES (CRAFT CLAUSE).

Se incluye el tránsito en embarcaciones, almadías o gabarras a/o desde el buque. Cada embarcación, almadía o gabarra se considerará como un seguro separado. El asegurado no será perjudicado por ningún convenio que exonere de responsabilidad a los gabarreros.

4.3.4.- CLÁUSULA SOBRE CAMBIO DE VIAJE (CHANGE OF VOYAGE CLAUSE).

Quedará cubierto mediante prima a convenir en caso de cambio de viaje o de cualquier omisión o error en la descripción del interés, buque o viaje.

4.3.5.- CLÁUSULA DE PÉRDIDA TOTAL CONSTRUCTIVA (CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS CLAUSE).

Ninguna reclamación por pérdida total constructiva será recuperable por la presente, a menos que las mercancías sean razonablemente

abandonadas debido a que su pérdida total real resulte inevitable o porque el coste de recuperar, reacondicionar o expedir las mercancías al destino a que van aseguradas excediera de su valor a la llegada.

4.3.6.- CLÁUSULA DE AVERÍA GRUESA (GENERAL AVERAGE CLAUSE).

La avería gruesa y gastos de salvamento se pagarán de acuerdo con liquidaciones extranjeras o Reglas de York y Amberes, si ello es de conformidad con el contrato de fletamento.

4.3.7.- CLÁUSULA DE NAVEGABILIDAD ADMITIDA (SEAWORTHINES ADMITTED CLAUSE).

La navegabilidad del buque es admitida por la presente entre el asegurado y los aseguradores.

En caso de pérdida, el derecho de recobro del asegurado por la presente no será perjudicado por el hecho de que la pérdida pueda ser atribuida a acto que implique culpa o comportamiento inadecuado de los armadores o sus servidores, cometido sin consentimiento del asegurado.

4.3.8.- CLÁUSULA DE DEPOSITARIO (BAILEE CLAUSE).

Es deber del asegurado y de sus agentes adoptar en todas las circunstancias las medidas razonables para evitar o atenuar una pérdida y asegurarse de que se mantienen y ejercen adecuadamente todos los derechos frente a transportistas, depositarios u otras terceras partes.

4.3.9.- CLÁUSULA DE NO BENEFICIO AL TRANSPORTISTA (NOT TO INURE CLAUSE).

Este seguro no surtirá efecto en beneficio del transportista o depositario, ya que ni unos ni otros podrán eludir su responsabilidad económica respecto de los daños garantizados en la póliza de seguro que puedan sufrir las mercancías aseguradas, en razón de pactos expresos al respecto.

4.3.10.- CLÁUSULA "AMBOS BUQUES CULPABLES DE COLISIÓN" (BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE).

Este seguro indemnizará también al asegurado frente a tal proporción de responsabilidad, bajo la cláusula "Ambos culpables de colisión" del contrato de fletamento como le corresponda respecto de una pérdida recuperable en virtud de la presente.

En caso de cualquier reclamación de los armadores bajo la citada cláusula, el asegurado conviene en notificarla a los aseguradores, quienes

tendrán derecho, a su propia costa y gasto, a defender al asegurado contra tal reclamación.²¹³

4.3.11.- CARACTERÍSTICAS DEL SEGURO DE CARGA.

Como mencionamos con anterioridad, los contratos del seguro de carga suelen variar de una póliza a otra, ya que el tiempo de cobertura puede ser desde los treinta hasta los sesenta días siguientes a la descarga de la mercancía al costado del buque en el puerto de destino, asimismo, este tipo de seguros se diferencia de los demás por la diversidad de condiciones y clausulados, volviéndolos más complejos que sus similares utilizados en el Ramo Marítimo, ya que cuentan con una gran variedad de modalidades de cobertura, las cuales varían de un mercado a otro, así como la frecuencia con la que varían de una nación a otra

Otra característica de este tipo de seguros son los riesgos cubiertos y los excluidos, entre los cuales podemos destacar los siguientes:

a)RIESGOS CUBIERTOS: Pérdida total, contribución a la avería común y gastos de salvamento, avería simple o particular, varada, abordaje, etc.

c) RIESGOS EXCLUIDOS: Apresamiento, secuestro, embargo judicial, riesgos de guerra, minas submarinas o flotantes, consecuencias de motines, conmociones civiles, huelgas, sabotaje, boicot, hurto o falta de entrega total o parcial de bultos completos, etc.

4.4.- CLÁUSULAS TIPO DE LA UNCTAD PARA EL SEGURO MARÍTIMO DE LA CARGA.

Las Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de carga, al igual que las Cláusulas para seguro marítimo de casco, fueron diseñadas para apoyar a los países subdesarrollados para regular lo referente a la materia de seguros marítimos, ya que sólo es necesario añadir pocas cosas para convertir las cláusulas tipo en el texto completo de una póliza.²¹⁴

²¹³ GONZÁLEZ HEVIA, RAÚL. OP. CIT. págs 93-96.

²¹⁴ CLÁUSULAS TIPO DE LA UNCTAD PARA EL SEGURO MARÍTIMO DE LA CARGA. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. GINEBRA. 1989 p. 1

4.4.1.- COBERTURA A TODO RIESGO.

4.4.1.1.- Cobertura.

Este seguro cubre todos los riesgos de pérdida o daño materiales de la carga asegurada, a menos que el asegurador pruebe que se aplica una de las exclusiones previstas.

Este tipo de seguro cubre también la pérdida o el daño causados a la carga asegurada por cualquier acto de una autoridad pública destinado a prevenir o aminorar el peligro de contaminación proveniente de un daño sufrido por el buque porteador, siempre que ese acto de la autoridad pública no resulte de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado.²¹⁵

4.4.1.2.- Exclusiones generales.

Esta clase de seguros no cubren la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos que sobrevengan por cualquiera de las causas siguientes:

- 1.- Guerra, hostilidades o actos de tipo bélico;
- 2.- Guerra civil, revolución, rebelión o insurrección, o conmociones civiles originadas por ellas;
- 3.- Minas, torpedos, bombas u otras armas bélicas;
- 4.- Captura, apresamiento (salvo el realizado por piratas, capitanes, oficiales o tripulantes), embargo preventivo, retención o detención y sus consecuencias o cualquier tentativa al respecto;
- 5.- Sabotaje o terrorismo cometidos por motivos políticos;
- 6.- Detonación de un explosivo causada por cualquier persona que actúe dolosamente o por motivos políticos;
- 7.- Huelgas, cierres patronales u otros disturbios laborales similares;
- 8.- Tumultos populares, motines u otros acontecimientos similares;
- 9.- Confiscación, requisa u otras medidas o tentativas similares de cualquier gobierno u otra organización que asuma o ejerza el poder.

Otra clase de de exclusiones son:

1.-La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos resultantes de una acción o una omisión realizadas personalmente por el asegurado con intención de causar tal pérdida, daño, responsabilidad o gastos, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos.

2.-El derrame ordinario, la pérdida ordinaria de peso o de volumen o cualquier otra pérdida o daño ordinarios de la carga asegurada.

²¹⁵ ÍBIDEM p. 39.

3.-La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la insuficiencia o la inadecuación del embaaje o de la preparación de la carga asegurada.

4.-La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la insuficiencia o la inadecuación de la estiba de la carga en un contenedor o cajón, cuando tal estiba se efectúe antes de que entre en vigor este seguro.

5.-La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por:

a)La innavegabilidad del buque o de la embarcación, o

b)La inadecuación del buque, de la embarcación, del medio de transporte, del contenedor o del cajón para transportar sin riesgo la carga asegurada, si el asegurado conocía tal innavegabilidad o inadecuación en el momento en que se cargó la carga asegurada, o temerariamente no había hecho por venir en conocimiento de tal innavegabilidad o inadecuación.

6.-La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por vicio propio o por la naturaleza de la carga asegurada.

7.-La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por el retraso, aun cuando éste se deba a un riesgo asegurado.

Una Cláusula de exclusión adicional que también puede incluirse si ha sido expresamente pactada por las partes es la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por actos de piratería, o los gastos originados directa o indirectamente por materiales nucleares, radiactivos o similares, o en relación con esos materiales, o por la utilización de instalaciones o reactores nucleares, o por accidentes en tales instalaciones o reactores²¹⁶.

4.4.1.3. - COBERTURA COMPLEMENTARIA.

La cobertura complementaria puede ser de varios tipos, entre las que destacan las siguientes:

1.- Cláusula de culpa común: Un tipo de cobertura complementaria es la Cláusula de culpa común., la cual se presenta cuando se embarquen mercancías al amparo de un contrato de transporte o de fletamento que contenga la cláusula de "abordaje por culpa común de ambos buques", el asegurador conviene también, con respecto a todas las pérdidas cubiertas por este seguro, en indemnizar al asegurado por la parte correspondiente a la carga del asegurado, de toda cantidad hasta el límite de la suma asegurada que el asegurado esté obligado a pagar al naviero o al porteador

²¹⁶ ÍBIDEM págs. 39-41.

en virtud de dicha cláusula. En el caso de que el naviero o el porteador presenten una reclamación en virtud de esa cláusula, el asegurado conviene en notificarlo al asegurador, quien tendrá derecho, a su propia costa, a defender al asegurado contra tal reclamación.

2.- Cláusula de avería gruesa y asistencia y salvamento: Otro tipo de cobertura complementaria podría considerarse la Cláusula de avería gruesa y asistencia y salvamento, a través de la cual el seguro cubre la contribución a la avería gruesa, a la asistencia y el salvamento y/o a los gastos de asistencia y salvamento, fijada o determinada con arreglo al contrato de fletamento y/o a la ley y los usos vigentes, correspondiente a la carga asegurada. En caso de sacrificio por avería gruesa de la cosa asegurada, el asegurado tiene derecho a exigir indemnización por la totalidad de tal pérdida.

Con respecto a la cláusula anterior, no se admitirá ninguna demanda de indemnización en virtud de la cláusula anterior a menos que el acto de avería gruesa o la asistencia o el salvamento se hubieran ejecutado para evitar un riesgo asegurado o en relación con tal evitación.

En caso de que todos los intereses contribuyentes pertenezcan al asegurado, se aplicarán las disposiciones de las Reglas de York y Amberes de 1994, o disposiciones análogas de otras reglas si se hubieren pactado expresamente, como si los intereses pertenecieran a personas distintas, y el asegurador pagará la contribución correspondiente al buque así calculada.

3.- Cláusula de gastos para aminorar las consecuencias del siniestro y de gastos de reexpedición: Cuando la carga haya sufrido una pérdida o un daño como consecuencia de un riesgo contra el que esté asegurada, o cuando corra un peligro como resultado de tal riesgo y, en consecuencia, el asegurado haya hecho gastos razonables para evitar o aminorar toda pérdida indemnizable en virtud de esta póliza de seguro, el asegurador abonará al asegurado los gastos que éste haya efectuado.

Otro caso en que se puede aplicar este tipo de cláusulas es cuando, como resultado de un riesgo cubierto por este seguro, el viaje termine en un puerto o en un lugar distinto de aquél hasta el que la carga esté asegurada, el asegurador reembolsará al asegurado todos los gastos extraordinarios que se hayan hecho adecuada y razonablemente para descargar, almacenar y reexpedir la carga a ese lugar de destino. Esta cláusula no se aplicará a la avería gruesa, a la asistencia y el salvamento, a los gastos de asistencia y salvamento..²¹⁷

²¹⁷ IBIDEM, p. 41.

4.4.1.4.- PERÍODO DE COBERTURA.

El seguro comienza desde el momento en que las mercancías salen del almacén o lugar de almacenamiento situado en el punto indicado en la póliza para el inicio del viaje asegurado, y continuará en vigor durante el curso ordinario del viaje. Asimismo, este seguro terminará cuando se dé una cualquiera de las siguientes circunstancias.:

a) La entrega de la carga asegurada en el almacén del consignatario o en otro almacén o lugar de almacenamiento final situado en el punto de destino indicado en el seguro;

b) La entrega de la carga asegurada en cualquier otro almacén o lugar de almacenamiento, antes de que lleguen al punto de destino indicado en el seguro o en ese punto de destino, que el asegurado elija:

- 1.- Bien para su almacenamiento fuera del curso ordinario del viaje;
- 2.- Bien para su asignación o distribución; u

En caso de desear la continuación de la cobertura, el seguro continuará en vigor, sin perjuicio de lo dispuesto en las cláusulas anteriores sobre su terminación, durante los retrasos ajenos a la voluntad del asegurado, durante cualquier desviación, descarga forzosa, reembarque o transbordo y durante cualquier variación de la expedición causada por el ejercicio de cualquier facultad concedida a los armadores o a los fletadores en virtud del contrato de transporte o fletamento. Cuando, a causa de circunstancias ajenas a la voluntad del asegurado, el contrato de transporte o fletamento termine en un puerto o en un lugar distintos del punto de destino en él indicado o el viaje termine de otro modo antes de que se entregue la carga asegurada, este seguro terminará también a menos que se notifique sin demora aquel hecho a los aseguradores y que se pida que continúe la cobertura. En caso de continuación de la cobertura, este seguro permanecerá en vigor, con sobreprima si lo solicita el asegurador; Bien hasta que la carga asegurada se venda y entregue en tal puerto o lugar, o, salvo que se haya pactado expresamente otra cosa, hasta que haya expirado un plazo de.....días después de su llegada a tal puerto o lugar, si este plazo expira antes;

4.4.1.5.- LÍMITE DE LA INDEMNIZACIÓN.

Si en el seguro se declara un valor pactado, ese valor pactado será vinculante para el asegurado y el asegurador como valor de la carga asegurada, salvo en caso de fraude; A falta de un valor pactado, el valor asegurable de la carga será:

a) El valor indicado en la factura comercial o, si no hay tal factura, el valor de mercado de la carga en el momento y el lugar del comienzo de la cobertura, más

1.- Si no están ya incluidos, el flete y los demás gastos inherentes al transporte, los derechos de aduanas, los gastos del seguro y;

2.- Un beneficio previsto del.....%.

La suma asegurada representa el límite de la responsabilidad total del asegurador. En el caso de las demandas, se aplican límites distintos conforme a lo dispuesto en esa cláusula.

Si la suma asegurada es inferior al valor pactado, el asegurador sólo responderá de toda pérdida cubierta por este seguro en la proporción que la suma asegurada represente respecto del valor pactado, y en caso de que la suma asegurada supere el valor pactado, el asegurado no podrá obtener una cantidad superior al valor pactado.²¹⁸

Cuando el asegurado pueda exigir una indemnización, no se reducirá la indemnización pagadera en virtud de este seguro por el hecho de que el valor pactado en la póliza sea inferior al valor real o al valor contribuyente de la carga asegurada. Si la carga hubiere sufrido daños cubiertos por este seguro y el importe de estos daños tuviere que deducirse del valor contribuyente, se deducirá el mismo importe del valor pactado al determinar si el valor pactado es inferior al valor contribuyente.²¹⁹

Si dos o más aseguradores son responsables en virtud de este seguro, es decir, hablamos de un coaseguro, cada asegurador responderá sólo de la proporción que le corresponda de la demanda de indemnización, que es la misma proporción en que esté su cuota respecto de la suma asegurada, y en modo alguno podrá ser considerado responsable solidariamente con sus coaseguradores;

La demanda por una pérdida indemnizable en virtud de este seguro podrá presentarse por pérdida total, tal como se define en la presente póliza, o en otro caso por pérdida parcial.

A) Pérdidas totales:

1.- Existe pérdida total real cuando la carga asegurada ha sido destruida o dañada de tal modo que deja de ser una cosa del género asegurado o cuando el asegurado ha sido privado sin remedio de la carga.

²¹⁸ En este caso nos enfrentamos a un infraseguro o supraseguro.

²¹⁹ aquí encontramos la figura de la infravaluación.

2.- Existe pérdida total presunta cuando el buque que transporta la carga ha desaparecido con la carga asegurada y no se han recibido noticias del buque ni de la carga durante un plazo prudencial que no exceda de.....meses.

3.- Existe pérdida reputada total.

a) Cuando el asegurado ha sido privado del libre uso y disposición de la carga asegurada, y

b) Es improbable que pueda recuperarla en un plazo prudencial que no exceda de.....meses, o

c) No pueda recuperarla sin realizar un desembolso que exceda de su valor al recuperarla;

Cuando la carga asegurada haya sido dañada y no pueda ser reparada o reacondicionada y reexpedida hasta su punto de destino sin sufrir una pérdida total real antes de la llegada, o cuando válidamente se presenta una demanda por pérdida total indemnizable en virtud de este seguro, el importe pagadero por el asegurador será la suma asegurada en relación con la carga.

En caso de que el asegurado opte por presentar una demanda de indemnización por pérdida reputada total en vez de por pérdida parcial, o en caso de pérdida total presunta, el asegurado notificará con razonable diligencia al asegurador su propósito de abandonar por cuenta de éste lo que reste de la carga salvo que la ley aplicable disponga otra cosa al respecto, la notificación de la declaración de abandono no es necesaria si, en el momento de recibir el asegurado noticia fidedigna del siniestro, tal notificación no pudiera redundar en beneficio del asegurador o si éste hubiera renunciado expresamente al requisito de tal modificación.

La declaración de abandono podrá expresarse en cualesquiera términos que indique el propósito del asegurado de abandonar incondicionalmente por cuenta del asegurador su interés asegurado sobre la carga. El asegurador pondrá en conocimiento del asegurado su aceptación o rechazo de la declaración de abandono en un plazo razonable a contar de la fecha en que ésta haya sido notificada. Si la declaración de abandono se hubiere notificado conforme a lo dispuesto en la presente cláusula, la negativa del asegurador de aceptar el abandono no afectará a los derechos del asegurado.

Si se acepta la declaración, el abandono es irrevocable y la aceptación de la declaración de abandono constituye reconocimiento concluyente de responsabilidad por el siniestro y bastateo de la declaración. Aceptado el abandono, el asegurador podrá, si lo deseara, hacer suyo lo que reste de la carga, con todos los derechos y obligaciones incorporados a la misma.

B) Pérdidas parciales:

1.- Pérdida total de parte de la carga: Cuando se haya perdido totalmente parte de la carga, el asegurado tendrá derecho a que se le indemnice la proporción del valor pactado, si se ha pactado un valor, o del valor asegurable, si no se ha pactado ningún valor, que el valor asegurable de la parte perdida represente respecto del valor asegurable de la totalidad.

2.- Daños: Cuando se haya entregado dañada en el punto de destino la totalidad o cualquier parte de la carga, el asegurado tendrá derecho a que se le indemnice la proporción del valor pactado, si se ha pactado un valor, o del valor asegurable, si no se ha pactado ningún valor, que la diferencia entre los valores brutos de la carga en buen estado y de la carga dañada en el punto de destino represente respecto del valor bruto de la carga en buen estado.

Si el asegurado opta por hacer que se reacondicione o se repare cualquier parte de la carga que haya sido entregada dañada en el punto de destino, podrá si lo prefiere, pedir que se le reembolse el costo razonable de tal reacondicionamiento o reparación en el momento de la llegada al punto de destino.²²⁰

4.4.1.6.- INTERÉS ASEGURABLE.

Para obtener una indemnización en virtud de este seguro, el asegurado ha de tener, en el momento del siniestro, un interés asegurable en la carga asegurada. Sin perjuicio de lo dispuesto, el asegurado tendrá derecho a recibir una indemnización por todo siniestro que se produzca durante el viaje cubierto por este seguro, aunque el siniestro se haya producido antes de concertarse el contrato de seguro, a menos que el asegurado conociera el siniestro y el asegurador no.²²¹

4.4.2.- COBERTURA INTERMEDIA.

Otro tipo de seguros marítimos de mercancías son los de Cobertura Intermedia, los cuales son muy parecidos a los de cobertura a Todo Riesgo, pero a pesar de su similitud contiene varias diferencias, entre las que destacan principalmente las pérdidas que podrá cubrir.

4.4.2.1.- COBERTURA.

Este seguro cubre la pérdida o el daño materiales que sobrevengan a la carga asegurada por cualquiera de las causas siguientes:

²²⁰ ÍBIDEM págs. 44-47

²²¹ ÍDEM.

- 1.- Varada, encalladura, hundimiento o vuelco del buque o de la embarcación;
- 2.- Abordaje o choque del buque, de la embarcación o del medio de transporte con cualquier objeto externo distinto del agua;
- 3.- Descarrilamiento, vuelco o caída del medio de transporte;
- 4.- Explosión, fuego o humo procedente de ese fuego;
- 5.- Sacrificio por avería gruesa;
- 6.- Echazón o arrastre por las olas;
- 7.- Terremoto, erupción volcánica, rayo o fenómenos de la naturaleza similares;
- 8.- Entrada de agua del mar, de lagos o de ríos en el buque, la embarcación, la bodega, el medio de transporte, el contenedor, el cajón o el lugar de almacenamiento;
- 9.- Descarga en un puerto de arribada de la totalidad o de parte del cargamento transportado en el buque o la embarcación;
- 10.- Pérdida total de cualquier bulto caído al agua o desprendido de eslingadas durante la carga en el buque o la embarcación o durante la descarga.

Este seguro cubre también la pérdida o el daño causados a la carga asegurada por cualquier acto de una autoridad pública destinado a prevenir o aminorar el peligro de contaminación proveniente de un daño sufrido por el buque porteador siempre que ese acto de la autoridad pública no resulte de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado²²².

4.4.2.2.- EXCLUSIONES GENERALES.

Este seguro al igual que el seguro con cobertura a todo riesgo, no la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos que sobrevengan por cualquiera de las causas siguientes:

- 1.- Guerra, hostilidades o actos de tipo bélico;
- 2.- Guerra civil, revolución, rebelión o insurrección, o conmociones civiles originadas por ellas;
- 3.- Minas, torpedos, bombas u otras armas bélicas;
- 4.- Captura, apresamiento (salvo el realizado por piratas, capitanes, oficiales o tripulantes), embargo preventivo, retención o detención y sus consecuencias o cualquier tentativa al respecto;
- 5.- Sabotaje o terrorismo cometidos por motivos políticos;
- 6.- Detonación de un explosivo causada por cualquier persona que actúe dolosamente o por motivos políticos;
- 7.- Huelgas, cierres patronales u otros disturbios laborales similares;

²²² ÍBIDEM, p. 48.

8.- Tumultos populares, motines u otros acontecimientos similares de cualquier gobierno u otra organización que asuma o ejerza el poder; o

9.- Confiscación, requisa u otras medidas o tentativas similares de cualquier gobierno u otra organización que asuma o ejerza el poder; o

10.- Daño deliberado o destrucción deliberada de la carga asegurada o de cualquiera de sus partes por el acto ilícito de una o varias personas.

La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos resultantes de una acción o una omisión realizadas personalmente por el asegurado con intención de causar tal pérdida, daño, responsabilidad o gastos o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos.

4.4.2.3.- COBERTURA ADICIONAL.

La cobertura adicional de este seguro se puede dividir de la siguiente forma:

1.- Cláusula de abordaje por culpa común de ambos buques: Cuando la carga asegurada se embarque al amparo de un contrato de transporte o de fletamento que contenga una cláusula de "abordaje por culpa común de ambos buques", el asegurador conviene también, con respecto a todas las pérdidas cubiertas por este seguro, en indemnizar al asegurado por la parte correspondiente a la carga del asegurado de toda cantidad hasta el límite de la suma asegurada que el asegurado esté obligado a pagar al naviero o al porteador en virtud de dicha cláusula. En el caso de que el naviero o el porteador presenten una reclamación en virtud de esa cláusula, el asegurado conviene en notificarlo al asegurador, quien tendrá derecho, a su propia costa, a defender al asegurado contra tal reclamación.

2.- Cláusula de avería gruesa y asistencia y salvamento: Este seguro cubre la contribución a la avería gruesa, a la asistencia y el salvamento o a los gastos de asistencia y salvamento, fijada o determinada con arreglo al contrato de transporte o de fletamento y/o a la ley y los usos vigentes, correspondiente a la carga asegurada. En caso de sacrificio por avería gruesa de la carga asegurada, el asegurado tiene derecho a exigir indemnización por la totalidad de tal pérdida.

No se admitirá ninguna demanda de indemnización en virtud de ésta cláusula a menos que el acto de avería gruesa o la asistencia o el salvamento se hubieran ejecutado para evitar un riesgo asegurado o en relación con tal evitación.

Cuando todos los intereses contribuyentes pertenezcan al asegurado, se aplicarán las disposiciones de las Reglas de York y Amberes de 1994, o disposiciones análogas de otras reglas si se hubieren pactado expresamente, como si los intereses pertenecieran a personas distintas, y

el asegurador pagará la contribución correspondiente al buque así calculada.

3.- Cláusula de gastos para aminorar las consecuencias del siniestro y de gastos de reexpedición: Cuando la carga haya sufrido una pérdida o un daño como consecuencia de un riesgo contra el que esté asegurada, o cuando corra un peligro como resultado de tal riesgo y, en consecuencia, el asegurado haya hecho gastos razonables para evitar o aminorar toda pérdida indemnizable en virtud de este seguro, el asegurador abonará al asegurado los gastos que éste haya efectuado.

Quando, como resultado de un riesgo asegurado, el viaje termine en un puerto o en un lugar distinto del lugar de destino hasta el que la carga esté asegurada por este seguro, el asegurador reembolsará al asegurado todos los gastos extraordinarios que se hayan hecho adecuada y razonablemente para descargar, almacenar y reexpedir la carga hasta ese lugar de destino.

Esta cláusula no se aplicará a la avería gruesa, a la asistencia y el salvamento o a los gastos de asistencia y salvamento. La responsabilidad que incumba al asegurado en virtud de esta cláusula se sumará a la responsabilidad que le incumba en virtud de las demás estipulaciones de este seguro, pero no excederá de una cantidad igual a la suma asegurada en relación con la carga.²²³

4.4.2.4.- DURACIÓN DEL SEGURO.

El seguro comienza desde el momento en que las mercancías salen del almacén o lugar de almacenamiento situado en el punto indicado en este seguro para el inicio del viaje y continuará en vigor durante el curso ordinario del viaje.

Esta clase de seguros terminarán cuando se dé una cualquiera de las siguientes circunstancias:

1.- La entrega de la carga asegurada en el almacén del consignatario o en otro almacén o lugar de almacenamiento final situado en el punto de destino indicado en el seguro; o

2.-La entrega de la carga asegurada en cualquier otro almacén o lugar de almacenamiento, antes de que llegue al punto de destino indicado en el seguro o en ese punto de destino, que el asegurado elija:

- a) Bien para su almacenamiento fuera del curso ordinario del viaje,
- b) Bien para su asignación o distribución;

²²³ ÍBIDEM, págs. 51 y 52.

Este seguro continuará en vigor, sin perjuicio de lo dispuesto sobre su terminación, durante los retrasos ajenos a la voluntad del asegurado, durante cualquier desviación, descarga forzosa, reembarque o transbordo y durante cualquier variación de la expedición causada por el ejercicio de cualquier facultad concedida a los armadores o a los fletadores en virtud del contrato de transporte o de fletamento.

Cuando a causa de circunstancias ajenas a la voluntad del asegurado, el contrato de transporte o de fletamento termine en un puerto o en un lugar distintos del punto de destino en él indicado o el viaje termine de otro modo antes de que se entregue la carga asegurada, este seguro terminará también a menos que se notifique sin demora aquel hecho a los aseguradores y que se pida que continúe la cobertura. En ese caso, este seguro permanecerá en vigor, con sobreprima si lo solicita el asegurador, en los siguientes casos:

1.- Bien hasta que la carga asegurada se venda y entregue en tal puerto o lugar, o, salvo que se haya pactado expresamente otra cosa, hasta que haya expirado un plazo de....días después de su llegada a tal puerto o lugar, si este plazo expira antes,

2.- Bien, si la carga asegurada se reexpide dentro del mencionado plazo de..... días (o de cualquier prórroga pactada de ese plazo) al punto de destino, hasta que este seguro termine.²²¹

4.4.2.5.- LÍMITE DE LA INDEMNIZACIÓN.

Si en este seguro se declara un valor pactado, este valor pactado será vinculante para el asegurado y el asegurador como valor de la carga asegurada, salvo en caso de fraude; A falta de un valor pactado, el valor asegurable de la carga será:

a) El valor indicado en la factura comercial o, si no hay tal factura, el valor de mercado de la carga en el momento y el lugar del comienzo de la cobertura, más

1.- Si no están ya incluidos, el flete y los demás gastos inherentes al transporte, los derechos de aduanas, los gastos del seguro y

2.- Un beneficio previsto del....%.

La demanda por una pérdida causada por un riesgo asegurado podrá presentarse por pérdida total, o en otro caso por pérdida parcial, tal y como ya vimos en relación con el seguro a Todo Riesgo.

²²¹ ÍBIDEM., p.52.

Cuando el asegurado opte por presentar una demanda de indemnización por pérdida reputada total en vez de por pérdida parcial, o en caso de pérdida total presunta, el asegurado notificará con razonable diligencia al asegurador su propósito de abandonar por cuenta de éste lo que reste de la carga.

Aceptando el abandono, el asegurador podrá, si lo desea, hacer suyo lo que reste de la carga, con todos los derechos y obligaciones incorporados a la misma.²²⁵

4.4.2.6.- INTERÉS ASEGURABLE.

14.1.- Para obtener una indemnización en virtud de este seguro, el asegurado ha de tener, en el momento del siniestro, un interés asegurable en la carga asegurada.

14.2.- Sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula 14.1, el asegurado tendrá derecho a recibir una indemnización por todo siniestro asegurado que se produzca durante el viaje cubierto por este seguro, aunque el siniestro se haya producido antes de concertarse el contrato de seguro, a menos que el asegurado conociera el siniestro y el asegurador no.²²⁶

4.4.3.- COBERTURA RESTRINGIDA.

La cobertura restringida es la última de los tres tipos de seguro de mercancías marítimas que manejan las Cláusulas Tipo de la UNCTAD, y esta última, al igual que la cobertura anterior, es muy parecida a la Cobertura a todo riesgo, es por eso que en esta cobertura no daremos una explicación de en que consiste cada cosa, sino que transcribiremos el texto íntegro de lo que podría ser una póliza real de cobertura restringida.

4.4.3.1.- COBERTURA.

1.- Este seguro cubre la pérdida o el daño materiales que sobrevengan a la carga asegurada por cualquiera de las causas siguientes:

- 1.1.- Varada, encalladura, hundimiento o vuelco del buque o de la embarcación;
- 1.2.- Abordaje o choque del buque, de la embarcación o del medio de transporte con cualquier objeto externo distinto del agua;
- 1.3.- Descarrilamiento, vuelco o caída del medio de transporte;
- 1.4.- Explosión, fuego o humo procedente de ese fuego;
- 1.5.- Sacrificio por avería gruesa;
- 1.6.- Echazón;

²²⁵ IBIDEM. págs. 53-57.

²²⁶ IBIDEM. p. 57.

1.7.- Descarga en un puerto de arribada de la totalidad o de parte del cargamento transportado en el buque o la embarcación.

2.- Este seguro cubre también la pérdida o el daño causados a la carga asegurada por cualquier acto de una autoridad pública destinado a prevenir o aminorar el peligro de contaminación proveniente de un daño sufrido por el buque porteador siempre que ese acto de la autoridad pública no resulte de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado.

4.4.3.2.- EXCLUSIONES GENERALES.

3.- Este seguro no cubre:

3.1.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos que sobrevengan por cualquiera de las causas siguientes:

3.1.1.- Guerra, hostilidades o actos de tipo bélico;

3.1.2.- Guerra civil, revolución, rebelión o insurrección, o conmociones civiles originadas por ellas;

3.1.3.- Minas, torpedos, bombas y otras armas bélicas;

3.1.4.- Captura, apresamiento (salvo el realizado por piratas, capitanes, oficiales o tripulantes), embargo preventivo, retención o detención y sus consecuencias o cualquier tentativa al respecto;

3.1.5.- Sabotaje o terrorismo cometidos por motivos políticos;

3.1.6.- Detonación de un explosivo causada por cualquier persona que actúe dolosamente o por motivos políticos;

3.1.7.- Huelgas, cierres patronales u otros disturbios laborales similares;

3.1.8.- Tumultos populares, motines u otros acontecimientos similares;

3.1.9.- Confiscación, requisa u otras medidas o tentativas similares de cualquier gobierno u otra organización similar que asuma o ejerza el poder; o

3.1.10.- Daño deliberado o destrucción deliberada de la carga asegurada o de cualquiera de sus partes por el acto ilícito de una o varias personas.

3.2.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos resultantes de una acción o una omisión realizadas personalmente por el asegurado con intención de causar tal pérdida, daño, responsabilidad o gastos o temerariamente a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos.

3.3.- El derrame ordinario, la pérdida ordinaria de peso o de volumen o cualquiera otra pérdida o daños ordinarios de la carga asegurada.

3.4.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la insuficiencia o la inadecuación del embalaje o de la preparación de la carga asegurada.

3.5.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la insuficiencia o la inadecuación de la estiba de la carga asegurada en un contenedor o cajón, cuando tal estiba se efectuó antes de que entre en vigor este seguro.

3.5.1.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por:

3.5.1.1.- La innavegabilidad del buque o de la embarcación, o

3.5.1.2.- La inadecuación del buque, de la embarcación, del medio de transporte, del contenedor o del cajón para transportar sin riesgo la carga asegurada, si el asegurado conocía tal innavegabilidad o inadecuación en el momento en que se cargó la carga asegurada o cuando temerariamente no haya hecho por venir en conocimiento de tal innavegabilidad o inadecuación en ese momento.

3.5.2.- No se invocará la exclusión de esta cláusula 3.6 contra la parte que exija indemnización en virtud de este seguro a quien se haya cedido el seguro y que haya comprado la carga asegurada de buena fe sin conocimiento de tal innavegabilidad o inadecuación.

3.7.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por vicio propio o por la naturaleza de la carga asegurada.

3.8.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por el retraso, aun cuando éste se deba a un riesgo asegurado, salvo la responsabilidad o los gastos exigibles al amparo de la cláusula 5 (Avería gruesa, asistencia y salvamento).

3.9.- Variante A.

La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la insolvencia o el incumplimiento de las obligaciones financieras de los armadores, administradores, fletadores o explotadores del buque.

Variante B.

3.9.1.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la insolvencia o el incumplimiento de las obligaciones financieras de los armadores, administradores, fletadores o explotadores del buque, si el asegurado no ha adoptado todas las medidas necesarias y prudentes para comprobar, o para velar por que sus agentes comprueben, la solvencia financiera de esas partes.

3.9.2.- No se invocará la exclusión de esta cláusula 3.9. contra la parte que exija indemnización en virtud de este seguro a quien se haya cedido el seguro y que haya comprado la carga asegurada de buena fe sin

conocimiento de tal insolvencia o incumplimiento de las obligaciones financieras y sin conocimiento de que el asegurado original no había adoptado tales medidas.

3.10.- Cláusula de exclusión adicional (si ha sido pactada expresamente por las partes):

La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por actos de piratería.

3.11.- Cláusula de exclusión adicional (si ha sido pactada expresamente por las partes):

La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos originados directa o indirectamente por materiales nucleares, radiactivos o similares, o en relación con esos materiales, o por la utilización de instalaciones o reactores nucleares, o por accidentes en tales instalaciones o reactores.

4.4.3.3.- COBERTURA COMPLEMENTARIA.

4.- Cláusula de abordaje por culpa común de ambos buques.

Cuando la carga asegurada se embarque al amparo de un contrato de transporte o de fletamento que contenga una cláusula de "abordaje por culpa común de ambos buques", el asegurador conviene también, con respecto a todas las pérdidas cubiertas por este seguro, en indemnizar al asegurado por la parte correspondiente a la carga del asegurado de toda cantidad hasta el límite de la suma asegurada que el asegurado esté obligado a pagar al naviero o al porteador en virtud de dicha cláusula. En el caso de que el naviero o el porteador presenten una reclamación en virtud de esa cláusula, el asegurado conviene en notificarlo al asegurador, quien tendrá derecho, a su propia costa, a defender al asegurado contra tal reclamación.

5.- Cláusula de avería gruesa y asistencia y salvamento.

5.1.- Este seguro cubre la contribución a la avería gruesa, a la asistencia y el salvamento y a los gastos de asistencia y salvamento, fijada o determinada con arreglo al contrato de transporte o de fletamento y/o a la ley y los usos vigentes correspondiente a la carga asegurada. En caso de sacrificio por avería gruesa de la carga asegurada, el asegurado tiene derecho a exigir indemnización por la totalidad de tal pérdida.

5.2.- No se admitirá ninguna demanda de indemnización en virtud de esta cláusula a menos que el acto de avería gruesa o la asistencia o el salvamento se hubieren ejecutado para evitar un riesgo asegurado o en relación con tal evitación.

5.3.- Cuando todos los intereses contribuyentes pertenezcan al asegurado, se aplicarán las disposiciones de las Reglas de York y Amberes de 1994, o

disposiciones análogas de otras reglas si se hubieren pactado expresamente, como si los intereses pertenecieran a personas distintas, y el asegurador pagará la contribución correspondiente al buque así calculada.

6.- Cláusula de gastos para aminorar las consecuencias del siniestro y de gastos de reexpedición.

6.1.- Cuando la carga asegurada haya sufrido una pérdida o un daño como consecuencia de un riesgo contra el que esté asegurada, o cuando corra un peligro como resultado de tal riesgo y, en consecuencia, el asegurado haya hecho gastos razonables para evitar o aminorar toda pérdida indemnizable en virtud de este seguro, el asegurador abonará al asegurado los gastos que éste haya efectuado.

6.2.- Cuando, como resultado de un riesgo asegurado, el viaje termine en un puerto o en un lugar distinto del lugar de destino hasta el que la carga esté asegurada por este seguro, el asegurador reembolsará al asegurado todos los gastos extraordinarios que se hayan hecho adecuada y razonablemente para descargar, almacenar y reexpedir la carga hasta ese lugar de destino.

6.3.- Esta cláusula no se aplicará a la avería gruesa, a la asistencia y el salvamento o a los gastos de asistencia y salvamento.

6.4.- La responsabilidad que incumba al asegurador en virtud de esta cláusula se sumará a la responsabilidad que le incumba en virtud de las demás estipulaciones de este seguro, pero no excederá de una cantidad igual a la suma asegurada en relación con la carga.

4.4.3.4.- DURACIÓN DEL SEGURO.

7.- Comienzo y duración.

El seguro comienza desde el momento en que las mercancías salen del almacén o lugar de almacenamiento situado en el punto indicado en este seguro para el inicio del viaje y continuará en vigor durante el curso ordinario del viaje.

8.- Terminación.

Este seguro terminará cuando se dé una cualquiera de las siguientes circunstancias:

8.1.- La entrega de la carga asegurada en el almacén del consignatario o en otro almacén o lugar de almacenamiento final situado en el punto de destino indicado en el seguro; u

8.2.- Variante A.

La entrega de la carga asegurada en cualquier otro almacén o lugar de almacenamiento, antes de que llegue al punto de destino indicado en el seguro o en ese punto de destino, que el asegurado elija:

8.2.1.- Bien para su almacenamiento fuera del curso ordinario del viaje,

8.2.2.- Bien para su asignación o distribución; u

Variante B.

Toda recepción de la carga asegurada por el asegurado, el cargador, el consignatario o sus representantes u otras personas autorizadas antes del momento en que normalmente terminaría el seguro conforme a lo dispuesto en la cláusula 8.1; u

8.3.- La expiración de un plazo de..... días después de haberse terminado de descargar la carga asegurada del buque de navegación de altura en el puerto final o lugar de descarga; u

8.4.- La descarga de la carga asegurada del buque de navegación de altura en el puerto final o lugar de descarga y el comienzo de su viaje a un punto de destino distinto del indicado en este seguro.

9.- Continuación.

9.1.- Este seguro continuará en vigor, sin perjuicio de lo dispuesto en las cláusulas 8 y 9.2. sobre su terminación, durante los retrasos ajenos a la voluntad del asegurado, durante cualquier desviación, descarga forzosa, reembarque o transbordo y durante cualquier variación de la expedición causada por el ejercicio de cualquier facultad concedida a los armadores o a los fletadores en virtud del contrato de transporte o de fletamento.

9.2.- Cuando, a causa de circunstancias ajenas a la voluntad del asegurado, el contrato de transporte o de fletamento termine en un puerto o en un lugar distintos del punto de destino en él indicado o el viaje termine de otro modo antes de que se entregue la carga asegurada conforme a lo dispuesto en la cláusula 8, este seguro terminará también a menos que se notifique sin demora aquel hecho a los aseguradores y que se pida que continúe la cobertura. En ese caso este seguro permanecerá en vigor, con sobreprima si lo solicita el asegurador,

9.2.1.- Bien hasta que la carga asegurada se evenda y entregue en tal puerto o lugar o, salvo que se haya pactado expresamente otra cosa, hasta que haya expirado un plazo de.....días después de su llegada a tal puerto o lugar, si este plazo expira antes.

9.2.2.- Bien, si la carga asegurada se reexpide dentro del mencionado plazo de.....días (o de cualquier prórroga pactada de ese plazo) al punto de destino indicado en este seguro o a cualquier otro punto

de destino, hasta que este seguro termine conforme a lo dispuesto en la cláusula 8.

4.4.3.5.- LÍMITE DE LA INDEMNIZACIÓN.

10.- Reglas generales.

10.1.- Valor pactado y valor asegurable.

10.1.1.- Si en este seguro se declara un valor pactado, ese valor pactado será vinculante para el asegurado y el asegurador como valor de la carga asegurada, salvo en caso de fraude.

10.1.2.- A falta de un valor pactado, el valor asegurable de la carga será:

Variante A.

El valor indicado en la factura comercial o, si no hay tal factura, el valor de mercado de la carga en el momento y el lugar del comienzo de la cobertura, más

10.1.2.1.- Si no están ya incluidos, el flete y los demás gastos inherentes al transporte, los derechos de aduanas, los gastos del seguro y

10.1.2.2.- Un beneficio previsto del.....%.

Variante B.

El valor de mercado en el punto de destino en el momento de la llegada de la carga o, si no llega ésta, en el momento en que debería haber llegado al punto de destino.

10.1.3.- Si no se ha pactado ningún valor y la expresión "valor pactado" se utiliza en otras disposiciones de este seguro, se entenderá que esa expresión designa también el valor asegurable, tal como se define en la cláusula 10.1.2.

10.2.- Suma asegurada.

La suma asegurada representa el límite de la responsabilidad total del asegurador en virtud de la Parte A y las cláusulas 4 y 5 de la Parte C. No obstante, en el caso de las demandas presentadas en relación con la cláusula 6 de la Parte C se aplican límites distintos conforme a lo dispuesto en esa cláusula.

10.3.- Infraseguro y supraseguro.

10.3.1.- Si la suma asegurada es inferior al valor pactado, el asegurador sólo responderá de toda pérdida cubierta por este seguro en la proporción que la suma asegurada represente respecto del valor pactado.

10.3.2.- Si la suma asegurada supera el valor pactado, el asegurado no podrá obtener una cantidad superior al valor pactado.

10.4.- Infravaluación.

Variante A.

Cuando el asegurado pueda exigir una indemnización en virtud de las cláusulas 5 y/o 6 de la Parte C, no se reducirá la indemnización pagadera en virtud de este seguro por el hecho de que el valor pactado sea inferior al valor real o al valor contribuyente de la carga asegurada.

Variante B.

10.4.1.- Cuando el asegurado pueda exigir una indemnización en virtud de la cláusula 5 de la Parte C de este seguro, salvo en caso de sacrificio de la carga por avería gruesa, y el valor pactado sea inferior al valor contribuyente íntegro de la carga, el asegurador sólo pagará la avería gruesa, el salvamento y los gastos de salvamento en la proporción que el valor pactado represente respecto del valor contribuyente íntegro.

10.4.2.- Si la carga hubiere sufrido daños cubiertos por este seguro y el importe de estos daños tuviere que deducirse del valor contribuyente, se deducirá el mismo importe del valor pactado al determinar si el valor pactado es inferior al valor contribuyente.

10.5.- Coaseguro.

Si dos o más aseguradores son responsables en virtud de este seguro:

10.5.1.- Cada asegurador responderá sólo de la proporción que le corresponda de la demanda de indemnización, que es la misma proporción en que está su cuota respecto de la suma asegurada, y en modo alguno podrá ser considerado responsable solidariamente con sus coaseguradores.

10.5.2.- Variante A.

Cada asegurador conviene en someterse a la jurisdicción de los tribunales del fuero del primer asegurador respecto de todos los litigios que surjan en relación con este seguro. El primer asegurador será autorizado por sus coaseguradores a aceptar y gestionar en su nombre la incoación de procedimientos judiciales.

11.- Pérdida total.

11.1.- La demanda por una pérdida causada por un riesgo asegurado podrá presentarse por pérdida total, tal como se define en este seguro o en otro caso por pérdida parcial.

11.2.- Existe pérdida total real cuando la carga asegurada ha sido destruida o dañada de tal modo que deja de ser una cosa del género asegurado o cuando el asegurado ha sido privado sin remedio de la carga.

11.3.- Existe pérdida total presunta cuando el buque que transporta la carga ha desaparecido con la carga asegurada y no se han recibido noticias del buque ni de la carga durante un plazo prudencial que no exceda de.....meses.

11.4.- Existe pérdida reputada total

11.4.1.- Cuando el asegurado ha sido privado del libre uso y disposición de la carga asegurada, y

11.4.1.1.- Es improbable que pueda recuperarla en un plazo prudencial que no exceda de.....meses, o

11.4.1.2.- No pueda recuperarla sin realizar un desembolso que exceda de su valor al recuperarla;

11.4.2.- Cuando la carga asegurada haya sido dañada y no pueda ser reparada o reacondicionada y reexpedida hasta su punto de destino sin:

11.4.2.1.- Sufrir una pérdida total real antes de la llegada, o

11.4.2.2.- Realizar un desembolso que exceda de su valor a la llegada.

11.5.- Cuando válidamente se presenta una demanda por pérdida total indemnizable en virtud de este seguro, el importe pagadero por el asegurador será la suma asegurada en relación con la carga.

12.- Abandono.

12.1.- Cuando el asegurado opte por presentar una demanda de indemnización por pérdida reputada total en vez de por pérdida parcial, o en caso de pérdida total presunta, el asegurado notificará con razonable diligencia al asegurador su propósito de abandonar por cuenta de éste lo que reste de la carga.

12.2.- Salvo que la ley aplicable disponga otra cosa al respecto, la notificación de la declaración de abandono no es necesaria si, en el momento de recibir el asegurado noticia fidedigna del siniestro, tal notificación no pudiera redundar en beneficio del asegurador o si éste hubiera renunciado expresamente al requisito de tal notificación.

12.3.- La declaración de abandono podrá expresarse en cualesquiera términos que indiquen el propósito del asegurado de abandonar incondicionalmente por cuenta del asegurador su interés sobre la carga. El asegurador pondrá en conocimiento del asegurado su aceptación o rechazo de la declaración de abandono en un plazo razonable a contar de la fecha en que ésta haya sido notificada.

12.4.- Si la declaración de abandono se hubiere notificado conforme a lo dispuesto en la presente cláusula, la negativa del asegurador de aceptar el abandono no afectará a los derechos del asegurado.

12.5.- Si se acepta la declaración, el abandono es irrevocable y la aceptación de la declaración de abandono constituye reconocimiento concluyente de responsabilidad por el siniestro y bastanteo de la declaración. Aceptado el abandono, el asegurador podrá, si lo desea, hacer suyo lo que reste de la carga, con todos los derechos y obligaciones incorporados a la misma.

13.- Pérdidas parciales.

13.1.- Pérdida total de parte de la carga.

Cuando se haya perdido totalmente parte de la carga, el asegurado tendrá derecho a que se le indemnice la proporción del valor pactado, si se ha pactado un valor, o del valor asegurable, si no se ha pactado ningún valor, que el valor asegurable de la parte perdida represente respecto del valor asegurable de la totalidad.

13.2.- Daños.

13.2.1.- Cuando se haya entregado dañada en el punto de destino la totalidad o cualquier parte de la carga, el asegurado tendrá derecho a que se le indemnice la proporción del valor pactado, si se ha pactado un valor, o del valor asegurable, si no se ha pactado ningún valor, que la diferencia entre los valores brutos de la carga en buen estado y de la carga dañada en el punto de destino represente respecto del valor bruto de la carga en buen estado.

13.2.2.- Si el asegurado opta por hacer que se reacondicione o se repare cualquier parte de la carga que haya sido entregada dañada en el punto de destino, podrá, si así lo prefiere, pedir que se le reembolse el costo razonable de tal reacondicionamiento o reparación en el momento de la llegada al punto de destino.

4.4.3.6.- INTERÉS ASEGURABLE.

14.1.- Para obtener una indemnización en virtud de este seguro, el asegurado ha de tener, en el momento del siniestro, un interés asegurable en la carga asegurada.

14.2.- Sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula 14.1, el asegurado tendrá derecho a recibir una indemnización por todo siniestro asegurado que se produzca durante el viaje cubierto por este seguro, aunque el siniestro se haya producido antes de concertarse el contrato de seguro, a menos que el asegurado conociera el siniestro y el asegurador no.

KATHIA SAMANTA ORTÍZ MERCADO



CAPÍTULO 5.

“LOS RIESGOS”



CAPÍTULO 5.

“LOS RIESGOS”

Como se explicó en el capítulo anterior, los riesgos consisten en la posibilidad de que se de un acontecimiento futuro, que puede ser incierto, o bien de plazo indeterminado, convirtiéndose así en un elemento material del contrato de seguro marítimo, ya que estos son transmitidos al asegurador al momento de contratar, del cual se deduce la obligación de éste de indemnizar al asegurado.

Entre los muchos riesgos existentes en la navegación es importante señalar uno de los más importantes: “el abordaje”, mismo que consiste en el

choque entre dos o más buques o embarcaciones susceptibles de navegar.

Asimismo, ya sea que haya ocurrido un abordaje o cualquier otro siniestro, es importante señalar que casi siempre es necesario que el capitán del o los buques siniestrados recurran a la asistencia o salvamento para poder proteger los bienes o hasta la vida, tanto de los pasajeros y tripulantes, como la suya misma.

CAPÍTULO 5.

“LOS RIESGOS”

5.- CONCEPTO DE RIESGOS.

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

Dentro de la ocurrencia de un riesgo encontramos la posibilidad de que este ocurra, que hace referencia al estado potencial de ocurrencia”.²²⁷

Para el caso de la casualidad, los podemos dividir en riesgos puros y riesgos especulativos:

1.- RIESGOS PUROS: Son aquellos que en caso de ocurrir, ocasionan pérdidas, como pueden ser la muerte, incendio y robo entre otros.

Este tipo de riesgos son independientes de la voluntad del hombre, pero forma parte de la vida cotidiana.

2.- 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 y los juegos de azar, por mencionar solo algunos.

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

1.- RIESGOS PERSONALES: Son aquellos que afectan a la integridad física de las personas, con respecto a ello podemos decir: el riesgo de morir, de invalidarse, de llegar a viejos y de accidentes.

RIESGOS PATRIMONIALES: Como su nombre lo indica, son los que afectan el patrimonio de las personas, como el robo, incendio, colisión, daños a terceros y responsabilidad civil entre otros.

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

²²⁷ TAVERA PÉREZ, LUIS ALEJANDRO. TESIS EL SEGURO MARÍTIMO. E.N.E.P. ACATLÁN, UNAM. MÉXICO. 1999.

1.- RIESGOS OBJETIVOS: Son los que pueden ser medidos y se les define como la relación entre la pérdida real y la probable.

2.- RIESGOS SUBJETIVOS: Hacen referencia a la incertidumbre que provoca un estado emocional del individuo.

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

1.- RIESGOS FÍSICOS: Son propios de las personas como son la muerte y la invalidez.

2.- RIESGOS MATERIALES: Son propios de los bienes.

Los riesgos dentro de la navegación pueden dividirse en riesgos normales y riesgos extraordinarios.

1.- 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 le llamaremos peligro de mar. Se pueden definir los peligros de 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 y apresamiento.

Entendemos como riesgos normales; aquellos que pueden ser cubiertos en una póliza de seguro marítimo de tipo ordinario, lo cual se tratará de casos como: explosión o rayo, furia de la naturaleza, varada, hundimiento, incendio y abordaje del buque, más las responsabilidades por averías gruesas."²²⁸

2.- RIESGOS EXTRAORDINARIOS: "Los riesgos extraordinarios en la navegación son aquellos que no pueden ser cubiertos en la póliza de seguro marítimo ordinaria, sino que tienen que tomar seguros por separado"²²⁹

De los riesgos de la navegación podemos decir que se dividen de la siguiente forma:

- 1.- Abordaje;
- 2.- Arribada forzosa;
- 3.- Avería General o común;
- 4.- Naufragio;
- 5.- Apresamiento.

²²⁸ IBIDEM. OP. CIT.

²²⁹ IDEM.

5.1. ABORDAJE.

Entendemos por abordaje el choque entre dos o más buques o embarcaciones susceptibles de navegar (lo cual significa excluir las colisiones entre buques y otros bienes que no respondan al mismo concepto), debido a causa fortuita o falta de precauciones y vigilancia, ocasionándose daños originando así un siniestro marítimo., es decir, que dos buques choquen borda con borda. "El abordaje es llamado por los italianos "choque" y por los ingleses y otros pueblos europeos "colisión".

En nuestro país, la Ley de Navegación vigente nos dice en su artículo 111 que: "se entiende por abordaje a la colisión ocurrida entre dos o más embarcaciones o entre estas y artefactos navales flotantes."²³⁰

De la definición anterior se deduce que para que haya abordaje debe resultar un daño a consecuencia del contacto material entre dos o más buques, además, también nos habla de colisiones con artefactos navales, cosa que difiere mucho de la doctrina internacional, puesto que como la misma Ley de Navegación nos dice en su artículo 2o: "Artefacto naval: toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas.....", y como anteriormente se dijo, los abordajes deben darse entre buques o artefactos susceptibles de navegar. es decir que no existe abordaje, técnicamente hablando, cuando un buque choca contra un cuerpo fijo, por ejemplo, un iceberg o un buque sumergido²³¹.

Los elementos del concepto de abordaje son: **a) contacto material; b) entre dos o más buques; c) daños resultantes.**

Al respecto González Lebrero²³² nos dice que el hecho de que exista un contacto material responde a la más lógica noción de abordaje, pero debemos señalar que sin que ello implique modificación a ese concepto, en algunas situaciones en que no existe contacto material se aplica igualmente, por extensión, el correspondiente régimen legal previsto para los abordajes, cosa que se desprende del art. 13 de la Convención Internacional de Bruselas de 1910 sobre Abordajes, que nos dice "La presente Convención se extiende a la reparación de los daños que, ya sea por ejecución u omisión de una maniobra o por inobservancia de los reglamentos, un buque hubiera causado a otro buque, o a los objetos y personas que se hallaran a su bordo, también en el caso en que no hubiera habido abordaje". El mismo González Lebrero nos dice que el

²³⁰ LEY DE NAVEGACIÓN OP. CIT. ART. 111.

²³¹ OLIVERA DE LUINA, OMAR MANUAL DE DERECHO MARÍTIMO. 1ª EDICIÓN. EDITORIAL, PORRÚA, MÉXICO. 1981. pag. 129

²³² GONZÁLEZ LEBRERO, RODOLFO MANUAL DEL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN 3a EDICIÓN, EDITORIAL, EDICIONES DE PALMA. BUENOS AIRES. 1979

Tratado de Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940, establece un criterio similar en el art. 11 al extender la aplicación a sus disposiciones "a la reparación de los daños causados como consecuencia del pasaje o navegación de un buque por la proximidad de otro aun cuando no exista el contacto material".

El abordaje como tal, es una forma de dar nacimiento a muchas figuras jurídicas, es decir, en caso de que se presente el hundimiento de uno de los buques, nos encontraremos frente a la figura de un naufragio; si el capitán, después del choque, encalla el buque intencionalmente, o solicita ayuda para salvarlo junto con el cargamento, podrá dar lugar a averías comunes, etc. También del hecho de que ocurra un abordaje pueden surgir responsabilidades o de carácter civil, o de carácter penal, todo como resultado o consecuencia directa del abordaje. Es por tal motivo, que los perjudicados por el abordaje pueden ejercitar un derecho reclamando una indemnización por los daños o perjuicios causados en contra de quién resulte responsable, un ejemplo de esto es lo que nos dice el artículo 826 del Libro Tercero del Código de Comercio Español que a la letra dice:

"Si un buque abordase a otro, por culpa, negligencia o impericia del capitán, piloto u otro cualquier individuo de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial".²³³

Para poder entender mejor el tema de los abordajes en México, al igual que en el capítulo anterior, mostraremos una cláusula vigente en materia de abordajes.

Cláusula de abordajes.

La Compañía indemnizara al asegurado por cualquier suma ocualesquier sumas pagadas por el Asegurado a cualquier otra persona o personas, en virtud de la responsabilidad legal del asegurado a consecuencia de daños por:

1.- La pérdida de o el daño a cualquier otro buque o los bienes cargados a bordo del mismo.

2.- El retraso de o pérdida de uso del otro buque o de los bienes cargados a bordo del mismo.

3.- Avería gruesa, gastos de salvamento o salvamento bajo contrato, en lo que se refiere al otro buque o los bienes cargados a bordo del mismo. En donde dicho pago por parte del asegurado es a

²³³ CÓDIGO DE COMERCIO ESPAÑOL. Art. 826.

consecuencia de que la embarcación, asegurada bajo los términos de esta póliza, sufra un abordaje con cualquier otra embarcación.

La indemnización otorgada bajo los términos de esta cláusula será además de la indemnización otorgada bajo los demás términos y condiciones de esta póliza, y está sujeta a las siguientes estipulaciones:

1.- Si la embarcación asegurada sufre un abordaje con otro buque y ambos buques fueran culpables, entonces a menos que la responsabilidad de los propietarios de uno o ambos buques quedara limitada legalmente, la indemnización bajo los términos de esta cláusula será calculada de acuerdo con el principio de responsabilidades cruzadas, como si los propietarios de cada uno de los buques estuvieran obligados a pagar a los propietarios del otro buque una parte proporción de sus daños, tal y como se hubiera determinado apropiadamente al establecer el saldo o la cantidad pagadera por o a favor del asegurado a consecuencia del abordaje.

2.- La responsabilidad total de la Compañía, no excederán, bajo ninguna circunstancia, de su parte proporcional del valor asegurado de la embarcación asegurada bajo esta póliza, en lo que se refiere a cualquier abordaje.

3.- Además, la Compañía pagará los costos legales incurridos por el Asegurado o que el Asegurado tiene la obligación de pagar por haber impugnado su responsabilidad o al intentar limitar su responsabilidad, siempre que dichos costos sean incurridos con el consentimiento previo de la Compañía.

5.1.1. CLASES DE ABORDAJE.

Los abordajes pueden ocurrir por distintas causas, por lo que se comprometen de diversa manera la responsabilidad de los buques, surgiendo así un trato distinto. En el derecho romano, por ejemplo, sólo se conocía el abordaje culposo y el fortuito, posteriormente fueron añadidos a la lista los abordajes dudosos, mismos que aparecen por primera vez en los Roles de Olerón y posteriormente por el Código Francés.

5.1.2. ABORDAJE FORTUITO.

Los abordajes fortuitos "son aquellos causados por circunstancias que el hombre no pudo prever ni impedir"²⁴. Es decir, el abordaje fortuito es aquel en el cual el choque es ocasionado por un hecho imprevisto, o que

²⁴ HORS Y BAUS, PEDRO. TRATADO DE LOS SEGUROS DE TRANSPORTES. EDITORIAL GUSTAVO GILI S.A. BARCELONA. 1944. páig.438

previsto no ha podido evitarse, son abordajes producidos por la imposibilidad absoluta de prever y la imposibilidad absoluta de obrar.

En el abordaje fortuito, el acontecimiento del mismo, no es ocasionado por la inobservancia de las normas de prevención, ni por conductas náuticas negligentes, realmente son casos excepcionales, que no dejan duda alguna acerca de las causas del accidente, sino que por el contrario, ofrecen pruebas plenas de un factor causal que excluye cualquier culpa.

Con respecto a los abordajes fortuitos y lo referente a los daños resultantes del mismo, nos habla el artículo 2o de la Convención de Bruselas de 1910 en materia de abordajes: "Si el abordaje fuera fortuito, si fuese debido a un caso de fuerza mayor o si existieran dudas con respecto a las causas del abordaje, los perjuicios serán soportados por los que los hubieran sufrido.

Esta disposición permanece aplicable en el caso de que ya sea los buques, o uno de ellos, estén fondeados en el momento del accidente".

5.1.3. ABORDAJE CULPOSO.

El abordaje culposo surge siempre que los daños hayan sido ocasionados con dolo o culpa, es decir, que los daños son consecuencia de una conducta antijurídica, misma que consiste en la acción u omisión opuestas a toda obligación fijada por la ley para prevenir abordajes.

Una vez ocurrido un abordaje culposo, pueden reclamarse dos acciones:

- 1.- Acción en reclamación de daños y perjuicios contra el o los autores de la falta que lo ocasionó, cuando son conocidos personalmente;
- 2.- Acción en responsabilidad contra el o los propietarios o armadores de los buques, que son los superiores de los autores de los abordajes.

Esta doble acción es ejercitable para todos los interesados que sufrieron algún daño por el abordaje culpable en sus bienes o sus personas.²¹⁵

Una de las cosas que diferencia principalmente al abordaje fortuito del culposo, es que en este último existe el dolo, es decir, la intención de producir el abordaje para causar un daño a intereses ajenos. En las legislaciones de carácter penal, esto se sanciona como la forma más grave

²¹⁵ OLVERA DE LUNA, OMAR. OP. CIT. pág. 130.

del abordaje. Pero obviamente que si el responsable no incurrió en dolo scilicet en culpa, este no será sancionado penalmente.

5.1.4. ABORDAJE DUDOSO.

Este tipo de abordajes como ya mencionamos antes, es de nueva creación, y consiste en la duda que surge de no poder formar un criterio definitivo y acertado acerca de si ocurrió por circunstancias fortuitas o por culpa de uno o de ambos buques.

Asimismo, como ya se dijo antes, la Convención de Bruselas de 1910, incorpora este tipo de siniestros al abordaje fortuito, motivo por el cual, si existen dudas con respecto a las causas del abordaje, la solución es la misma que la prevista para los abordajes fortuitos.

5.1.5. TIPO DE CULPA EN CASO DE ABORDAJE:

A) UNILATERAL.

El primer tipo de culpa en materia de abordajes es el de tipo unilateral, misma que sucede cuando solo uno de los buques es el responsable, y por tal motivo, él debe cargar con todas las consecuencias del accidente, tanto en lo que respecta a ese buque como en lo que se refiere al otro u otros, tal y como lo indica el artículo 359 del código de comercio argentino: "Si el abordaje es causado por culpa de uno de los buques, el culpable debe indemnizar todos los daños producidos".²³⁰

B) CULPA CONCURRENTENTE.

Sucede con bastante frecuencia, que los abordajes ocurran por culpa concurrente, esto es, por la realización en mayor o menor grado de conductas antijurídicas por parte de los capitanes de los buques participantes en el siniestro.

Una vez ocurrido un abordaje por culpa concurrente, debe de tomarse en cuenta la proporción de la culpa de cada uno de los participantes, y al respecto el artículo 360 del ordenamiento argentino nos dice: "Cuando exista culpa concurrente en un abordaje, cada buque es responsable en proporción a la gravedad de su culpa. Si la proporcionalidad no puede establecerse, la responsabilidad será soportada por partes iguales.

Sin embargo, respecto de las indemnizaciones por daños derivados de muerte o lesiones personales, los buques responden solidariamente,

²³⁰ código de comercio argentino. art. 359.

salvo el derecho regresivo del que pague una suma superior a la que le corresponde soportar, conforme a aquella proporcionalidad".²³⁷

5.1.6. REPARACIÓN DE DAÑOS Y PERJUICIOS EN CASO DE ABORDAJE.

En lo que respecta a la reparación de daños y perjuicios derivados de un abordaje, hay que tomar en consideración el principio general que existe en materia de responsabilidad extracontractual, mismo que consiste en que: *el responsable debe colocar a la parte perjudicada dentro de lo posible en la misma situación en que se hallaría si el accidente no hubiese sucedido*²³⁸. Lo anterior incluye tanto los daños y perjuicios derivados directamente del hecho, así como los que ocurran como resultado del abordaje.

A continuación mencionaremos las acciones de reparación que corren a cargo del responsable del abordaje:

1.- Si el buque se pierde totalmente: El culpable debe de cubrir el valor total del mismo, siempre y cuando la pérdida haya ocurrido como consecuencia directa del abordaje.

2.- Si el buque sólo sufrió averías: El responsable tiene la obligación de ordenar un peritaje, y así determinar el monto de las reparaciones necesarias para colocar al bien en la misma situación que se hallaba antes del accidente, siempre y cuando dichas reparaciones sean resultado del abordaje y no correspondan a averías anteriores.

3.- Indemnizar por sumas invertidas o dejadas de percibir. Debido a que el abordaje tiene como resultado la inmovilización del buque para su reparación, es necesario indemnizar al armador o propietario con el monto de los gastos que estos han invertido o han dejado de percibir, previa deducción de los desembolsos que para obtener esos ingresos no se han realizado. Uno de los requisitos para hacer válido lo anterior es que el perjudicado compruebe las pérdidas en base a los resultados de la explotación del buque en el periodo anterior al hecho.

Un claro ejemplo de lo anterior es el artículo 364 de la ley argentina que a la letra dice:

"La indemnización que el responsable o responsables sean condenados a pagar debe resarcir los perjuicios que puedan ser considerados, normal o razonablemente, una consecuencia del abordaje, excluyéndose todo enriquecimiento injustificado".²³⁹

²³⁷ *ibidem*. op. cit. Art. 360

²³⁸ GONZÁLEZ LEBRERO, RODOLFO. *IBIDEM*. pág. 470.

²³⁹ CÓDIGO DE COMERCIO ARGENTINO. OP. CIT. Art. 364

Con respecto a la prescripción de la acción por reparación, el mismo ordenamiento nos dice en su artículo 370 que:

"Las acciones emergentes de un abordaje prescriben por el transcurso de dos (2) años contados a partir de la fecha del hecho. En el caso de culpa concurrente entre los buques, o entre los integrantes de un convoy o de un tren de remolque, las acciones de repetición en razón de haberse pagado una suma superior a la que corresponda, prescriben al cabo de un (1) año contado a partir de la fecha del pago".²¹⁰

5.1.7. NORMAS INTERNACIONALES RELATIVAS AL ABORDAJE.

Durante los siglos XVIII y XIX, tanto el invento como la popularización de los barcos impulsados por máquinas de vapor, creó la necesidad de prevenir en lo posible los accidentes causados por buques, motivo por el cual los países propietarios de flotas mercantes o de guerra, se vieron en la necesidad de modificar las antiguas costumbres de navegación, así como implementar nuevas reglas sobre la materia. Con respecto a lo anterior, el mexicano Alejandro Sobarzo nos dice que: "*Para que pueda existir el debido orden en el mar, es indispensable la unificación de ciertas normas relativas a la navegación. Si cada Estado legislara caprichosamente reinaría una situación caótica que entorpecería el tráfico marítimo y amenazaría continuamente las relaciones internacionales*".²¹¹

Una vez creadas tales medidas de navegación, los países responsables de ello intentaron generalizarlas a nivel mundial a través de un Tratado Internacional; Quienes tomaron la iniciativa de aplicar dichas reglas a sus embarcaciones, fueron Francia e Inglaterra, mismos que a partir de 1848 adoptaron un sistema uniforme de alumbrado para los buques de vapor; para 1862, decretaron en común un reglamento sobre luces y señales, y sobre la marcha de los buques, dicho sistema fue propuesto a otras potencias marítimas, mismas que lo aceptaron totalmente. El reglamento antes mencionado fue revisado en la Conferencia Internacional de Washington, convocada por los Estados Unidos de Norteamérica en 1889, y una vez aprobado, se decretaron distintos reglamentos a nivel nacional, mismos que fueron aceptados por la mayoría de las potencias marítimas.

Otras conferencias Internacionales donde fueron tratados temas sobre abordajes, fueron las de Amberes de 1885, Bruselas de 1888, la reunión del Instituto de Derecho Internacional celebrada en Lausana, 1888, el Congreso de Génova de 1892²¹², las cuales no obtuvieron éxito

²¹⁰ ÍBIDEM. OP. CIT. Art. 370.

²¹¹ SOBARZO, ALEJANDRO REGIMEN JURIDICO DEL ALTA MAR, 1a. EDICIÓN, EDITORIAL PORRÚA, MEXICO, 1985, pág. 55

²¹² En esta conferencia se recomendó la aplicación de la ley de la bandera para solucionar los conflictos de leyes, asimismo, se propuso la formación de un Tribunal Internacional para tratar las causas de abordaje.

alguno, y no fue sino hasta el año de 1897, cuando se creó el Comité Marítimo Internacional, surgiendo así una importante participación de las potencias marítimas para unificar reglas. Posteriormente surgen conferencias como las de Bruselas, 1897, Amberes, 1898, Londres, 1899, París, 1900, y Hamburgo, 1902, hasta llegar finalmente a la Conferencia de Bruselas inaugurada en 1905, la cual concluye con la aprobación de una Convención Internacional sobre Abordajes, el 23 de septiembre de 1910, misma que tuvo gran aceptación a nivel mundial.

Con el paso de los años, los Estados han reconocido la importancia de unificar reglas de prevención en materia de abordajes, así como lo valioso de su obligatoriedad. Por lo antes dicho, se han creado convenciones como la Convención sobre la Alta Mar y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

5.1.8. SEÑALES PARA PREVENIR ABORDAJES.

Las señales que hacen los buques entre sí o con tierra, mismas que como ya vimos han sido unificadas para su mayor entendimiento, se dividen en dos grupos principalmente:

- 1.-Señales visuales y acústicas: hechas a través de banderas, luces y objetos en forma de conos, cilindros o esferas; y
- 2.-Señales radiotelegráficas: hechas por medio de instalaciones de esta clase.

Con respecto a las señales utilizadas por buques a principios del siglo XX, se publicaron distintos códigos de señales, entre los cuales destacaba el del Capitán Marryat, publicado en 1817, el cual era uno de los más aceptados, pero tal y como lo demostró el Ministerio de Comercio de Inglaterra (Board of Trade), existía la necesidad de crear un código de carácter internacional, motivo por el cual nombró, en 1855, una comisión para que elaborara un código de señales que reuniera las características necesarias, dicho ordenamiento fue publicado por el Ministerio de Comercio en 1857, siendo aprobado por la mayoría de los países marítimos.

Para el año de 1887, el Ministerio nombró un Comité para actualizar el Código de 1857, mismo que estaba quedando obsoleto ante la modernización de la materia, y por lo tanto había que ponerlo al día; El Comité publicó su informe dos años después, siendo discutido por las principales potencias marítimas en una conferencia reunida en Washington en 1889, pero no fue sino hasta el año de 1897, cuando quedó terminada la edición.

La edición de 1889 del código internacional sobre señales demostró su ineficacia durante la Primera Guerra Mundial, ya que con frecuencia las señales se interpretaban erróneamente. Además de lo antes dicho, se pensó en la posibilidad de añadir al viejo código un nuevo tipo de señales: las radiotelegráficas, mismas que permitirían la comunicación entre navegantes que hablasen distintas lenguas, ya que las comunicaciones entre los navegantes que hablan distintos idiomas actualmente se hacen en inglés, pero existen gentes de mar que únicamente conocen su lengua materna, cosa que constantemente ocasiona problemas, ya que esto origina una serie de siniestros por el no entendimiento de los navegantes.

Por lo antes expuesto, fue necesario hacer uso de la tecnología y crear un código internacional de señales por radio que facilitara la comunicación entre buques de distintas nacionalidades

Con motivo de lo anterior, se celebró en la capital de los Estados Unidos la Conferencia Radiotelegráfica Internacional en el año de 1927, donde el Gobierno de Gran Bretaña propuso una revisión del código. Dicha Conferencia tuvo como resultado la compilación del Código en dos tomos, uno para señales visuales y acústicas y otro para usarlo por radiotelegrafía, asimismo, se declaró su carácter de internacional y se ordenó se hiciese ediciones en siete idiomas, alemán, español, francés, inglés, italiano, japonés y noruego.

Más adelante, en el año de 1930, fue realizada la Conferencia de Lisboa, donde se realizaron trabajos con respecto a la unificación de advertencias o señales que han de darse desde la costa a los buques que atraviesen el mar territorial, entren a puerto, o sobre barcos-faros tripulados, situados fuera de su puesto normal²⁴³, ya que si bien es cierto que el Estado ribereño está obligado a colocar las señales correspondientes, en esa época dichas señales no eran uniformes, por lo que causaban confusión entre los navegantes que al no interpretarlas adecuadamente se encontraban expuestos a un sinnúmero de peligros.

Una vez acordada la unificación de señales marítimas, los Estados contratantes adoptaron el nuevo reglamento, mismo que habla de: "avisos de borrascas que pueden afectar a la localidad; a las señales de marca y de altura del agua; y a las señales relativas a los movimientos de buques a la entrada de los puertos o de los canales importantes, respectivamente"²⁴⁴.

Pero no fue sino hasta finales de la década de los setentas (siglo XX), cuando en verdad se tomó una conciencia real con respecto a la señalización, ya que hasta el año de 1976, todavía se podían registrar

²⁴³ Cuando un buque-faro no se encuentre en su puesto (ya sea por estar fuera de amarras, o porque se dirija a su puesto o a un puerto) no debe emitir sus señales características, sino otras estipuladas para tal acontecimiento.

²⁴⁴ ÍBIDEM pag. 59

mundialmente el uso de más de treinta diferentes sistemas de boyado, puesto que desde la aparición de las boyas luminosas a finales del siglo XIX, los países nunca se pusieron de acuerdo en como utilizarlas, por ejemplo: algunos utilizaban luces rojas para señalar el lado de babor en los canales, otros las utilizaban en el lado de estribor.

Lo anterior tenía como resultado la creación de una serie de confusiones entre todos los navegantes, en especial de noche, ya que se exponían a muchos peligros por no entender el significado real de la luz a la que se estaban enfrentando, ya que esas señales podían referirse a peligros nuevos aún no cartografiados. Toda vez que los países 100% marítimos se percataron de los daños causados a sus flotas por la no correcta interpretación de la señalización marítima, fueron formulados dos sistemas de seguridad a los que se les denominaron A y B. El primero, que utilizara el color rojo para señalar el lado babor de los canales y otro que empleara ese mismo color para marcar el lado estribor.

Una vez formulados los sistemas A y B, la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM) unió ambas reglas para dar origen al "Sistema de Boyado Marítimo IALA", el cual ayudará a todos los navegantes del mundo a determinar su posición correcta para así poder evitar los peligros que eran ocasionados por la mala interpretación.

5.1.8.1. LUCES.

Como ya mencionamos en un principio, las señales visuales, son hechas a través de banderas, luces y objetos en forma de conos, cilindros o esferas, es decir, cualquier objeto que facilite la identificación de un peligro a una distancia muy lejana, siendo las señales más utilizadas las realizadas por medio de luces; y es por eso que en materia de luces se establece que estas se ajustarán a lo previsto en todo tiempo, desde la puesta del sol hasta su salida, intervalo durante el cual no se mostrarán otras luces, salvo las que no puedan confundirse con las reglamentarias o no ofrezcan condiciones de seguridad.

En cuanto a las señalizaciones deben de tomarse en cuenta las siguientes reglas²¹⁵:

1.- Un buque de propulsión mecánica en movimiento llevará:

a) En el palo trinquete o a proa de este palo, o si el buque carece de trinquete, en su parte de proa, una luz blanca brillante, dispuesta de manera que proyecte su luz sin interrupción en un sector de horizonte de 20 cuartas de la rosa, 10 cuartas a cada banda del buque; es decir, desde la proa hasta dos cuartas a popa del través de cada costado. Esta luz tendrá un alcance o será visible a cinco millas, como mínimo.

²¹⁵ OLIVERA DE LUÑA, OMAR. pág. 132 y 133.

b) A proa o a popa de la luz prevista en el párrafo anterior, una segunda luz de construcción y características semejantes. Esta segunda luz no es obligatoria para los buques de eslora inferior a 45.75 metros ni para los dedicados a faenas de remolque, pero pueden llevarla.

c) Estas dos luces blancas se colocarán en el plano longitudinal del buque, de manera que la de más a popa esté elevada 15 pies como mínimo sobre la situada más a proa. La distancia horizontal entre ambas luces blancas será por lo menos igual a tres veces su distancia vertical. La más baja de ellas, o la única en su caso, estará a una altura sobre la borda no inferior a 20 pies, y si la manga del buque es superior a 6.10 metros dicha altura sobre la borda será por lo menos igual a la manga, sin que sea necesario que exceda 40 pies. En todos los casos la luz o luces de tope irán situadas por encima y suficientemente alejadas de las otras del buque y superestructura que puedan perturbar su clara visión.

d) A estribor, una luz verde dispuesta de manera que se proyecte de modo ininterrumpido en un sector de horizonte de diez cuartas de la rosa; es decir, desde la proa hasta dos cuartas a popa del través de estribor. Esta luz será visible a una distancia de dos millas, como mínimo.

e) A babor, una luz roja dispuesta de manera que se proyecte de modo ininterrumpido en un sector de horizonte de diez cuartas de la rosa, es decir, desde proa hasta dos cuartas a popa del través de babor. Esta luz será visible a dos millas, como mínimo.

f) Las indicadas luces de situación, verde y roja, irán provistas de pantallas, colocadas entre la luz y el buque, que avancen como mínimo tres pies a proa de la luz, de manera que no se vean estas desde la proa del buque.

5.1.8.2. SEÑALES FÓNICAS

Otro de los métodos de señalización marítima como ya dijimos es el realizado a través de señales fónicas, ya que si bien es cierto, la señalización visual utilizada e interpretada correctamente, tiene una gran eficacia en materia de prevención, también lo es que el peligro de abordaje se intensifica cuando las malas condiciones meteorológicas disminuyen la visibilidad; es por tal motivo que un importante complemento de las señales visuales son las fónicas, toda vez que si estas no se pueden ver, si se pueden oír.

Una de las características principales de las señales fónicas es que también son de carácter obligatorio y por lo tanto deben ser emitidas por todos los buques tanto de día como de noche en los casos de niebla,

bruma, llovizna, nieve o chubascos, así como en cualquier otra circunstancia en que disminuya la visibilidad.

En cuanto a las reglas que deben cumplir los buques en materia de señalización fónica tenemos las siguientes:²¹⁶

a) Todo buque de propulsión mecánica debe ir provisto de un pito o sirena de sonoridad suficiente, accionado por vapor u otro medio que pueda reemplazarlo, y colocado de forma que su sonido no pueda ser interceptado por ningún obstáculo. Igualmente debe estar dotado de una bocina de niebla accionada mecánicamente, y de una campana; ambas suficientemente potentes. Todo buque de vela, de arqueo superior a 20 toneladas o más, debe estar provisto de una bocina de niebla y una campana como las definidas anteriormente.

b) Las señales prescritas para buque en movimiento, se harán:

1.- Por medio de pito en los buques de propulsión mecánica.

c) Tanto de día como de noche y con tiempo de niebla, bruma, llovizna, nieve o fuertes chubascos, así como en cualquier otra circunstancia que disminuyan la visibilidad, las señales descritas en este artículo, se harán del modo siguiente:

1.- Todo buque de propulsión mecánica en movimiento, con sus máquinas en función, hará oír un sonido largo con intervalos de dos minutos como máximo.

2.- Todo buque de propulsión mecánica en movimiento, pero con las máquinas paradas y sin arrancada, emitirá, con intervalos no superiores a dos minutos, dos sonidos largos separados por un intervalo de un segundo aproximadamente.

d) Cuando estén a la vista dos o más buques, el de propulsión mecánica que tenga que enmendar su rumbo de acuerdo con lo autorizado o prescrito, deberá indicar este cambio de rumbo por medio de las siguientes señales emitidas con el pito: Un sonido corto para indicar; "Caigo a estribor". Dos sonidos cortos para indicar "Caigo a babor"; Tres sonidos cortos para indicar: "Estoy dando atrás".

e) Cuando un buque de propulsión mecánica que, de acuerdo con las prescripciones de este deba conservar su rumbo y velocidad y se halle a la vista de otro buque y no esté seguro de que éste está tomando las medidas necesarias para evitar el abordaje, puede expresar su duda emitiendo con el pito una serie rápida de cinco sonidos cortos, por lo menos.

²¹⁶ IBDDEM págs. 133 y 134.

5.1.9. SEÑALES DE AUXILIO. SONORAS Y VISUALES.

Tratándose de señales sonoras y visuales de auxilio podemos mencionar las siguientes:

1.- Cuando un buque o hidroavión amarrado se encuentra en peligro y pida auxilio a otros buques, lo hará por medio de las siguientes señales, conjunta o separadamente:

a) Cañonazos u otras señales detonantes a intervalos de un minuto aproximadamente.

b) Un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla.

c) Cohetes o bombas que proyecten estrellas rojas, lanzados uno a uno y a cortos intervalos.

d) Una señal emitida por radiotelegrafía o cualquier otro sistema de señales formada por el grupo "...-----" del Código Morse.

e) Una señal radiotelefónica consistente en la palabra S.O.S.

f) La señal de socorro N.C. del "Código Internacional".

g) La señal de de gran distancia, consiste en una bandera cuadrada izada sobre o bajo una bola u objeto análogo.

h) Llamaradas a bordo (como las que pueden producirse quemando un barril de alquitrán, aceite, etcétera). y) Un cohete con paracaídas, de luz roja. Está prohibido el uso de cualquiera de estas señales salvo para indicar que un buque o hidroavión está en peligro, así como cualquier otra señal susceptible de ser confundida con las anteriores.

5.1.9.1. TITANIC. UNA SEÑAL MAL ENTENDIDA.

No hay en la toda la historia de la navegación mundial un caso más recordado y más ejemplificativo de lo que puede ser un siniestro marítimo que el "Titanic", ya que en la madrugada del lunes 15 de abril de 1912, con el hundimiento del trasatlántico más famoso de la historia se dejaron ver muchas anomalías en materia de seguridad marítima, aunadas a un mal entendimiento de las señales de auxilio como a continuación veremos.

El Titanic era un buque trasatlántico con 60,000 toneladas de desplazamiento, 271 metros de eslora, 28 metros de manga y 30 de puntal, es decir, era tan grande como tres canchas de fútbol y tan alto como un edificio de once pisos, además tenía una característica muy particular en materia de construcción: poseía un casco supuestamente insumergible debido a su doble fondo y un sistema de 16 compartimientos estancos, diseñados para mantenerlo a flote, aún en caso de colisión²¹⁷.

²¹⁷ El diseño del titanic era realmente bueno, ya que efectivamente sus 16 compartimientos podían mantener a flote al mismo buque, pero eso no se supo sino hasta la década de los noventas, cuando fueron analizados trozos del casco y se

Fue construido por la famosa compañía naviera británica "White Star Line", con apoyo financiero de la Gran Bretaña, en los astilleros de Harland & Wolff en Belfast, Irlanda del Norte, y matriculado en el puerto de Liverpool. El majestuoso buque, además de ser el reflejo de las más altas técnicas de ingeniería, se ha caracterizado por ser uno de los barcos más lujosos, es decir, algo similar a un palacio flotante, ya que entre sus innumerables comodidades contaba con baños turcos, amplias terrazas con palmeras, alta cocina, la mejor orquesta flotante, etc., obviamente todo esto en primera clase, donde únicamente viajaban 325 pasajeros, todos tan distinguidos como Bruce Smay, el presidente de la White Star, quien viajaba junto con el ingeniero naval responsable de la construcción, la señora Rothschild, el banquero Benjamín Guggenheim, Alfred Vanderbilt, Isidoro Strauss, excongresista y dueño de las tiendas Macy's y por supuesto el famoso coronel John Jacob Astor²⁸, quien poseía en aquella época una fortuna de más de 700 millones de dólares, y quien perdiera la vida en el hundimiento por haberle cedido su lugar en un bote salvavidas a una dama; de acuerdo con los pocos archivos que existen sobre el siniestro, se dice que en total viajaban a bordo 891 tripulantes y 1,316 pasajeros, de los cuales se sabe que 325 eran de primera clase, y 700 de ellos eran inmigrantes, la gran mayoría irlandeses.

Pero a pesar de lo maravilloso que era el trasatlántico, también se dice que tenía mala estrella, ya que su mala suerte comenzó desde el momento de su botadura, pues se dice que durante su primera prueba de navegabilidad embistió a un crucero, sufriendo ambos buques cuantiosos daños, cosa que no impidió que zarpara el día 10 de abril de 1912 (sólo cuatro días antes de la tragedia), del puerto inglés de Southampton con destino al puerto de Nueva York, ruta que cubriría en tan sólo seis días.

Dicho acontecimiento fue observado por cientos de personas en el puerto, y esperado por miles en el mundo, ya que la noticia de su majestuosidad y su rapidez llegó a oídos de muchas personas, motivo por el cual se llegó a pensar que el barco era tan perfecto que algunos se atrevieron a decir "Ni Dios mismo podría hundir este barco".. Otro acontecimiento desagradable que le ocurrió al Titanic fue al momento de zarpar, cuando el enorme remolino causado por sus hélices rompió las amarras de otro barco atracado en el muelle, con el que estuvo a punto de chocar, además, se originó un incendio en la caldera número 6, motivo por el cual el viaje estuvo a punto de cancelarse, pero la soberbia de sus propietarios y tripulantes los hizo seguir adelante alegando que el resto de las calderas era suficiente para impulsar el barco.

comprobó que lo que hizo que el buque sufriera tal daño, fue la mala calidad del acero empleado en su construcción, ya que este, al carecer de las características del acero, se partió como el fierro colado al caer. Lo anterior aunado al golpe lateral, hicieron la desgracia.

²⁸ Los pasajeros de primera clase se caracterizaban por ser norteamericanos o europeos muy acomodados, pero de acuerdo con algunos historiadores, se dice que en el Titanic también viajaba un mexicano de apellido Urchurtu, tío de Ernesto Urchurtu, exregente de la ciudad de México.

Una vez abandonado el puerto, el *titanic* realizaba una travesía normal en manos del capitán Smith, veterano marino de la línea White Star, a quien le correspondía el viaje inaugural de cada uno de los buques de la compañía, siendo este viaje el último en su basta carrera, y no solo porque el capitán decidió hundirse con su barco, sino que al llegar a Nueva York, el capitán se retiraría definitivamente de su puesto. Pero como era de esperarse, la mala suerte del *titanic* y la negligencia de sus tripulantes continuaron, y la noche del 14 al 15 de abril de 1912, tras cuatro días de navegación a toda máquina, y a sólo día y medio de llegar a su destino, surcaban las gélidas aguas del Atlántico a una velocidad de 22 nudos en una noche sin luna.

Pero como era costumbre, los pasajeros de primera clase vivían una noche más de fiesta a bordo del *Titanic*, mientras el telegrafista Jack Philips no dejaba de transmitir cables familiares o de hombres de negocios, haciendo caso omiso a los mensajes de advertencia que le fueron transmitidos desde las 9:00 de la noche de aquel frío domingo. Dichos mensajes eran enviados por otros buques que realizaban la misma ruta hacia Nueva York conocida con el nombre de *Terranova*, esos mensajes fueron los siguientes, “el primero provenía del vapor *Caronia*, quien previno al capitán Smith, más tarde, un operador del *Titanic* entregó personalmente al capitán una alerta del *Baltic*, la cual decía: “Icebergs y grandes cantidades de hielo en latitud 4151´N, longitud 4952´W”, este mensaje fue turnado a Bruce Smay, presidente de la compañía, quien lo leyó y guardó en su bolsillo sin hacer comentarios. El *California*, un barco pequeño que navegaba muy cerca del *Titanic*, envió un cable de advertencia a todos los buques que se hallaban en la zona, enviando por lo menos dos mensajes al *Titanic*: el primero fue “Tres icebergs grandes”, cosa que era muy rara en esa área, y el segundo mensaje transmitido más tarde se dice que fue la siguiente conversación:

California: “Oye, viejo estamos varados, rodeados de hielo:

Titanic: “Aléjate y cállate. Interfieres mi señal. Hablo con Cabo Race”.

Más noche, a las 21:40, el *Mesaba* informó: “En latitudes 42N a 4125´ longitudes 49W a 5030´, vi mucho hielo y varios icebergs grandes”²⁹.

Si los mensajes antes recibidos y las señales que la misma naturaleza daba hubieran sido atendidos debidamente, la tragedia no hubiera ocurrido, pues el último mensaje recibido hablaba de latitudes donde navegaba el *titanic* en ese momento, y la temperatura del agua bajó en cuestión de minutos de 6° a poco menos de 0° C°, lo que en aguas del norte es prueba plena de que existe hielo flotante en las cercanías. Una vez ignorado todo lo anterior, a las 23:40 horas aproximadamente, el vigía Frederick Fleet, avistó un objeto, por lo que dio la voz de alarma tres veces y telefonó al puente de mando: “Iceberg a la vista”, a lo que el Primer

²⁹ SECRETOS Y MISTERIOS DE LA HISTORIA, 1ª EDICIÓN, EDITORIAL READER'S DIGEST, S.A. DE C.V., MÉXICO, 1993 pag 315.

Oficial William Murdoch respondió dando órdenes al cuarto de máquinas de echar marcha atrás y al cabo Robert Hichens de dar vuelta a estribor, lo cual fue inútil, ya que el iceberg golpeó al Titanic en el costado derecho, haciendo una fractura de aproximadamente 90 metros de largo, el ruido y movimiento que causó el daño dio a pensar a los pasajeros que sólo fue una leve sacudida, cosa que no afectaría en nada el viaje, pero no fue así. Una vez revisados los daños, el ingeniero comunicó al capitán que nada se podía hacer y que el hundimiento era inevitable, y que ocurriría en un plazo no mayor de cuatro horas, de las cuales el trasatlántico sólo se mantuvo tres horas y media a flote.

Poco después de la media noche, el capitán Smith ordenó que el radiotelegrafista no dejara de transmitir señales de auxilio a los barcos más próximos, principalmente al *California*, el cual estaba a tan sólo 16 Km. de distancia, tan cerca que podían verse sus luces a lo lejos.

Como semanas antes de la tragedia, en una Conferencia Internacional en la ciudad de Berlín, se había hecho saber de una nueva señal de auxilio: SOS, el radiotelegrafista Phillips no se cansaba de enviarla en respuesta de ayuda, tales mensajes fueron recibidos en las estaciones costeras canadienses de Halifax, Nueva Escocia, y Cape Race, Terranova, quienes los retransmitieron inmediatamente a todos los barcos que navegaban por la zona, cosa que tuvo como resultado que todo mundo sabía que la tragedia estaba ocurriendo, menos el *California*, que era el barco más cercano, lo anterior debido a que el operador de radio del *California*, tal vez enojado por la respuesta de Phillips, apagó el radio y se dispuso a dormir mientras el Titanic imploraba ayuda. Quienes sí se percataron de algo fueron otros miembros de la tripulación del *California*, ya que vieron los cohetes y bengalas que el Titanic lanzó como señal de auxilio, cosa que no tomaron en cuenta pues al ver que el Titanic estaba parado, creyeron que había hecho caso a las advertencias de icebergs y que mientras tanto se celebraba a bordo una gran fiesta, todo esto aunado al supuesto de que el trasatlántico era insumergible.

Mientras lo anterior sucedía, el capitán Smith ordenó a la tripulación que preparara los 16 botes salvavidas y las cuatro balsas de lona, los cuales no eran suficientes para salvar a todos los pasajeros y a su tripulación, en caso de que esto hubiera sido posible, motivo que originó el que se cerraran las puertas de tercera clase para impedir que los pasajeros salieran y pudieran ocupar un lugar en los botes, ya que ante el peligro inminente era preferible según el capitán, salvar principalmente a los pasajeros de primera clase. Lo anterior dio pie a que la tragedia fuera aún más grande, ya que los acaudalados pasajeros seguían bailando y divirtiéndose haciendo caso omiso a la orden de abandonar el barco, pues ellos se basaban en la publicidad del barco la cual decía que el Titanic era insumergible. En general todos los pasajeros de primera clase se opusieron

a ponerse el chaleco salvavidas, pues este podría estropear sus finas ropas; gente como Jacob Astor se atrevió a decir: "Estamos más seguros aquí que en un pequeño bote". Pero gradualmente la incredulidad y las bromas desaparecieron, y los pasajeros se dispusieron a abordar los botes salvavidas, los cuales fueron ocupados como lo marca la costumbre marítima: "niños y mujeres primero", acompañados de personas mayores; pero como la indecisión de la gente se hizo presente, los primeros botes bajaron casi vacíos, el primer bote con capacidad para 65 personas salió sólo con 28, y otro con capacidad para 40 partió con tan solo 12 pasajeros, lo cual redujo aún más la posibilidad de sobrevivencia. Más tarde, cuando los botes eran cada vez menos y los pasajeros de primera clase se convencieron de que el Titanic estaba a punto de hundirse, la gente se arremolinaba en la cubierta del barco para poder conseguir un lugar en los botes, registrándose escenas tan nobles como la del coronel Astor, quien solo se concretó a llevar a su joven esposa al bote y regresó a la nave, o la esposa de Isidor Straus, quien se negó a subir con las demás mujeres para quedarse a acompañar a su esposo y morir a su lado, también se registró el hecho realizado por el millonario Benjamin Guggenheim, quien se vistió con su mejor traje y declaró que moriría como un caballero, añadiendo que: "ninguna mujer quedará a bordo de este barco porque Ben Guggenheim se haya acobardado"; o por el contrario historias tan egoístas como la de gente a la que se tenía que obligar a bajar de los botes por haber ocupado un lugar que no les correspondía, tal es el ejemplo de tres italianos a los que se les tuvo que disparar para que bajarán, ya que se habían disfrazado de mujeres para poder subir a bordo, o el del propio Smay, quien abordó uno de los últimos botes a la 1:40 aproximadamente, y fue ridiculizado por la prensa por haber huido del barco que se hundía por su negligencia, dejando a mucha gente atrás..

Mientras tanto, uno de los mensajes de auxilio SOS, por fin fue escuchado por el segundo barco más cercano, *El Carpathia*, quien decidió llamar al Titanic para confirmar la señal de auxilio, a lo que el Titanic respondió: "Vengan pronto, chocamos con un iceberg", lo anterior era materialmente imposible, ya que *El Carpathia* se encontraba a más de cuatro horas de distancia (58 millas náuticas aproximadamente), y a pesar de que el barco viajó a toda máquina, no llegó sino hasta después de dos horas de que se hundiera el Titanic, aproximadamente a las cuatro de la madrugada, para toparse con los restos del trasatlántico más impresionante de todos los tiempos y los botes salvavidas con unos cuantos sobrevivientes, en total 705 únicamente, casi congelados, conmocionados y exahustos, dispersos entre los icebergs de las gélidas aguas del Atlántico. Unas tres horas y media después el *California* por fin escuchó la noticia y se dirigió hacia el lugar del hundimiento, y cuando llegó, el capitán pasó casi una hora buscando algún cuerpo, pero informó que extrañamente no había encontrado ninguno. Y una semana después el

buque cablero Mackay-Bennett rescató 306 cuerpos, incluyendo el de Jacob Astor.

Aproximadamente 1,500 personas murieron en la tragedia, salvándose menos de un tercio del pasaje y la tripulación, los cuales narraron todos los hechos, incluyendo la extraña forma que tuvo para hundirse el Titanic, pues se dice que a las 2:18 a.m., estaba parado sobre la proa, flotando como un corcho hundiéndose verticalmente. Posteriormente una chimenea se desprendió originando un estruendoso ruido. A las 2:20 a.m., el crucero se sumergió, rompiéndose en dos mientras caía a una velocidad de dos nudos, chocando ambas mitades con el fondo del mar (3,950 m.) a las 2:30 a.m. aproximadamente.

La tragedia antes señalada, dio origen a nuevas reglas de seguridad a nivel mundial, ya que en la actualidad se prohíbe que los buques apaguen sus radios, se adoptó como única señal de auxilio las siglas SOS, se obliga a los constructores de buques que añadan los suficientes botes salvavidas para salvar tanto a todos los pasajeros como a la tripulación, etc.

5.1.10. SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR.

Como resultado del hundimiento del Titanic, se realizó en el año de 1914, una Conferencia en la ciudad de Londres, para que la comunidad Internacional tomara conciencia de la ausencia de reglas obligatorias destinadas a lograr una mayor seguridad de la vida humana en el mar, siguiéndoles otras conferencias en los años de 1929, 1948 y 1960, en la misma ciudad.

Para el año de 1973, se convocó a una nueva Conferencia en Londres con objeto de revisar la Convención de 1960, teniendo como resultado la aprobación de el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974.

Las reglas ahí consignadas disponen entre otras cosas las siguientes:

A) Sólo se aplican a viajes Internacionales, y no son de aplicación a:

- 1)** los buques de guerra y buques para el transporte de tropas;
- 2)** los buques de carga de menos de 500 toneladas de arqueo bruto;
- 3)** los buques carentes de propulsión mecánica;
- 4)** los buques de madera de construcción primitiva;
- 5)** los yates de recreo no dedicados al tráfico comercial; y
- 6)** los buques de pesca.

B) Existen varias clases de buque:

- 1.- **Buque de pasaje:** Se entiende por buque de pasaje un buque que transporte a más de 12 pasajeros;
- 2.- **Buque de carga:** Por buque de carga el que no sea de pasaje;
- 3.- **Buque tanque:** Por buque tanque, un buque de carga destruido o adaptado para el transporte a granel de cargamentos líquidos de naturaleza inflamable;
- 4.- **Buque pesquero:** un buque utilizado para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otras especies vivas de la fauna y flora marinas;
- 5.- **Buque nuclear:** un buque provisto de una instalación de energía nuclear; y
- 6.- **Buque nuevo:** Por buque nuevo, todo buque cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor del Convenio o posteriormente.

C) Normas básicas para la construcción, equipamiento y operación:

- 1.- Los buques deberán cumplir con determinadas prescripciones y ser sometidos a reconocimientos periódicos.
- 2.- Los buques de pasaje deben ser objeto de un reconocimiento antes de que entren en servicio; un reconocimiento periódico realizado cada 12 meses; y reconocimientos adicionales, según convenga.
- 3.- A los que cumplan con las prescripciones exigidas se les expedirá un "Certificado de seguridad para buque de pasaje".
- 4.- A los buques de carga también se les expedirán diversos certificados según sea el reconocimiento efectuado. De ahí que exista el "Certificado de seguridad de construcción para buque de carga", "Certificado de seguridad del equipo para buque de carga"; "Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga".

La Convención Internacional de la Línea de Máxima Carga, llevada a cabo en la ciudad de Londres el 5 de julio de 1930, y ratificada por México, es otro documento destinado a garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, ya que se refiere a los límites máximos en que pueden ser cargados los buques en viajes internacionales, cosa que es muy importante, ya que muchos siniestros pudieron haber sido evitados si se hubieran tomado en cuenta las capacidades de carga de los buques, y no se hubieran sobrecargado.

Otra obligación que tomó más fuerza después del siniestro del Titanic, fue la de asistir a personas y buques, ya que esta práctica era realizada únicamente bajo la calidad moral y humanitaria de cada

persona, teniendo como consecuencia la pérdida de varias vidas humanas por inasistencia de personas que carecían de valores humanitarios.

Con el paso de los años, y debido al avance técnico aumentaron tanto el tonelaje como la velocidad de los buques, creciendo así cada vez más el número de siniestros, por lo que la comunidad internacional se vio cada vez más convencida de que era necesaria la colaboración entre todos los países y la creación de nuevos instrumentos de colaboración. Inglaterra convencida de lo anterior y una vez más a la cabeza de tratados internacionales sobre la materia, creó la Merchant Shipping Act Amendment Act de 1862, la cual señalaba que "el buque que se negara a prestar asistencia sin una razón fundada, era culpable del abordaje", tal determinación fue basada en el hecho de que un buque abandonó a su suerte al buque con el que había abordado.

En la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Auxilio y Salvamento Marítimos, en su artículo 11° se señala que: "Todo capitán está obligado, en tanto que lo pueda hacer sin serio peligro para su buque, equipaje y pasajeros, a prestar asistencia a toda persona, también enemiga, hallada en alta mar, en peligro de sucumbir.

El propietario del buque no es responsable con respecto a las contravenciones de la disposición precedente".

En la Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y al salvamento de las aeronaves, o por las aeronaves en el mar, firmada en Bruselas en 1938, se impone a los Comandantes a bordo de una aeronave la obligación de prestar auxilio a toda persona que se encuentre en el mar en peligro de perderse siempre que se pueda hacer sin peligro serio para la aeronave, su tripulación, sus pasajeros u otras personas.

Asimismo, también se señala que todo capitán de buque dentro de las condiciones previstas en el párrafo anterior, está obligado a prestar auxilio a toda persona que se encuentre en el mar en peligro de perderse, sobre una aeronave o como consecuencia de la avería sufrida por una aeronave.

La obligación de prestar auxilio también ha sido prevista en las Convenciones Internacionales para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. En la última de 1974 se establece la obligación del capitán de un buque en el mar de acudir a toda velocidad en socorro de las personas, al recibir una señal de que un buque o un avión, o una embarcación salvavidas de los mismos, se encuentren en peligro. Si no pudiese acudir a prestar auxilio o si, dadas las circunstancias especiales del caso de que se trate, estima que es irrazonable o innecesario hacerlo, anotará en el Diario

de Navegación las razones por las que no acudió en auxilio de las personas siniestradas.

En lo que respecta a México en materia de asistencia y salvamento, podremos decir que ha firmado un tratado con los Estados Unidos (13 de junio de 1935), en donde se acuerda el envío de barcos y aparatos tanto públicos como privados con fines de auxilio, para asistir buques que estuvieren incapacitados o en peligro en las costas o dentro de las aguas territoriales del otro país, dentro de un radio de setecientas veinte millas marinas medidas desde la intersección de la línea divisoria internacional con la costa del Océano Pacífico, o dentro de un radio de doscientas millas marinas medidas desde la intersección de la línea divisoria internacional de la costa del Golfo de México.

Por lo que respecta a nuestro Derecho interno, la Ley de Navegación impone la obligación de prestar auxilio. El artículo 121 dispone: "Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligadas 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 o navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición"

5.1.11. COMUNICACIONES INALÁMBRICAS.

Con el surgimiento de la telegrafía inalámbrica, la seguridad en materia de navegación fue cada vez más buena, ya que debido a ese avance tecnológico²⁵⁰, se pudo mantener contacto entre buques y estaciones costeras; se dice que el primer buque que contó con una estación de radio inalámbrica fue el paquebote norteamericano ST. Paul, mismo que en 1899 recibió un mensaje desde la isla Wright, cuando se encontraba a 105 kilómetros de distancia.

Toda vez que los propietarios de buques tanto mercantes como de guerra se percataron de las ventajas que el nuevo sistema de comunicaciones les ofrecía, decidieron que cada buque debía de poseer uno, originando así una gran demanda de equipos a nivel mundial, cosa que hizo sentir las rivalidades comerciales entre los fabricantes; Uno de los fabricantes que más hizo notar esas diferencias fue el mismísimo Marconi,

²⁵⁰ Otro avance tecnológico que más ha favorecido la seguridad en materia de navegación, es el radar. toda vez que dicho instrumento permite a la tripulación de una embarcación advertir la presencia de obstáculos ya sea que estén cartografiados o no, o la presencia de otro buque, mismos que a simple vista no puedan ser observados, queda también claro que el hecho de tener a bordo esas instalaciones no exime al capitán del buque de la obligación de ajustarse estrictamente a las reglas sobre luces, señales acústicas y otras precauciones

ya que prohibió a todos los operadores de radio de los buques equipados con radios Marconi, que mantuvieran comunicación con cualquier otro navío que no tuviese precisamente una estación Marconi²⁵¹. Dicha circunstancia, además de que los operadores manejaban los aparatos a su antojo, limitando así seriamente su utilidad para los navegantes, hizo ver la necesidad de llegar a una reglamentación internacional.

Por tal motivo, fue llevada a cabo una conferencia sobre radiocomunicaciones en Berlín en 1903, donde se implantó la obligación para las estaciones costeras de recibir los telegramas procedentes de naves en alta mar y de transmitir mensajes a ellas destinados, independientemente del sistema radio eléctrico que ellas utilizaran. Pero no fue sino hasta el año de 1912 en la ciudad de Londres, que se pudo resolver el problema en forma definitiva.

Lo anterior tuvo como resultado el anuncio que dio la Compañía Marconi, mismo que consistía en que había dado instrucciones a sus operadores para "comunicar con todos los demás barcos sin tener en cuenta el sistema en ellos instalados". Asimismo, desde la Convención sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, aprobada en Londres en 1914, se hizo obligatoria la instalación de equipo radiotelegráfico en buques que tuvieran una capacidad de más de cincuenta pasajeros.

5.2. ARRIBADA FORZOSA: LEGÍTIMA E ILEGÍTIMA.

La arribada forzosa es la llegada obligada de un buque a un puerto distinto del de destino o de escala no previsto en su ruta original, por causa no imputable a la voluntad del capitán o de la empresa naviera.

Ahora bien, esa arribada puede ser legítima o ilegítima:

1.- Arribada legítima: Este tipo ocurre la cuando por falta de víveres, temor fundado de embargo u otra apropiación ajena y violenta, o por cualquier accidente de mar que inhabilite al buque, el capitán se ve obligado a llevar su nave a lugar distinto del de su destino.

2.- Arribada ilegítima: Es ilegítima la arribada, cuando ocurren una o varias de estas circunstancias:

a) Que la falta de víveres proceda de no haber hecho provisión adecuada de ellos, o si parte de los mismos se hubiere perdido por negligencia o impericia;

²⁵¹ Un dato curioso con respecto a los radios Marconi, fue el que se presentó en el Titanic, ya que los radioperadores a bordo, incluyendo obviamente a Jake Phillips (operador en turno al momento del desastre), no eran empleados de la White Star Line, sino que eran empleados de la compañía de telegramos British Marconi. Lo antes dicho, es un claro ejemplo de que las rivalidades comerciales fueron realmente graves, ya que la empresa más famosa de la época, la Marconi, sólo se concretaba a contratar gente que supiera manejar a la perfección los equipos, y no a gente preparada en el ámbito marítimo, que pudiera percatarse de la importancia de los mensajes que estaba recibiendo.

b) Si el temor de enemigos no fuese manifiesta o debidamente probada;

c) Si el desperfecto del buque que obliga a la arribada es producto de la impericia o de ausencia de reparación adecuada;

d) Si en la razón causal de la arribada, hay de por medio malicia, negligencia, imprevisión o impericia del capitán.

5.3. ASISTENCIA Y SALVAMENTO.

En términos generales podemos definir a la asistencia o al salvamento como todo auxilio prestado a un buque o a los restos náufragos de una aventura marítima en peligro; de acuerdo con la doctrina anglosajona, asistencia y salvamento son lo mismo, por lo que ellos únicamente se refieren a ellos con la palabra "*salvage*", pero cosa distinta sucede con la doctrina latina, la cual acepta a las dos figuras como una muy independiente de la otra.

De acuerdo con la doctrina latina, podemos decir que asistencia y salvamento corresponden a acciones distintas por lo siguiente:

Asistencia: se realiza con respecto a un buque que a pesar de encontrarse expuesto a un grave peligro, la tripulación y los pasajeros se encuentran perfectamente organizados bajo las órdenes del capitán. Asistir supone complementar la labor y los esfuerzos de los tripulantes del buque amenazado a los efectos de sustraerlo del peligro o de disminuir sus consecuencias dañosas.

Salvamento: este es realizado no sólo para asistir a buques, sino también a aparatos que han perdido esa calidad, casos en que se presupone la ausencia de capitán y por tanto la total desorganización o ausencia de la tripulación ante un peligro ya realizado.

De acuerdo con la Ley mexicana de navegación, en su artículo 120 sobre el salvamento nos dice: "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".

De acuerdo con la ley mexicana, podemos darnos cuenta que en nuestro país únicamente se habla del salvamento, incluyendo dentro de sí a la asistencia. Pero es también importante señalar que la Convención de Bruselas de 1910 sobre asistencia y salvamento en su artículo 1º habla de las dos acciones señalando que no habrá diferencia entre una u otra, por lo que al respecto nos dice: "La asistencia y el salvamento de los buques de mar en peligro, de los objetos que se hallaran a bordo, del flete y del precio del pasaje, así como los servicios de la misma naturaleza prestados entre buques de mar y embarcaciones de navegación interna quedan sometidos

a las disposiciones siguientes, sin que haya distinción entre ambas clases de servicios y sin que haya que tener en cuenta las aguas en que hubiesen sido prestados”

También al respecto del salvamento podemos decir que dentro de las costumbres marítimas encontramos la de que cualquier persona que rescate una propiedad en el mar, ya sea contra daños o destrucción, tiene derecho a recibir una recompensa o salario²⁵² por parte del dueño, siempre y cuando se haya tenido un resultado útil, es decir, que la tripulación encargada de la asistencia realmente haya sustraído del peligro al buque, las personas y los bienes, y la asistencia no quede como un simple intento, tal y como lo dice el artículo 2º de la Convención de Bruselas: “Todo hecho de asistencia o de salvamento que hubiera tenido un resultado útil da derecho a una remuneración equitativa.

No se debe remuneración alguna en caso de que el socorro prestado quede sin resultado útil.

En ningún caso puede pasar la suma a pagarse del valor de los objetos salvados”. *

La determinación de dicha remuneración puede surgir con el contrato de asistencia y salvamento, mismo que nace a la vida jurídica desde el momento en que la tripulación de una nave interviene en el salvamento de un buque que expuesto a un peligro ha lanzado una llamada de auxilio. Al respecto la misma Convención en su artículo 6º nos dice que: “El importe de la remuneración queda fijado por convención de las partes y, en su defecto, por el juez.

Sucede lo mismo con respecto a la proporción en que esta remuneración debe ser repartida entre los salvadores.

La repartición entre el propietario, el capitán y las demás personas al servicio de cada uno de los buques salvadores será determinada por la Ley nacional del buque”.

En lo que se refiere a la remuneración determinada por el juez, esta quedará sujeta a las siguientes bases según la Convención de Bruselas:

“a) en primer lugar, el éxito obtenido, los esfuerzos y el mérito de los que hubieran prestado socorro, el peligro corrido por el barco asistido, sus pasajeros y su tripulación, por su cargamento, por los salvadores y el buque salvador, el tiempo empleado, los gastos y perjuicios sufridos y los riesgos de responsabilidad y otros corridos por los salvadores, el valor del

²⁵² La retribución o recompensa que reciben los asistentes o salvadores también es conocida con el nombre de salario, que cubre tanto el valor de los daños y perjuicios sufridos por aquellos como la equitativa remuneración por los servicios. El salario no se concede como mera retribución de un trabajo, sino con el objeto de dar seguridad a los bienes expuestos en una aventura marítima, promoviendo el comercio e induciendo a los armadores y tripulaciones a exponer sus capitales y sus vidas en el auxilio de esos bienes sometidos a peligros amenazantes o ya cumplidos.

material expuesto por ellos, teniendo en cuenta, dado el caso, la apropiación especial del buque asistente;

b) en segundo lugar, el valor de los objetos salvados.

El juez puede reducir o suprimir la remuneración si resultara que los salvadores hubiesen, por su culpa, hecho necesario el salvamento o la asistencia o que se hubieran hecho culpables de hurtos, ocultaciones y otros actos fraudulentos”.

Con respecto a la nacionalidad del buque, en caso de que este porte un pabellón mexicano, la ley de Navegación sólo se concreta a decir que “El salvador, además de los privilegios marítimos que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que les sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses”, Asimismo, nos dice que: “Toda operación de salvamento y las responsabilidades y derechos de las partes, se regirán por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo”.

Para que las instituciones de asistencia y salvamento después de haber generado un resultado útil en favor del buque afectado, tenga derecho a una remuneración o salario, deben de reunirse varios factores: peligro, voluntad, resultado útil y conformidad del capitán del buque en peligro.

A) Peligro: Este es un elemento de gran importancia dentro de la relación jurídica creada entre las partes, toda vez que el objetivo principal de la asistencia o salvamento es precisamente el de salvar al buque expuesto a un peligro, mismo que debe existir al tiempo en que se presta los servicios respecto de los bienes asistidos o salvados.

B) voluntad: Independientemente de los motivos que tenga el asistente para auxiliar al buque afectado (solidaridad humana, interés en la remuneración, etc.), este debe de tener ante todo la voluntad, ya que quien asiste o salva bienes no debe estar obligado a ello con anterioridad al acto por vínculo legal. Lo anterior debe entenderse como el hecho de que no existe previo contrato de salvamento, pero como mencionamos anteriormente, actualmente todos los buques se ven obligados a prestar ayuda en caso de siniestro, basados en los Tratados Internacionales.

C) Resultado útil: Este elemento como ya se explicó es el hecho de que realmente se pueda sustraer al buque, tripulación, pasajeros y carga de un peligro ya realizado o a punto de realizarse.

D) Conformidad del capitán del buque en peligro: Esto se refiere al hecho de que sin importar el estado del buque, siempre y cuando el capitán no haya declarado a este como abandonado, el capitán sigue siendo la autoridad máxima a bordo, motivo por el cual nadie puede

prestar asistencia sin su expreso consentimiento, tal y como lo señala el artículo 3º de la Convención tratada: "No tienen derecho a remuneración alguna las personas que hubiesen tomado parte en las operaciones de socorro a pesar de la defensa expresa y razonable del buque socorrido".

5.3.1. DISTRIBUCIÓN DEL SALARIO.

El pago del salario de asistencia o de salvamento corre por cuenta del armador o propietario del buque o buques asistidos o salvados, este debe hacer el pago al armador del buque asistente o salvador, pero una vez recibido dicho salario, el armador no puede quedarse con la suma íntegra, sino que tiene la obligación de repartirlo con los tripulantes de su buque.

Si bien es cierto que el armador del buque salvador tiene derecho a toda la recompensa o salario, toda vez que al realizarse el salvamento la tripulación lo hizo con su buque exponiéndolo a nuevos peligros y a gastos y desgastes del buque no contemplados, también es cierto que sin el factor humano de la tripulación y el riesgo que ellos también corrieron, no hubiera sido posible el salvamento útil, y por tanto el armador no se hubiera visto beneficiado con el salario recibido.

Con respecto a lo anterior González Lebrero nos dice que ante esta situación tanto armador como tripulación, actúan como una sociedad, en donde uno aporta el capital y otro la mano de obra.

En algunas legislaciones se contemplan los porcentajes que corresponden a unos y a otros, por ejemplo: algunas estipulan que corresponde $\frac{3}{4}$ partes del salario al armador y $\frac{1}{4}$ parte para la tripulación, mientras que en otras se establece que la repartición sea hecha en un 50% para cada quien; pero otras como la mexicana lo dejan al arbitrio del juez, basados estos en el artículo 8º de la Convención de Bruselas.

Una vez determinado el porcentaje correspondiente a la tripulación, se debe proceder a la justa repartición entre ellos, esto de acuerdo a la mayor o menor participación de cada uno de ellos en cuanto a las labores de salvamento. Al respecto el art. 6 de la Convención de Bruselas de 1910 sobre Asistencia y Salvamento, nos dice que:

".....Sucede lo mismo con respecto a la proporción en que esta remuneración debe ser repartida entre los salvadores".

Un claro ejemplo de la repartición del salario es lo establecido por el artículo 380 del libro de la navegación argentino, que a la letra dice: "Previo deducción de todos los gastos y daños causados por el auxilio, corresponde a la tripulación una parte del salario de asistencia o de salvamento que, en caso de controversia, fijará el tribunal competente de acuerdo con los esfuerzos realizados por aquélla. Esta parte se distribuirá

entre los tripulantes en proporción a los respectivos sueldos o salarios básicos, salvo la del capitán que debe ser el doble de la que correspondería en proporción a su sueldo o salario básico. Si están ajustados a la parte, la distribución se hará en la proporción respectiva, duplicando la del capitán.

La porción correspondiente a las personas extrañas a la tripulación que hayan cooperado en el auxilio, se deducirá del monto total del salario a distribuir.

Si los gastos y daños insumen la totalidad del salario de asistencia o de salvamento, se debe apartar del mismo una suma razonable para retribuir al capitán y tripulantes”.

Asimismo, el artículo 381 del mismo ordenamiento nos habla de que salvo en el supuesto de buques operados por empresas especialmente constituidas para cumplir tareas de asistencia o de salvamento, es nula toda renuncia, total o parcial, del capitán o de los tripulantes, a la parte que les corresponda en el salario respectivo.

5.3.2. ASISTENCIA O SALVAMENTO PRESTADOS ENTRE BUQUES DEL MISMO PROPIETARIO O ARMADOR.

Constituyendo cada buque un patrimonio independiente y dado que toda operación de asistencia o salvamento, origina una especie de sociedad entre armador y tripulantes, es lógico pensar que cuando la asistencia o salvamento se prestan entre buques de un mismo propietario o de un mismo armador, la institución funciona como si se tratara de propietarios o armadores distintos, tal y como lo estipula el artículo 5° de la Convención de Bruselas, que nos dice “También se debe una remuneración en caso de que la asistencia o el salvamento se hubiera realizado entre buques pertenecientes al mismo propietario”.

5.3.3. SALVAMENTO DE VIDAS HUMANAS.

Como se comentó anteriormente, actualmente es obligatorio el auxilio a personas, por lo que el capitán del buque al cual se le ha pedido auxilio, generalmente por ser el más próximo a la embarcación siniestrada, debe dirigirse sin demora al lugar donde se hallen las personas afectadas, ya sea que el buque haya naufragado y las personas se encuentren en el mar, o la embarcación haya sufrido un abordaje y únicamente sea necesario el traslado de las víctimas a otro buque; lo anterior siempre y cuando no represente un riesgo para el buque y la tripulación del buque salvador.

Con respecto a lo anterior, cabe destacar que la obligación de prestar auxilio a toda persona, incluye también a las consideradas enemigas, por lo que la Convención de Bruselas dedica su artículo 11° al tema diciéndonos lo siguiente: “Todo capitán está obligado, en tanto que lo

pueda hacer sin serio peligro para su buque, equipaje y pasajeros, a prestar asistencia a toda persona, también enemiga, hallada en alta mar, en peligro de sucumbir”.

Asimismo, el salvamento de personas no da derecho a percibir remuneración alguna, y no porque no tengan derecho, sino que se dice que su recompensa deriva de los bienes salvados, tal y como lo indica el artículo 9º de la Convención aquí tratada, la cual dice que: “No se debe remuneración alguna por las personas salvadas, sin menoscabar sin embargo, las prescripciones de las leyes nacionales al respecto.

Los salvadores de vidas humanas que hubieran intervenido en ocasión del accidente que diera lugar al salvamento o a la asistencia, tienen derecho a una parte equitativa de la remuneración concedida a los salvadores del buque, del cargamento y de sus accesorios”.

5.3.4. ASISTENCIA O SALVAMENTO ENTRE BUQUES Y AERONAVES.

Con el creciente avance tecnológico y la creación del más moderno medio de transporte, el avión, la comunidad marítima ha podido añadir una nueva versión de asistencia y salvamento, la cual se da entre buques y aeronaves. Por tal motivo, la comunidad Internacional aprobó en 1938 en Bruselas una Convención para la unificación de ciertas reglas relativas a asistencia y salvamento a aeronaves o por aeronaves en el mar,

En el art. 4 se establece que se pagará salario de asistencia y salvamento respecto de las aeronaves en peligro en el mar, así como que se reconocerá, aunque no haya resultado útil, el reembolso de los gastos que signifiquen ir al encuentro de la aeronave en peligro.

5.4. AVERÍA GENERAL O COMÚN.

La aventura marítima es considerada como un conjunto de riesgos a los que se puede exponer el buque, la carga y el flete, es decir, que la aventura marítima quedará compuesta por el buque, la carga, el flete y los riesgos a los que están expuestos durante el viaje.

La avería se considera como todo daño o gasto extraordinario que se produce durante la navegación.

Para tales efectos, la Ley de Navegación nos da la siguiente definición de lo que es una avería:

“Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o 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 en que incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o de ambos".²⁵³

La anterior es solo una definición dada por nuestra Ley de Navegación, pero el tema ya fue estudiado previamente en el capítulo segundo.

5.5. NAUFRAGIO.

El naufragio es considerado como la pérdida de la embarcación en el mar, río o lago navegable, es decir, se considera como la extinción de la estructura del navío y de su valor náutico por sumersión completa. Para los ingleses se considera naufragado un buque cuando está completamente hundido y no solamente una parte de él. Por lo tanto ellos consideran un buque naufragado como la desaparición sin remedio del buque, ya sea por encalladura, por temporal o por cualquier otra causa.

Sin embargo, en casi todas las legislaciones bastará con que el buque quede en estado de innavegabilidad para ser considerado como naufragio. La innavegabilidad del buque es cuando este ya no es apto para la navegación.

La innavegabilidad puede clasificarse en relativa o absoluta, la primera tendrá lugar cuando no sea posible hacer reparaciones suficientes para que el buque pueda volver a navegar; por lo tanto será relativa, cuando si sea posible hacer dichas reparaciones y el costo de las mismas no sea excesivo en relación con la adquisición de un nuevo buque.

Los naufragios pueden ser culposos, fortuitos o dudosos, en los primeros puede ejercerse acción penal sobre el Capitán o el responsable del naufragio, por la desobediencia de las Leyes que garantizan la seguridad en el mar.

Toda vez que se tiene conocimiento de un naufragio, se debe proceder al salvamento de las personas, el buque, y de ser posible la carga, ya que los efectos salvados serán destinados al pago del salvamento.²⁵⁴

5.6. APRESAMIENTO.

El apresamiento del buque es otro de los riesgos marítimos, el cual se puede definir como el tomar por la fuerza una nave o apoderarse de ella. Es principio bien conocido que en Alta Mar no existe Soberanía de ningún Estado, por lo que los buques que navegan en dichos espacios solo se

²⁵³ LEY DE NAVEGACIÓN. OP. CIT. Art. 115.

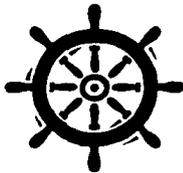
²⁵⁴ TAVERA PÉREZ, LUIS ALEJANDRO. OP. CIT.

encuentran sometidos a la jurisdicción del Estado cuyo pabellón o bandera enarbolan.

Pero de acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en su artículo 105, dispone que todo Estado puede apresarse en alta mar o cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado a un buque o una aeronave pirata, o a un buque capturado a consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a personas involucradas e incautar los bienes que se encuentren a bordo de dicha nave.

Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que haya que tomar al respecto de los buques y los bienes, sin perjuicio de los terceros de buena fe. Sin embargo, cuando el buque sea apresado por sospechas de piratería sin fundamento suficiente, 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 causados por la captura.

Asimismo, el artículo 107 del mismo ordenamiento dispone que solamente los buques de guerra y las aeronaves que porten señales claras y sean identificados como que están al servicio de un gobierno y están autorizados a tal fin podrán llevar a cabo capturas por causa de piratería.²⁵⁵



²⁵⁵ DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO. OP. CIT. TOMO I, págs. 192-194.

KATHIA SAMANTA ORTÍZ MERCADO



CAPÍTULO 6.

**“PROPUESTA DE LEY SOBRE EL
SEGURO MARÍTIMO PARA EL
TERRITORIO NACIONAL”**

PROYECTO DE LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

El presente proyecto de ley se caracteriza por ser de singular importancia para la realidad marítima, jurídica y económica de nuestro país, ya que la rama de Derecho Marítimo ha sido olvidada por los juristas y legisladores del territorio nacional, dejando a un lado todo lo referente a la renovación de leyes sobre la materia, en especial lo relacionado con el "Seguro Marítimo".

Si bien es cierto que actualmente México carece de una verdadera flota mercante, también es cierto que el Gobierno Mexicano paga a los Estados Unidos y a la Unión Europea principalmente, una suma de aproximadamente 36,000 millones de dólares por concepto de fletes y seguros marítimos, y el pago por el empleo de puertos norteamericanos para el manejo de nuestras importaciones y exportaciones lo cual es realmente exagerado si tomamos en cuenta que México obtiene anualmente como ganancias por el uso de su flota mercante apenas 3,050 millones de dólares, obteniendo así un déficit de más de 32,000 millones de dólares por algo que nosotros como mexicanos podemos hacer, pudiendo recuperar para nuestro país al menos el 50% de esa cantidad.

Si el Gobierno Mexicano utilizara esa cantidad mal gastada en la creación de astilleros para la construcción de nuevos buques, y en un verdadero apoyo para las empresas aseguradoras nacionales, México lograría un importante aumento en sus ganancias económicas a través de una renovada e importante flota mercante, así como por una verdadera industria del seguro, ya que al tener buques nuevos, el monto de las primas disminuye, cosa que significa un ahorro. Asimismo, México lograría poderío y desarrollo a nivel mundial, convirtiéndose quizás, en una Potencia Marítima.

Por lo antes expuesto, es necesario que el Gobierno de nuestro país, junto con los juristas y legisladores, le den un nuevo giro a la materia de "seguros marítimos"; Al primero corresponde el apoyo a la industria marítima y aseguradora, así como un verdadero impulso académico al respecto, para que seamos los mismos mexicanos quienes nos hagamos cargo de la renovada industria, y no tengamos que recurrir a extranjeros por desconocimiento de la materia. También es necesario que los legisladores apoyados por los verdaderos juristas de nuestro país especialistas en la materia, tomen cartas en el asunto y realicen leyes más completas y adecuadas a la realidad nacional.

Con la realización del presente proyecto pretendo apoyar a la tan olvidada rama del seguro marítimo, a través de un proyecto de Ley sobre la materia, basado en el estudio teórico, así como de códigos provenientes de países latinos tan distintos uno de otro como lo son: Argentina, Chile, Colombia, España, México y Venezuela.

Los códigos de comercio utilizados para este proyecto, me han permitido observar que México no es el único país que requiere de una renovación en cuanto a la materia, ya que todos ellos son muy antiguos y no se han adaptado a la realidad mundial, basados en los adelantos tecnológicos. Lo que si es importante señalar al respecto es que México ha logrado separar a la materia a través de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963, dejando de lado al Código de Comercio, del cual dependía anteriormente.

Gracias a la creación de dicha Ley, nuestro país dio un gran paso al notar la importancia de la rama marítima, pero no fue más allá y se ha conformado con leyes mediocres, ya que nuestra reformada y vigente Ley de Navegación del 4 de enero de 1994, adolece de muchas cosas, entre ellas lo relativo al seguro marítimo, tema que ni siquiera tomaron en consideración, y sólo se concretaron a reproducir el capítulo IV del título tercero, denominado "del seguro marítimo", de la antigua Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963; motivo que me ha impulsado a realizar este trabajo, mismo que si bien es cierto, no estoy facultada para presentarlo ante el Honorable Congreso de la Unión de este país y crear una iniciativa de ley, si considero tener la capacidad de realizar un trabajo de calidad, el cual con el apoyo de juristas especialistas en la materia y los legisladores de la nación, podría en un futuro no muy lejano, llegar a convertirse en una "Ley de Seguro Marítimo", capaz de darle un nuevo impulso a la rama y por supuesto a este gran país, el cual se ha olvidado de su tradición marítima.

El presente proyecto es presentado como propuesta de Ley, toda vez que es un tema de gran importancia, y por tanto no me parece justo que quede como un simple capítulo de la Ley de Navegación y siga dependiendo de la Ley sobre el Contrato de Seguro de 1935, ya que debido a la importancia del tema, merece su propia autonomía a través de una Ley.

Por todo lo expuesto, el presente proyecto pretende apoyar jurídicamente a la industria del seguro, en su tan olvidada rama del seguro marítimo, a través de un proyecto de ley que pueda dar un nuevo impulso a la materia.

PROYECTO DE LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.

TITULO I.

DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1.- La presente Ley tiene por objeto regular los contratos de seguro marítimo efectuados dentro del territorio nacional.

Artículo 2.- Para efectos de la presente Ley, se entenderá por:

Asegurador: Persona jurídica que se compromete a reintegrar cualquier pérdida financiera que pueda sufrir el

Asegurado: Persona que teniendo interés en asegurar contrata el seguro, a su beneficio o al de un tercero. Es también la persona que queda libre de riesgo.

Beneficiario: Persona física o moral, el cual es el titular del derecho al pago de la suma asegurada por razón de su interés económico en el bien.

Prima: Retribución o precio del seguro.

Riesgo: La eventualidad de todo caso fortuito que puede causar la pérdida o deterioro de los objetos asegurados.

Siniestro: Pérdida o daño de las cosas aseguradas.

Artículo 3.- A falta de disposición expresa en esta ley, y en los Tratados Internacionales vigentes, ratificados por el

El presente proyecto es realizado exclusivamente para ser utilizado dentro del territorio nacional.

El contenido del artículo 3o es de vital importancia para la Ley, ya que nos deja una ventana abierta para la suplencia de la Ley, en caso de que la presente tenga carencias

Gobierno mexicano, se aplicarán supletoriamente:

- I.-** La Ley sobre el contrato de seguro;
 - II.-** El Código de Comercio;
 - III.-** La Ley de Navegación
 - IV.-** Código Civil Federal; y
- Los usos y costumbres marítimas internacionales;

Artículo 4.- El contrato de seguro podrá contratarse por cuenta propia o de un tercero y se perfeccionará desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta.

Artículo 5.- La póliza del contrato de seguro marítimo contendrá, además de las condiciones que estipule la Ley sobre el Contrato de Seguro, y las que libremente consignen los interesados, los siguientes requisitos:

- 1.- Fecha del contrato, con expresión de la hora en que queda convenido;
- 2.- Nombres, apellidos y domicilios del asegurador y asegurado, así como la firma o sello de la empresa asegurador.
- 3.- Concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por sí 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, apellidos y domicilio del capitán;
- 6.- Puerto o rada en que han sido o deberán ser cargadas las mercancías aseguradas;

El artículo 4o es retomado de la antigua Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963..¹

El artículo 5o además de mencionar todos los requisitos de una póliza, nos habla por primera vez de los contenedores, los cuales se han convertido en la forma más moderna y segura de transportar la mercancía.

¹ LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO. PUBLICADA EN EL D.O. DE LA FEDERACIÓN DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 1963.

7.- Puerto donde el buque ha partido o deberá partir;

8.- Puertos o radas en donde el buque debe cargar, descargar o hacer escalas por cualquier motivo;

9.- Naturaleza, cantidad y calidad de los objetos asegurados;

10.- Número de contenedores y sus características;

11.- Época en que deberá comenzar y terminar el riesgo;
las características que debe contener una póliza, documento que hace prueba plena de la realización de un contrato de seguro.

12.- Los riesgos que el asegurador toma sobre sí;

13.- Cantidad asegurada;

14.- Monto de la prima, así como lugar, tiempo y forma de pago;

15.- Parte del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuere de viaje redondo;

16.- El lugar, forma y plazo en que habrá de realizarse el pago o indemnización;

17.- Todas las demás estipulaciones que hicieren las partes.

Artículo 6.- Se llamará póliza de viaje la que se emite para asegurar el objeto durante un lapso de tiempo determinado.

Artículo 7.- En defecto de estipulación la póliza de viaje tendrá efecto:

1.- En el seguro sobre la nave, desde el momento en que se inicia el embarque de

La clasificación de las pólizas denominadas "pólizas de viaje, de tiempo y de valor estimado", que se mencionan en los siguientes artículos, presentan a mi parecer una novedad que el Código de Comercio de Colombia de 1971, hace mención en su Título XIII, Del

las mercancías o, en defecto de carga, desde el momento en que sale del puerto de partida hasta el momento en que quede fondeada o atracada en el puerto de destino, o a la terminación del descargue, en cuanto este ocurra a más tardar dentro de los diez días siguientes a la llegada de la nave, si hay lugar a desembarque de mercancías, y

2.- En el seguro sobre mercancías, desde el momento en que estas quedan a cargo del transportador marítimo en el lugar de origen, hasta el momento en que sean puestas a disposición de su destinatario o consignatario en el lugar de destino.

Artículo 8.- La póliza de tiempo sobre la nave se entenderá prorrogada hasta el momento en que haya quedado fondeada o atracada en el puerto de destino, si la expiración del seguro se produjera en el curso del viaje, la prórroga dará derecho al asegurador a una prima adicional, que se computará de acuerdo con la tasa original y en proporción al término de duración de la prórroga.

Artículo 9.- La póliza podrá ser de valor estimado cuando no sólo indique el valor del interés asegurado sino que exprese el convenio en virtud del cual será ese valor y no otro el que sirva de base para determinar el momento de la indemnización en caso de siniestro.

Las expresiones póliza valuada, de valor estimado o de valor admitido, bastarán para expresar este convenio.

Excepto en caso de dolo o para el efecto de determinar si se está en presencia de una pérdida total constructiva, el valor estimado no podrá ser controvertido entre asegurado y asegurador.

Seguro Marítimo, Capítulo III, Artículos del 1710 al 1714.

Dicha clasificación no fue encontrada en ningún otro Código analizado para la realización de éste proyecto, pero considero que tal información será de gran utilidad para el presente, por lo cual esos artículos fueron copiados fielmente.²

² CÓDIGO DE COMERCIO DE COLOMBIA, 1971. Arts. 1710-1714.

Artículo 10.- Los contratos y pólizas de seguro que autoricen los Agentes Consulares en el extranjero, siendo de origen mexicano los contratantes o alguno de ellos, tendrá igual valor legal que si hubieren sido realizados en territorio nacional.

Artículo 11.- En un mismo contrato y en una misma póliza podrá comprenderse el seguro del buque y el de la carga, señalando el valor de cada cosa, y distinguiendo las cantidades aseguradas sobre cada uno de los objetos, sin cuya expresión será ineficaz el seguro.

Se podrá también en la póliza fijar premios diferentes a cada objeto asegurado.

Artículo 12.- Si durante la vigencia de la póliza sobrevinieren circunstancias anormales debidas a riesgos cubiertos por el seguro que hicieren necesario que el buque se desviare de los límites de navegación establecidos, el seguro continuará en vigor, pero será obligación del asegurado dar aviso al asegurador tan pronto como tenga conocimiento de haberse presentado alguna de dichas circunstancias, y el asegurado pagará la prima adicional que le corresponda.

Artículo 13.- En el caso del artículo anterior, si la desviación se debe en todo o en parte a la voluntad del asegurado o a riesgos no amparados o que estén excluidos de la póliza, el seguro cesará desde el momento en que ocurra tal desviación, y sólo se reanudará al regresar el buque sano y salvo a la zona de navegación autorizada por la póliza.

Artículo 14.- La vigencia de la póliza principiará y terminará en las fechas indicadas en la carátula de la misma, a las

En caso de que sea necesario asegurar la embarcación o la mercancía, y el encargado de hacerlo se encuentre fuera del territorio nacional, podrá hacerlo en el lugar en el que se encuentre, siempre y cuando lo haga con autorización del Cónsul del lugar.

Tratando el artículo 11o, la Compañía Aseguradora podrá siempre y cuando tenga la autorización del o los asegurados, realizar una sola póliza para cubrir tanto la carga como el buque.

Siempre que se presente un cambio de ruta por circunstancias ajenas al asegurado, deberá comunicarlo a la Compañía Aseguradora, ya que de no hacerlo, el contrato podría cancelarse por presumirse un cambio voluntario.

doce horas (mediodía) del lugar en que se encuentre la embarcación asegurada.

Artículo 15.- Si a la fecha de expiración de vigencia de la póliza, la embarcación asegurada se encontrara en alta mar, el asegurado deberá dar aviso al asegurador y con previa aceptación de ésta la cobertura se prorrogará hasta el momento de su arribada a puerto, pero el asegurado deberá pagar la prima que corresponda al plazo.

TITULO SEGUNDO

Del Seguro Marítimo de Cascos

CAPÍTULO 1

Del seguro marítimo de cascos a todo riesgo y a riesgo enumerado.

Artículo 16.- El Seguro Marítimo de Cascos podrá dividirse en dos tipos: Cobertura a Todo Riesgo y Cobertura a Riesgo Enumerado.

Artículo 17.- El Seguro de Cobertura a Todo Riesgo cubre todos los riesgos de mar, pérdidas o daños materiales del buque asegurado, siempre y cuando la Compañía Aseguradora no pruebe que se trata de un riesgo excluido.

Artículo 18.- El Seguro de Cobertura a Riesgo Enumerado será similar al seguro de Cobertura a Todo Riesgo, pero en el se deberá especificar todos y cada uno de los riesgos.

Artículo 19.- Los riesgos a los que se refiere el artículo anterior son los que corren las cosas aseguradas por:

- a) Tempestad;
- b) Naufragio;

El presente título está basado en las Cláusulas Tipo de la UNCTAD, las cuales están destinadas a servir de guía a los mercados de seguros a nivel mundial, principalmente a países subdesarrollados como el nuestro.³

³ CLÁUSULAS TIPO DE LA UNCTAD PARA EL SEGURO MARÍTIMO DE CASCOS. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. GINEBRA, 1984.

- c) Varamiento con rotura o sin ella;
- d) Abordaje fortuito;
- e) Cambio forzado de ruta, de viaje o de nave;
- f) Echazón;
- g) Fuego;
- h) Apresamiento;
- y) Saqueo;
- j) Declaración de Guerra;
- k) Retención por orden de algún Gobierno;
- l) Represalias; y
- m) Todos los casos fortuitos que ocurran en el mar.

Artículo 20.- El seguro de Cobertura a Todo Riesgo, también deberá cubrir la pérdida o el daño causados al buque asegurado por cualquier acto de una autoridad pública destinada a prevenir o aminorar la contaminación proveniente de un daño sufrido por el buque del que sea responsable el asegurador conforme al contrato de seguro, siempre que ese acto de la autoridad pública no resulte de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado, el armador o los administradores para prevenir o aminorar tal contaminación.

Artículo 21.- El seguro marítimo de cascos con cobertura a todo riesgo contará con las siguientes exclusiones generales:

1.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos que sobrevengan por cualquiera de las causas siguientes:

a) Guerra, hostilidades o actos de tipo bélico;

b) Guerra civil, revolución, rebelión o insurrección, o conmociones civiles originadas por ellas;

c) Minas, torpedos, bombas u otras armas bélicas;

d) Captura, apresamiento (salvo el realizado por piratas, capitanes, oficiales o tripulantes), embargo preventivo, retención o detención y sus consecuencias o cualquier tentativa al respecto;

e) Sabotaje o terrorismo cometidos por motivos políticos;

f) Detonación de un explosivo causada por cualquier persona que actúe dolosamente o por motivos políticos;

g) Huelgas, cierres patronales u otros disturbios laborales similares;

h) Tumultos populares, motines u otros acontecimientos similares, o;

i) Confiscación, requisa u otras medidas o tentativas similares de cualquier gobierno u otra organización similar que asuma o ejerza el poder;

j) La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la innavegabilidad del buque, incluso por no estar éste debidamente tripulado, armado o cargado, cuando el asegurado tuviere o debiere haber tenido conocimiento de esa innavegabilidad al hacerse a la mar el buque;

k) La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos resultantes de una acción o una omisión realizadas personalmente por el asegurado con intención de causar tal pérdida, daño, responsabilidad o gastos, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos;

II.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por:

a) Un error o defecto de diseño, construcción o reparación, o un vicio del material;

b) Desgaste y uso natural; o

c) Corrosión, putrefacción o mantenimiento insuficiente;

Que el asegurado, los armadores o los administradores habrían debido descubrir mediante el ejercicio de la debida diligencia;

III.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos originados directa o indirectamente por el transporte de materiales nucleares, radioactivos o similares a bordo del buque asegurado o en relación con esos transportes.

IV.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por actos de piratería.

Artículo 22.- Este tipo de seguro también cubre la responsabilidad en que incurra el asegurado por causa del buque asegurado en caso de abordaje o choque con otro buque o con cualquier objeto, fijo, flotante o de otro tipo, con tal que ese abordaje o choque no haya sido causado por un riesgo excluido.

Artículo 23.- En caso de abordaje y choque La Compañía Aseguradora no se hará responsable con respecto a:

a) Muerte, lesiones corporales o enfermedad;

b) El cargamento u otros bienes que se encuentren a bordo del buque asegurado;

c) Los compromisos contractuales del buque asegurado;

El presente artículo cuenta con las siguientes exclusiones debido a que la Compañía Aseguradora cuenta con otro tipo de seguros, los cuales se encargan de cubrir los riesgos por este excluidos.

d) La contaminación de cualquier bien o cualquier cosa (incluido el costo de las medidas preventivas y las operaciones de limpieza), excepto otros buques a los que el buque asegurado haya abordado o bienes que se encuentren a bordo de esos otros buques;

e) La remoción o retirada de obstáculos, restos, cargamentos o cualquier otra cosa.

Artículo 24.- En caso de abordaje del buque asegurado con otro buque que sea total o parcialmente de propiedad del asegurado, el asegurador será responsable en virtud de este artículo como si el otro buque fuera de propiedad de un tercero. En tal caso, la determinación de las responsabilidades y la evaluación de los daños se harán por un árbitro único designado de común acuerdo por el asegurador y el asegurado.

Artículo 25.- Cuando el buque asegurado abordare a otro buque y ambos buques fueren culpables, y a no ser que la responsabilidad de uno de esos buques, o de ambos, esté limitada por la ley, la indemnización debida se calculará según el principio de las responsabilidades recíprocas, como si los armadores de cada buque estuvieren obligados a pagar a los armadores del otro la proporción de los daños a este último que se hubiera asignado debidamente al determinar el saldo o la suma pagaderos por o al asegurado a consecuencia del abordaje.

Artículo 26.- Este seguro cubre también la contribución a la avería gruesa, a la asistencia y al salvamento y/o a los gastos de asistencia y salvamento correspondiente al buque asegurado. En caso de sacrificio

El artículo 24 nos habla de los accidentes ocurridos entre los llamados "Buques Hermanos", los cuales pertenecen en todo o en una parte al mismo propietario o armador.

del buque por avería gruesa, el asegurado tiene derecho a exigir indemnización por la totalidad de tal pérdida sin ejercitar primero su derecho a reclamar la contribución de otras partes.

Artículo 27.- La liquidación de la avería gruesa se practicará con arreglo a la ley y los usos aplicables. No obstante, cuando el contrato de transporte o de fletamento contenga estipulaciones a tal efecto, la liquidación se practicará de conformidad con las Reglas de York y Amberes de 1994 o con disposiciones similares de otras reglas.

Artículo 28.- Cuando el buque asegurado reciba servicios de salvamento de otro buque que sea total o parcialmente de propiedad del asegurado o que esté sometido a los mismos administradores, el asegurador será responsable como si el otro buque fuera de propiedad de un tercero. En tal caso, la cantidad pagadera por los servicios prestados será determinada por un árbitro único designado de común acuerdo por el asegurador y el asegurado.

Artículo 29.- Cuando se hayan hecho razonablemente gastos extraordinarios en un intento infructuoso de salvar tanto el buque como otros bienes que corran una aventura marítima común, y este seguro admita el derecho a reclamar indemnización por pérdida total del buque, el asegurador pagará, además de la pérdida total, la proporción de los gastos que excedan de las ganancias obtenidas en su caso, cuando se pueda razonablemente considerar que se han hecho con respecto al buque.

Artículo 30.- Cuando el buque haya sufrido una pérdida o un daño como

Aunque la acción de salvamento haya sido realizada por un "Buque Hermno", La Compañía Aseguradora tiene la obligación de indemnizar al asegurado como si el salvamento lo hubiera realizado cualquier otro buque.

consecuencia de un riesgo contra el que esté asegurado, o cuando el buque corra un peligro como resultado de tal riesgo y, en consecuencia, el asegurado haya hecho gastos razonables para evitar o aminorar una pérdida indemnizable en virtud de este seguro, el asegurador abonará al asegurado los gastos que haya efectuado. Este artículo no se aplicará a la avería gruesa, a la asistencia y el salvamento, a los gastos de asistencia y salvamento ni a los demás gastos con respecto a los cuales se estipule otra cosa en este seguro.

Artículo 31.- Si el buque a la terminación de la póliza, se encontrase en el mar, o en peligro, o en puerto de refugio o de escala, continuará cubierto previo aviso a los aseguradores hasta su puerto de destino mediante la correspondiente prima aprorrata mensual.

Artículo 32.- A falta de un valor pactado, el valor asegurable del buque viene dado por su valor real de mercado en el momento del comienzo de la cobertura, a menos que las partes dispongan otra cosa.

Artículo 33.- Si dos o más aseguradores son responsables en virtud de este seguro, cada asegurador responde sólo de la proporción que le corresponda de la demanda de indemnización.

Artículo 34.- La demanda por una pérdida ocasionada por un riesgo asegurado podrá presentarse por pérdida total, tal como se define en este seguro, o en otro caso por pérdida parcial.

a) Existe pérdida total real cuando el buque asegurado ha sido destruido o dañado de tal modo que deja de ser una cosa del género asegurado o cuando el

Este artículo fue tomado de las Cláusulas a Término del Instituto para Cascos, en lo referente a la prórroga de la póliza.

Regularmente las partes del contrato de Seguro, deben de estipular un precio del objeto asegurado, pero en caso de no hacerlo, podrán aplicar el artículo 32.

En caso de que existan dos o más seguros sobre el mismo bien, los aseguradores no deberán de responder solidariamente.

Lo estipulado en el artículo 34 es la clasificación de pérdidas que realiza la UNCTAD en su prototipo en materia de seguros.¹

¹ CLÁUSULAS TIPO DE LA UNCTAD. OP. CIT' págs. 31 y 32

asegurado ha sido privado sin remedio del buque.

b) Existe pérdida total presunta cuando el buque asegurado ha desaparecido y no se han recibido noticias del mismo durante un plazo prudencial que no exceda de dos meses.

c) Existe pérdida reputada total: Cuando el asegurado ha sido privado del libre uso y disposición del buque y es improbable que pueda recuperarlo en un plazo prudencial que no exceda de cinco meses; o no pueda recuperarlo sin realizar un desembolso que exceda del valor pactado.

Artículo 35.-Cuando el buque resulte tan dañado que el costo razonable estimado de las reparaciones exceda del valor pactado. Al estimar el costo razonable de las reparaciones se incluirán, cuando proceda, los siguientes conceptos:

a) La proporción correspondiente al buque de los gastos de salvamento y recuperación, con exclusión de cualquier desembolso cuya indemnización se reclame separadamente en virtud de este seguro;

b) Las contribuciones en avería gruesa que estarían a cargo del buque en caso de ser reparado.

Artículo 36.-Cuando válidamente se presenta una demanda por pérdida total indemnizable en virtud de este seguro, el importe pagadero por el asegurador es la suma asegurada en relación con el buque. En caso de pérdida total, el asegurador no reclamará el flete devengado por el buque asegurado.

Artículo 37 .- Si el buque sufre daños y se hicieren reparaciones, el asegurador indemnizará al asegurado del costo razonable de reparar los daños cubiertos por este seguro. El costo razonable de las reparaciones será el importe de los gastos que sean necesarios para resarcir los daños sufridos.

Artículo 38.- Si se aplazaren injustificadamente las reparaciones sin el consentimiento del asegurador, éste no responderá del aumento resultante del costo de las reparaciones. Las demandas de indemnización serán pagaderas sin deducción de viejo a nuevo.

Artículo 39.- El costo de las reparaciones provisionales será pagadero por el asegurador cuando el buque se encuentre en un puerto o lugar en el que no se puedan realizar prudentemente las reparaciones definitivas y sea necesario hacer reparaciones provisionales para que el buque pueda llegar a otro puerto o lugar en el que se puedan hacer las reparaciones definitivas.

Artículo 40.- Si se vende el buque sin que se hayan reparado los daños cubiertos por el seguro, el asegurado tiene derecho a ser indemnizado por los daños no reparados cuando el precio de venta sea menor a causa de la existencia de esos daños no reparados. No obstante, la responsabilidad del asegurador en virtud de el presente artículo no excederá en ningún caso del costo razonable de la reparación de esos daños no reparados, calculado al surgir la primera oportunidad razonable de efectuar tales reparaciones.

En caso de que se deban hacer reparaciones al buque, el asegurado no deberá de suspender las reparaciones unilateralmente, ya que en caso de surgen costos muy elevados como resultado de dicha suspensión, el asegurador no se hará responsable de esos excesos.

CAPÍTULO III

Seguro marítimo de mercancías

Artículo 41.- Este tipo de seguro entrará en vigor desde el momento en que los bienes asegurados que se indiquen en la póliza, queden a cargo de los porteadores para su transporte, ya sea sólo transporte marítimo o combinado con transporte terrestre y aéreo; continuará durante el curso normal del viaje y terminará con la descarga de los mismos, sobre los muelles, en el puerto de destino final, o cuarenta y ocho horas de días hábiles después de la llegada de los bienes al punto de destino final o con su entrega al consignatario, si ésto ocurriere primero.

Artículo 42.- Los bienes asegurados deberán de viajar en buques de propulsión mecánica, pertenecientes a una línea regular, clasificados por las sociedades clasificadoras aprobadas previamente por el asegurador.

Artículo 43.- Cuando el transporte se hubiere efectuado en buques cuya edad sea mayor a quince años y hasta veinte, se aplicará el doble de deducible con un mínimo del 5% sobre el valor total de la embarcación, mientras que para buques con una edad superior a los veinte años se aplicará el doble de deducible con un mínimo del 10%.

Artículo 44.- El seguro de mercancías solo podrá amparar a los bienes asegurados que cuenten con empaque o embalaje adecuado.

Artículo 45.- Tratándose de transporte marítimo específicamente, el asegurador indemnizará los daños y perjuicios que la

En el presente capítulo se pretende regular lo referente al seguro de mercancías, las cuales además de poder ser aseguradas durante su traslado hecho mediante una embarcación, también pueden ser protegidas durante su transportación vía terrestre o aérea.

Lo estipulado en el artículo 41 y subsecuentes artículos, están basados en las disposiciones de una póliza de seguro sobre Mercancías utilizada por la Compañía Aseguradora GNP.³

mercancía asegurada experimente por alguna de las causas siguientes:

- a) Varadura, hundimiento o colisión del buque porteador;
- b) Pérdida de bultos por entero caídos al mar durante maniobras de carga, transbordo o descarga;
- c) La contribución que resultare al asegurado por Avería Gruesa o por cargos de salvamento;
- d) Echazón; y
- e) Barredura.
- f) Incendio, humo o explosión.

Artículo 46.- Tratándose de transporte terrestre específicamente, el asegurador indemnizará los daños y perjuicios que la mercancía asegurada experimente por alguna de las causas siguientes:

- a) Descarrilamiento del carro de ferrocarril;
- b) Colisión o volcadura del vehículo de transporte empleado;
- c) Rotura de puentes, desplome o hundimiento de éstos.
- d) Incendio, humo o explosión.

Artículo 47.- Tratándose de transporte aéreo específicamente, el asegurador indemnizará las pérdidas y los daños materiales causados directamente por la caída del avión.

Artículo 48.- En los seguros de mercancía contratados por viaje redondo, si el asegurado no encontrare cargamento

Una característica muy especial con la que cuenta la póliza de GNP, es la de separar los riesgos a los que está expuesta la mercancía, según el medio de transporte, ya sea marítimo, aéreo, o terrestre, tal y como lo señalan los artículos aquí contemplados.

para el retorno o solamente encontrare menos de las dos terceras partes, se rebajará la prima de vuelta proporcionalmente al cargamento que trajere, abonándose al asegurador el 50% de la parte que dejare de transportar.

Artículo 49.- Si el cargamento fuere asegurado por varios aseguradores en distintas cantidades, pero sin designar específicamente los objetos del seguro se pagará la indemnización, en caso de pérdida o avería, por todos los aseguradores, a prorrata de la cantidad asegurada por cada uno.

Artículo 50.- Si fueren designados diferentes buques para transportar la mercancía asegurada, pero sin expresarse la cantidad que ha de embarcarse en cada buque, podrá el asegurado distribuir el cargamento como mejor le convenga o conducirlo a bordo de uno solo, sin que por ello se anule la responsabilidad del asegurador. Mas si hubiere hecho expresa mención de la cantidad asegurada sobre cada buque y el cargamento se pusiere a bordo en cantidades diferentes de aquellas que se hubieran señalado para cada uno, el asegurador no tendrá más responsabilidad que la que hubiere contratado en cada buque.

Artículo 51.- Si por inhabilitación del buque antes de salir del puerto, la carga se transbordase a otro, tendrá el asegurador opción de continuar o no el contrato, pero si la inhabilitación sobreviniere después de empezado el viaje, el asegurador deberá de correr el riesgo, aun cuando el buque suplente sea de distintas características que el designado en la póliza.

Artículo 52.- El seguro marítimo sobre mercancías no cubre:

En caso de que el asegurado tenga contemplado transportar sus mercancías en más de un buque, deberá de tomar muy en cuenta el presente artículo, ya que de no transportar la mercancía según lo estipulado en la póliza, puede afrontar grandes pérdidas.

El artículo 52 nos habla de las exclusiones generales en

1.-La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos que sobrevengan por cualquiera de las causas siguientes:

a)Guerra, hostilidades o actos de tipo bélico;

b)Guerra civil, revolución, rebelión o insurrección, o conmociones civiles originadas por ellas;

c)Minas, torpedos, bombas u otras armas bélicas;

d)Captura, apresamiento (salvo el realizado por piratas, capitanes, oficiales o tripulantes), embargo preventivo, retención o detención y sus consecuencias o cualquier tentativa al respecto;

e)Sabotaje o terrorismo cometidos por motivos políticos;

f)Detonación de un explosivo causada por cualquier persona que actúe dolosamente o por motivos políticos;

g)Huelgas, cierres patronales u otros disturbios laborales similares;

h)Tumultos populares, motines u otros acontecimientos similares; o

i)Confiscación, requisa u otras medidas o tentativas similares de cualquier gobierno u otra organización que asuma o ejerza el poder.

j)La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos resultantes de una acción o una omisión realizadas personalmente por el asegurado con intención de causar tal pérdida, daño, responsabilidad o gastos, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el

materia de seguros de mercancías a las que hace referencia la UNCTAD en sus Cláusulas Tipo.⁶

⁶ CLÁUSULAS TIPO DE LA UNCTAD. OP. CIT. págs. 48 y 49.

daño, la responsabilidad o los gastos.

k) El derrame ordinario, la pérdida ordinaria de peso o de volumen o cualquier otra pérdida o daño ordinarios de la carga asegurada.

l) La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la insuficiente o la inadecuación del embaaje o de la preparación de la carga asegurada.

m) La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la insuficiencia o la inadecuación de la estiba de la carga en un contenedor o cajón, cuando tal estiba se efectúe antes de que entre en vigor el seguro.

2.- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por:

a) La innavegabilidad del buque o de la embarcación, o

b) La inadecuación del buque, de la embarcación, del medio de transporte, del contenedor o del cajón para transportar sin riesgo la carga asegurada.

c) La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por vicio propio o por la naturaleza de la carga asegurada.

d) La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por el retraso.

Artículo 53 .- Cuando se embarquen mercancías al amparo de un contrato de transporte o de fletamento que contenga la cláusula de "abordaje por culpa común de ambos buques", el asegurador conviene también, con respecto a todas las pérdidas cubiertas por este seguro, en indemnizar al asegurado por la parte correspondiente a

la carga del asegurado, de toda cantidad hasta el límite de la suma asegurada que el asegurado esté obligado a pagar al naviero o al porteador en virtud de dicha cláusula. En el caso de que el naviero o el porteador presenten una reclamación en virtud de este artículo, el asegurado conviene en notificarlo al asegurador, quien tendrá derecho, a su propia costa, a defender al asegurado contra tal reclamación.

Artículo 54.- Este seguro cubre la contribución a la avería gruesa, a la asistencia y el salvamento y/o a los gastos de asistencia y salvamento, fijada o determinada con arreglo al contrato de fletamento, correspondiente a la carga asegurada. En caso de sacrificio por avería gruesa de la cosa asegurada, el asegurado tiene derecho a exigir indemnización por la totalidad de tal pérdida.

Artículo 55.- Cuando la carga haya sufrido una pérdida o un daño como consecuencia de un riesgo contra el que esté asegurada, o cuando corra un peligro como resultado de tal riesgo y, en consecuencia, el asegurado haya hecho gastos razonables para evitar o aminorar toda pérdida indemnizable en virtud de la póliza de seguro, el asegurador abonará al asegurado los gastos que éste haya efectuado.

Artículo 56.- Cuando, como resultado de un riesgo cubierto por este seguro, el viaje termine en un puerto o en un lugar distinto de aquél hasta el que la carga esté asegurada, el asegurador reembolsará al asegurado todos los gastos extraordinarios que se hayan hecho adecuada y razonablemente para descargar, almacenar y reexpedir la carga a ese lugar de destino.

Artículo 57.-El seguro continuará en vigor, siempre que ocurran retrasos ajenos a la voluntad del asegurado, durante cualquier desviación, descarga forzosa, reembarque o transbordo y durante cualquier variación de la expedición causada por el ejercicio de cualquier facultad concedida a los armadores o a los fletadores en virtud del contrato de transporte o fletamento.

Artículo 58.- Cuando, a causa de circunstancias ajenas a la voluntad del asegurado, el contrato de transporte o fletamento termine en un puerto o en un lugar distintos del punto de destino en él indicado o el viaje termine de otro modo antes de que se entregue la carga asegurada, este seguro terminará también a menos que se notifique sin demora aquel hecho a los aseguradores y que se pida que continúe la cobertura. En caso de continuación de la cobertura, este seguro permanecerá en vigor, con sobreprima si lo solicita el asegurador;

Artículo 59.- Si en el seguro se declara un valor pactado, ese valor pactado será vinculante para el asegurado y el asegurador como valor de la carga asegurada, salvo en caso de fraude; A falta de un valor pactado, el valor asegurable de la carga será el valor indicado en la factura comercial o, si no hay tal factura, el valor de mercado en el punto de destino en el momento de la llegada de la carga o, si no llega ésta, en el momento en que debería haber llegado al punto de destino;.

Artículo 60.- Si la suma asegurada es inferior al valor pactado, el asegurador sólo responderá de toda pérdida cubierta por este seguro en la proporción que la suma

asegurada represente respecto del valor pactado.

Artículo 61.- Cuando se haya perdido totalmente parte de la carga, el asegurado tendrá derecho a que se le indemnice la proporción del valor pactado.

Artículo 62.- Cuando se haya entregado dañada en el punto de destino la totalidad o cualquier parte de la carga, el asegurado tendrá derecho a que se le indemnice la proporción del valor pactado.

Artículo 63.- Si el asegurado opta por hacer que se reacondicione o se repare cualquier parte de la carga que haya sido entregada dañada en el punto de destino, podrá si lo prefiere, pedir que se le reembolse el costo razonable de tal reacondicionamiento o reparación en el momento de la llegada al punto de destino.

Artículo 64.- Cuando la carga asegurada se embarque al amparo de un contrato de transporte o de fletamento que contenga una cláusula de "abordaje por culpa común de ambos buques", el asegurador conviene también, con respecto a todas las pérdidas cubiertas por este seguro, en indemnizar al asegurado por la parte correspondiente a la carga del asegurado de toda cantidad hasta el límite de la suma asegurada que el asegurado esté obligado a pagar al naviero o al porteador en virtud de este artículo.

TITULO TERCERO

CAPÍTULO I

Abandono en favor del asegurador.

Artículo 65.- A fin de percibir la indemnización del seguro, el asegurado puede, a su libre elección, ejercer contra el asegurador la acción de avería o la de abandono.

Artículo 66.- La acción de abandono implica la transferencia irrevocable al asegurador de todos los derechos que tenga el asegurado sobre el bien vinculados al interés asegurable, a partir del momento de la notificación del abandono al asegurador, correspondiendo a éste las mejoras o detrimentos que en él sobrevengan.

En el abandono del buque, salvo pacto en contrario, no está comprendido el flete. Salvo los créditos privilegiados que tengan su asiento en el bien, éste queda afectado al pago de la indemnización que el asegurador debe al asegurado.

Artículo 67.- El abandono no puede ser parcial ni condicional. Comprende todas las cosas que hayan estado en riesgo bajo la misma póliza en el momento del siniestro, incluyendo los derechos contra terceros, inherentes a los bienes abandonados.

Si éstos no han sido asegurados por su valor íntegro, el abandono queda limitado a la parte del bien proporcional a la suma asegurada.

Artículo 68.- El asegurado puede ejercer la acción de abandono con respecto al

El abandono en favor del asegurador es una de las opciones que tiene el asegurado para cobrar el seguro, y siendo este un tema de singular importancia es importante hacer una mención aparte de los requisitos que han de cumplirse para poder hacer uso de esta figura jurídica.

Lo descrito en los artículos 65 y 66 de la presente tienen como fundamento lo estipulado en los artículos 454 y 455 del Código de Comercio Argentino.⁷

buque y exigir la indemnización por pérdida total en los siguientes casos:

a) Naufragio;

b) Pérdida total o innavegabilidad absoluta y que no admita reparación;

c) Imposibilidad de reparar el buque en el lugar donde se encuentra y de trasladarlo a otro donde pueda ser reparado;

d) Falta de noticias;

e) Embargo o detención por orden de gobierno propio o extranjero;

f) Apresamiento;

g) Deterioro que disminuya su valor hasta las tres cuartas (3/4) partes de su totalidad.

Artículo 69.- En caso de naufragio, si el asegurador comunica al asegurado que procederá al reflotamiento del buque, la acción de abandono no puede ejercerse sino después de transcurridos sesenta (60) días contados a partir de la fecha del siniestro.

Artículo 70.- El abandono, en los casos de apresamiento, embargo o detención del buque por alguna potencia, sólo puede hacerse después de seis (6) meses desde la fecha en que aquellos actos ocurran.

Artículo 71.- El asegurado puede ejercer la acción de abandono respecto de las mercancías y exigir la indemnización por pérdida total, en los siguientes casos:

a) Falta de noticias del buque en que eran transportadas;

b) Pérdida total a consecuencia de naufragio u otro riesgo cubierto por la póliza;

c) Deterioro material que absorba las tres cuartas (3/4) partes de su valor;

d) Imposibilidad de que las mercancías aseguradas lleguen a destino;

e) Venta dispuesta por razón de su deterioro en un puerto que no sea el de salida o de destino.

Artículo 72.- En el caso del inciso d) del artículo precedente, si el asegurador notifica al asegurado que realiza diligencias para tratar de obtener que las mercancías lleguen a destino, la acción de abandono por la causa referida en dicho inciso sólo puede ejercerse después de sesenta (60) días de ocurrido el siniestro que dio lugar a la interrupción del viaje.

Artículo 73.- La acción de abandono debe ejercerse dentro de los tres (3) meses siguientes al día en que ocurra el siniestro o del día en que el asegurado reciba la noticia del mismo, si éste ocurre en aguas jurisdiccionales de la República y dentro de los seis (6) meses, contados en la misma forma, si el siniestro ocurre en otro lugar.

Artículo 74.- Transcurridos los plazos establecidos en los artículos anteriores sin haberse hecho uso de la acción de abandono, el asegurado sólo puede ejercer la acción de avería.

Artículo 75.- La acción de abandono, salvo acuerdo entre asegurador y asegurado, debe ejercerse judicialmente, al entablar la demanda el asegurado debe denunciar al

asegurador todos los seguros contratados sobre el bien que abandona.

Mientras no haya formulado tal declaración, el asegurador no está obligado a pagar la indemnización pertinente.

Artículo 76.- El asegurador puede pagar al asegurado la indemnización a que esté obligado, rehusando aceptar la transferencia de los derechos sobre los bienes abandonados.

Esta declaración debe formularla en su primera presentación en el juicio de abandono.

Artículo 77.- Cuando el asegurado opte por presentar una demanda de indemnización por pérdida reputada total en vez de por pérdida parcial, o en caso de pérdida total presunta, el asegurado notificará con razonable diligencia al asegurador su propósito de abandonar por cuenta de éste lo que reste del buque.

Artículo 78.- La notificación de la declaración de abandono no es necesaria si, en el momento de recibir el asegurado noticia fidedigna del siniestro, tal notificación no pudiera redundar en beneficio del asegurador o si éste hubiera renunciado expresamente al requisito de tal notificación.

Artículo 79 .- La declaración de abandono podrá expresarse en cualesquiera términos que indiquen el propósito del asegurado de abandonar incondicionalmente por cuenta del asegurador su interés sobre el buque. El asegurador pondrá en conocimiento del asegurado su aceptación o rechazo de la declaración de abandono en un plazo de quince días hábiles a contar de la fecha en que ésta haya sido notificada.

El término de quince días del que habla el artículo 79, está basado en el artículo 250 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963.*

* LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO. OP. CIT. Art. 250

Artículo 80 .- Si la declaración de abandono se hubiere notificado conforme a lo dispuesto en la presente ley, la negativa del asegurador de aceptar el abandono no afectará a los derechos del asegurado.

Artículo 81.- Si se acepta la declaración de abandono, este es irrevocable y el asegurador podrá, si lo desea, hacer suyo lo que reste de la carga, con todos los derechos y obligaciones incorporados a la misma.

Artículo 82.- Cuando el buque se presuma perdido o quede imposibilitado para navegar, las mercancías aseguradas podrán abandonarse y exigirse el monto total del seguro.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Primero. Esta ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Se deroga:

El capítulo IV del Título tercero del Libro tercero, denominado "Del seguro marítimo", de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, Publicada en el Diario Oficial de la Federación de 21 de noviembre de 1963.

Tercero: Se derogan las disposiciones contenidas en otros ordenamientos que se opongan a la presente Ley.

KATHIA SAMANTA ORTÍZ MERCADO



CONCLUSIONES

CONCLUSIONES.

PRIMERA: El arte de navegar surgió cuando el hombre aprendió a viajar por el agua sobre maderos, balsas y canoas.

SEGUNDA: De las canoas y las balsas surgió la idea de los primeros barcos en el antiguo Egipto, cuatro mil años antes de Cristo, hasta llegar a los modernos buques del siglo XXI.

TERCERA: No todas las construcciones flotantes son buques, pero si todas ellas tienen una característica en común: todas ellas están destinadas a la navegación ya sea de cabotaje, altura, costera, fluvial o lacustre.

CUARTA: Después de que el hombre dominó el arte de navegar y el de la construcción de barcos, descubrió que al emprender una aventura marítima se corrían muchos riesgos y que era necesario encontrar una forma de aminorarlos, y es así como surgen los primeros antecedentes de lo que hoy día se conoce como "Seguro Marítimo".

QUINTA: El "Seguro Marítimo" no tiene un origen cierto, pero los primeros datos se remontan al siglo II a.C., en la India, donde existía el Código del Manú, en el cual se hablaba del préstamo marítimo para la navegación, el cual es un antecedente directo de la gruesa aventura, y este a su vez es antecesor del moderno contrato de "Seguro Marítimo".

SEXTA: El moderno contrato de "Seguro Marítimo" surge en el año de 1688 en la ciudad de Londres, gracias a Edward Lloyd.

SÉPTIMA: La casa Lloyd's Register of Shipping sigue conservando su prestigio como una de las más grandes Sociedades Clasificadoras del mundo.

OCTAVA: En México el "Seguro Marítimo" comienza a ser regulado por las viejas Ordenanzas de Bilbao, y posteriormente, ya en el siglo XIX, es regulado por diferentes leyes mexicanas, como lo son: El Código de Comercio de 1884, Código de Comercio de 1889, Ley sobre el Contrato de Seguro del 26 de agosto de 1935. D.O.F. 31 de agosto del mismo año, Ley de Navegación y Comercio Marítimo del 10 de enero de 1963, D.O.F. 21 de noviembre del mismo año, y por último la Ley de Navegación del 23 de diciembre de 1993. D.O.F. del 4 de enero de 1994.

NOVENA: En México la figura del "Seguro Marítimo" carece de una definición completa y adecuada.

DÉCIMA: Los "Seguros Marítimos" tienen como principal función la de eliminar los riesgos y la incertidumbre, generando así un aumento de eficacia, productividad y evitando así pérdidas para la empresa marítima.

DECIMOPRIMERA: Los elementos principales de un contrato de seguro son: El asegurador, el asegurado y el beneficiario.

DECIMOSEGUNDA: Para ser válido un contrato de "Seguro Marítimo", este habrá de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes, pero la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963, se conforma con la simple aceptación del asegurador.

DECIMOTERCERA: Las pólizas de "Seguro Marítimo" se pueden clasificar según el interés asegurado, la valoración del objeto o el período en vigor.

DECIMOCUARTA: La principal obligación del asegurador es la de indemnizar al asegurado, ya sea resarciendo un daño o pagando una suma de dinero al ocurrir un suceso contractualmente previsto.

DECIMOQUINTA: Las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres junto con las Cláusulas Tipo de la UNCTAD, son de gran importancia en los mercados mundiales de seguros, ya que hay países que incluyen dentro de sus pólizas para buques de gran tonelaje dichas cláusulas, o sin incluirlas en sus pólizas siguen la misma línea.

DECIMOSEXTA: La Avería Gruesa tiene sus primeras manifestaciones escritas en la Lexe Rhodiae de Jactum, pero en la actualidad son reguladas a nivel mundial por las Reglas de YORK-AMBERES, 1994, realizadas en Sydney, Australia..

DECIMOSÉPTIMA: La figura del abandono constituye un medio de liquidación o indemnización contrario a la común indemnización por daños, ya que el abandono es el acto mediante el cual el asegurado transfiera al asegurador el derecho de propiedad sobre los bienes que son motivo del interés asegurable, es decir, el abandono permite al asegurado recibir el monto de la suma asegurada haciendo delación a los aseguradores del objeto asegurado.

DECIMOCTAVA: El abordaje es uno de los principales riesgos de la navegación.

DECIMONOVENA: El "Conocimiento de Embarque" surge como resultado del avance tecnológico para evitar que el propietario de las mercancías tenga que viajar junto con ellas, pudiendo así encomendarles el recibo de la carga a los Agentes Marítimos del puerto de destino.

VIGÉSIMA: México carece de verdaderas Leyes de Navegación y principalmente sobre el "Seguro Marítimo", ya que lo poco y último que se legisló sobre la materia data del año de 1963.

VIGESIMOPRIMERA: La propuesta de Ley sobre el "Seguro Marítimo" para el territorio nacional pretende apoyar a la rama del seguro marítimo, basado en el estudio teórico de la materia, así como de Códigos provenientes de países latinos tan distintos uno de otro como lo son: Argentina, Colombia, España, México y Venezuela.

VIGESIMOSEGUNDA: Las Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el "Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de la Carga", junto con la póliza de seguro marítimo proporcionada por la Compañía Aseguradora G.N.P., son pieza fundamental en la elaboración del Proyecto de Ley sobre el Seguro Marítimo, ya que en la primera se encuentran regulados los dos tipos de cobertura para seguros marítimos de cascos, y los tres del seguro marítimo de mercancías, y la segunda es ya una póliza vigente y no un prototipo.

VIGESIMOTERCERA: Por lo antes expuesto, es necesario que el Gobierno de nuestro país, junto con los juristas y legisladores, le den un nuevo giro a la materia de "seguros marítimos"; Al primero corresponde el apoyo a la industria marítima y aseguradora, así como un verdadero impulso académico al respecto, para que seamos los mismos mexicanos quienes nos hagamos cargo de la renovada industria, y no tengamos que recurrir a extranjeros por desconocimiento de la materia; También es necesario que los legisladores apoyados por los verdaderos juristas de nuestro país especialistas en la materia, tomen cartas en el asunto y realicen leyes más completas y adecuadas a la realidad nacional.

VIGESIMOCUARTA: Si México contara con una verdadera industria aseguradora en materia marítima, no tendría que gastar millones de dólares anuales en primas de seguros pagadas a empresas aseguradoras de origen extranjero, y podría utilizar ese dinero en convertirse en una potencia marítima mundial.

VIGESIMOQUINTA: Aún cuando no hemos desarrollado dentro de las conclusiones el Proyecto de Ley del Seguro Marítimo, lo consideramos la más importante Conclusión y Aportación.

KATHIA SAMANTA ORTÍZ MERCADO



ANEXOS

KATHIA SAMANTA ORTÍZ MERCADO



ANEXO 1.

REGLAS DE YORK-AMBERES, 1994.

ANEXO 1.

REGLAS DE YORK-AMBERES, 1994.

REGLA DE INTERPRETACIÓN.

En la liquidación de averías comunes se aplicarán las reglas siguientes, con exclusión de las leyes y usos incompatibles con ellas.

Excepto en lo previsto en la Regla Paramount y en las reglas numéricas, la avería común se liquidará de acuerdo con las reglas alfabéticas.

REGLA PARAMOUNT.

En ningún caso se admitirá el sacrificio o gasto alguno a menos que haya sido realizado o contraído razonablemente.

REGLA A.

Existe un acto de avería común solamente cuando intencionada y razonablemente, se realiza un sacrificio o se contrae un gasto extraordinario para la seguridad común, con el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura marítima común.

Los sacrificios y gastos de avería común serán soportados por los diversos intereses contribuyentes, sobre las bases establecidas a continuación.

REGLA B.

Existe una aventura marítima común si uno o más buques remolcan o empujan a otro u otros buques siempre que esto se realice como una actividad comercial y no en virtud de una actividad de salvamento.

Estas reglas serán de aplicación cuando se adopten medidas para preservar los buques y sus cargamentos, si los hubiere, de un peligro común.

Un buque no se encuentra en peligro común con otro u otros buques, si mediante el simple desacople o separación del otro buque, pasa a encontrarse en situación de seguridad, pero si dicha desconexión constituye en si misma un acto de avería común, la aventura marítima común continúa.

REGLA C.

Solo se admitirán en avería común las pérdidas, daños o gastos que sean consecuencia directa del acto de avería común.

En ningún caso se admitirán en avería común las pérdidas, daños o gastos incurridos en relación con los daños al medio ambiente o a consecuencia de fugas o liberación de sustancias contaminantes de los bienes involucrados en la aventura marítima común.

de fugas o liberación de sustancias contaminantes de los bienes involucrados en la aventura marítima común.

REGLA D.

Los derechos a la contribución en avería común no sufrirán alteración aunque el acaecimiento que diera lugar al sacrificio o al gasto pueda haberse debido a culpa de una de las partes en la aventura, pero esto no perjudicará a cualesquiera acciones o excepciones que puedan promoverse contra dicha parte en virtud de tal culpa

REGLA E.

La carga de la prueba de que la pérdida o el gasto reclamados son debidamente admisibles en avería común, incumbe a la parte que reclama su admisión en avería común.

Las partes que reclamen en avería común, deberán notificar por escrito al liquidador de averías la pérdida o gasto por el que reclaman la contribución, dentro de los doce meses siguientes a la fecha de terminación de la aventura marítima común.

A falta de tal notificación, o si dentro del plazo de doce meses de una solicitud de la misma, alguna de las partes dejase de suministrar pruebas en apoyo de su reclamación ya notificada, o detalles del valor respecto de un valor contribuyente, el liquidador de averías quedará en libertad para estimar el importe de la bonificación o del valor contribuyente, sobre la base de la información de que dispone; estimación que puede ser contestada solamente en el caso de que sea manifiestamente incorrecta.

REGLA F.

Cualquier gasto extraordinario realizado en sustitución de otro que hubiera sido admisible en avería común, será considerado como avería común y así calificado sin tener en cuenta la economía para otros intereses, si la hubiera, pero solamente hasta el importe del gasto de avería común evitado.

REGLA G.

La avería común se liquidará tanto con respecto a la pérdida, como para la contribución sobre la base de los valores en el momento y lugar en que termina la aventura.

Esta regla no afectará a la determinación del lugar en que deba practicarse la liquidación de la avería.

Cuando un buque se encuentra en un puerto o lugar en circunstancias tales que podrían dar lugar a una bonificación en avería común bajo las disposiciones de las reglas X y XI, y el cargamento o parte del mismo es enviado a destino por otros medios, los derechos y responsabilidades en la avería común

permanecerán siempre que sean notificados los intereses del cargamento si ello fuera posible, lo más aproximadamente posible a como podrían haber permanecido en caso de que la reexpedición no se hubiese efectuado, y como si la aventura hubiese continuado en el buque original por el tiempo que hubiera podido justificarse bajo el contrato de fletamento y la ley aplicable.

La proporción correspondiente al cargamento de las bonificaciones hechas en avería común por aplicar el tercer párrafo de esta regla, no excederá del coste que podría haber sido soportado por los propietarios del cargamento si el mismo hubiera sido enviado a su costa.

REGLA I. Echazón de Cargamento.

Ninguna echazón de cargamento será admitida como avería común a menos que tal cargamento se transporte de acuerdo con los usos reconocidos del comercio.

REGLA II. Pérdidas o daños causados por el sacrificio para la seguridad común.

La pérdida o el daño a los bienes involucrados en la aventura marítima común por o a consecuencia de un sacrificio hecho para la seguridad común y por el agua que penetre por las escotillas abiertas u otra abertura practicada con el objeto de efectuar una echazón para la seguridad común, se admitirá en avería común.

REGLA III. Extinción de Fuego a Bordo.

El daño causado a un buque y a su carga, o a cualquiera de ellos, por el agua o por otra causa, incluso el daño, causado al varar o hundir un buque para extinguir un incendio a bordo, será admitido en avería común; sin embargo no se hará ninguna bonificación por el daño causado por el humo, cualquiera que fuese su causa, o por el calor producido por el fuego.

REGLA IV. Corte de Restos

La pérdida o daños causados por cortar los restos o partes del buque que previamente hayan sido arrancados o que se hayan perdido por accidente no serán admitidos en avería común.

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 a los bienes que componen la aventura marítima común, que de ello se derive será admitido en avería común.

REGLA VI. Remuneración por Asistencia o Salvamento.

(a) 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 otra forma, serán admitidos en avería común en la medida en que dichas operaciones tengan por objeto preservar de un peligro las propiedades comprometidas en una aventura marítima común.

Los gastos admitidos en avería común incluirán cualquier remuneración por salvamento en que se haya tenido en cuenta la pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, tal como se recoge en el párrafo 1 b) del artículo 13 de la Convención Internacional sobre Salvamento, de 1989.

(b) No se admitirá en avería común la compensación especial que el propietario del buque haya de abonar al salvador en virtud de lo dispuesto en el artículo 14 del Convenio acabado de citar tal como queda recogido en el párrafo 4 de dicho artículo; o en cualquier otra disposición análoga.

REGLA VII. Daños causados a las Máquinas y Calderas.

El daño que se cause a toda máquina y caldera de un buque que se encuentre encallado y en situación de peligro, con el fin de reflotarlo, se admitirá en avería común, 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 está a flote ninguna pérdida o daño causado por el funcionamiento de los elementos de propulsión y calderas, será admitido en avería común bajo ningún concepto.

REGLA VIII. Gastos de alijo de un Buque Embarrancado y Daños consiguientes.

Cuando un barco ha embarrancado y se descargan, en un acto de avería común, su cargamento, combustible y provisiones, los gastos extraordinarios de alijo, alquiler de gabarras y reembarque, si procede, así como cualquier pérdida o daño que por este motivo sean causados a los bienes que integran la aventura marítima común, se admitirán en avería común.

REGLA IX. Cargamento, materiales y provisiones del buque usados como combustible.

El cargamento, los efectos y provisiones de un buque, o cualquiera de ellos, usados necesariamente como combustible para la seguridad común, en caso de peligro, se admitirán en avería común, pero cuando se lleve a cabo tal admisión del coste de los efectos y provisiones del buque, la avería común será acreditada con el coste estimado del combustible que debieren haber estimado del combustible que debiera haber sido consumido para proseguir el viaje original.

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 común; y cuando el buque vuelva a salir nuevamente, con todo, o parte del cargamento primitivo, los gastos correspondientes de salida de tal puerto o lugar, que sean consecuencias de la entrada o retorno, serán asimismo admitidos en avería común.

Cuando un buque se encuentre en 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 como si se tratara de un puerto o lugar de refugio y los gastos de tal traslado, incluyendo las reparaciones provisionales y el remolque, se admitirán en avería común.

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 sean en un puerto o lugar de carga, de escala o refugio, se admitirán en avería común, 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 descarga o de escala sin que haya ocurrido ningún accidente o circunstancia extraordinaria durante el viaje 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 común 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 común, 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 común.

Pero si el buque es condenado o no prosigue su viaje original, los gastos de almacenaje serán admitidos en avería común solamente hasta la fecha de 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 produce 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 razonablemente por el capitán, oficiales y demás tripulantes y el combustible y aprovisionamientos consumidos durante la prolongación del viaje ocasionado 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 común cuando los gastos de entrada en dicho puerto o lugar se admitan con el mismo carácter, de conformidad con la regla X,a).

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

El combustible y aprovisionamientos consumidos durante el período extraordinario de detención, se admitirán como avería gruesa, a excepción del combustible y provisiones que se hayan consumido al efectuar las reparaciones no admisibles en avería común.

Los gastos de puerto devengados durante el período extraordinario de detención serán igualmente admitidos como avería gruesa, excepto los gastos que se hayan devengado únicamente por razón de reparaciones no admisibles en avería común.

Sin embargo, cuando las averías del buque se descubran en un puerto o lugar de carga o de escala sin que ningún accidente u otra circunstancia extraordinaria en relación con estas averías se haya producido durante el viaje, entonces los salarios y manutención del capitán, oficiales y tripulación así como el combustible y provisiones consumidos durante el período extra de detención con motivo de las reparaciones de las averías así descubiertas no serán admitidas en avería común, aún 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 común 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.

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

(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 común, tales horas extraordinarias se admitirán en avería gruesa, sólo hasta el límite de la economía realizada en los gastos que se habrían efectuado y admitido como avería gruesa si no hubiera sido por dichas horas extraordinarias.

REGLA XII. Daño causado al Cargamento en la Descarga, etc.

Las pérdidas o daños sufridos por el cargamento, el combustible o las provisiones en las operaciones de manipulación, descarga, almacenaje, reembarque y estiba, serán abonados en avería gruesa, tan sólo cuando el coste de las respectivas operaciones sea admitido como avería común.

REGLA XIII. Deduciones del Costo de las Reparaciones.

Las reparaciones que se admitan en avería común no estarán sujetas a deducciones por diferencia de " 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 común 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 dique y de varadero y los de movimiento del buque se abonarán en su totalidad.

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 acto 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 la seguridad común o por daño causado en sacrificio de avería común, 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 como avería común 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 común, 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 común.

REGLA XV. Pérdida de Flete.

La pérdida de flete resultante de una pérdida o daño del cargamento será bonificado 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 Averíada 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 averíada sea vendida y el importe del daño no se haya convenido de otra forma, la pérdida que se admitirá en avería gruesa será la diferencia entre el producto neto de la venta y el valor neto de 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 que 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 esté en riesgo para la carga y previa deducción de las pérdidas o averías sufridas por la mercancía antes o durante la descarga. El valor del buque será estimado sin tomar en consideración el beneficio o detrimento que pueda representar cualquier contrato del fletamento por tiempo o a casco desnudo al que esté 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 y hayan sido admitidos en avería gruesa. Igualmente, se deducirán del valor de las propiedades todos los gastos extras relativos a ellas incurridos con posterioridad al acaccimiento 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. Las cartas, los equipajes de los pasajeros y los efectos personales que no 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 del costo estimado de las reparaciones.

No obstante, cuando el buque sea pérdida total o el costo de las reparaciones del daño excediera del 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 intencionalmente 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.

La pérdida económica sufrida por los dueños de los bienes vendidos con el fin de obtener fondos para sufragar los desembolsos de avería común será admitida en avería común.

Los gastos de asegurar los desembolsos son generalmente proporcionados por el Armador.

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 la liquidación de avería gruesa, debiendo tener en cuenta los reembolsos que hayan sido hechos en ese intervalo por los contribuyentes interesados, o suministrados por el fondo de depósitos de avería gruesa.

REGLA XXII. Régimen de los Depósitos en Efectivo.

Cuando se hayan constituido depósitos en efectivo en garantía de la contribución del cargamento a 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, pagaderos 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.

KATHIA SAMANTA ORTÍZ MERCADO



ANEXO 2
SEGURO DE EMBARCACIONES
DIVERSAS
CONDICIONES GENERALES
GNP.

PÓLIZA DE GRUPO NAIONAL PROVINCIAL, GNP**SEGURO DE EMBARCACIONES DIVERSAS
CONDICIONES GENERALES****Cláusula 1a. Objeto del seguro.**

Con sujeción a las Condiciones Generales y a las Condiciones Especiales de la presente póliza, teniendo prelación las últimas sobre las primeras, este seguro cubrirá la embarcación propiedad del Asegurado o que tenga bajo su cuidado, propiedad de terceros y por la que sea legalmente responsable que se especifica en la Descripción de los Datos Generales de la Embarcación contra los riesgos indicados en el Detalle de Coberturas, especificaciones que forman parte integrante de la presente póliza.

Cláusula 2a. Territorialidad.

Esta póliza ha sido contratada conforme a las leyes mexicanas y para cubrir daños que ocurran dentro de los límites de navegación señalados en la Descripción de los Datos Generales de la Embarcación de la presente póliza.

Cláusula 3a. Protección Adicional.

Si durante la vigencia de esta póliza sobrevinieren circunstancias anormales debidas a riesgos cubiertos por este seguro que hicieren necesario que el buque se desviare de los límites de navegación establecidos, éste seguro continuará en vigor, pero será obligación del asegurado dar aviso a la compañía tan pronto como tenga conocimiento de haberse presentado alguna de dichas circunstancias, y el asegurado pagará la prima adicional que corresponda.

Si la desviación se debe en todo o en parte a la voluntad del asegurado, o a riesgos no amparados o que estén excluidos de esta póliza, el seguro cesará desde el momento de tal desviación, y sólo se reanudará al regresar el buque sano y salvo a la zona de navegación autorizada por esta póliza.

Cláusula 4a. Vigencia.

La vigencia de esta póliza principia y termina en las fechas indicadas en la carátula de la misma, a las doce horas (mediodía) del lugar en que se encuentre la embarcación asegurada.

Si a la fecha de expiración de vigencia de esta póliza la embarcación asegurada se encontrara en alta mar, el Asegurado deberá avisar a la Compañía, y con previa aceptación de ésta la cobertura se prorrogará hasta

el momento de su arribada a puerto, pero el Asegurado deberá pagar la prima que corresponda al plazo excedente.

Cláusula 5a. Primas.

A) La prima a cargo del Asegurado vence en el momento de la celebración del contrato y, salvo pacto en contrario, se entenderá que el periodo del seguro es de un año.

B) Si el Asegurado ha optado por el pago fraccionado de la prima, las exhibiciones deberán ser por periodos de igual duración, no inferiores a un mes, con vencimiento al inicio de cada periodo pactado y se aplicarán las tasas de financiamiento por pago fraccionado autorizadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas a la fecha de la expedición de la póliza.

C) El Asegurado gozará de un periodo de espera de 30 días naturales para liquidar el total de la prima o de cada una de sus fracciones convenidas. Los efectos de este contrato cesarán automáticamente a las doce horas (mediodía) del último día del periodo de espera si el Asegurado no hubiese cubierto el total de la prima o de su fracción pactada.

D) La prima convenida deberá ser pagada en las oficinas de la Compañía, contra entrega del recibo correspondiente.

E) En caso de siniestro, la Compañía podrá deducir de la indemnización debida al beneficiario, el total de la prima pendiente de pago, o las fracciones de esta no liquidadas hasta completar la totalidad de la prima correspondiente al periodo del seguro contratado. .

Cláusula 6a. Rehabilitación.

No obstante lo dispuesto en la Cláusula anterior, el Asegurado podrá, dentro de los treinta días siguientes al último día de plazo de gracia señalado en dicha Cláusula, pagar la prima de este seguro o la parte correspondiente de ella si se ha pactado su pago fraccionado; en este caso, por el solo hecho del pago mencionado, los efectos de este seguro se rehabilitarán a partir de la hora y día señalados en el comprobante de pago y la vigencia original se prorrogará automáticamente, por un lapso igual al comprendido entre el último día del mencionado plazo de gracia y la hora y día en que surta efecto la rehabilitación.

Sin embargo, si a más tardar al hacer el pago de que se trata, el Asegurado solicita por escrito que este seguro conserve su vigencia original, la Compañía ajustará y, en su caso, devolverá de inmediato, a prorrata, la prima correspondiente al periodo durante el cual cesaron los efectos del mismo, conforme al artículo 40 de la ley sobre el contrato de seguro, cuyos momentos inicial y terminal se indican al final del párrafo precedente.

En caso de que no se consigne la hora en el comprobante de pago, se entenderá rehabilitado el seguro desde las cero horas de la fecha de pago.

Sin perjuicio de sus efectos automáticos, la rehabilitación a que se refiere esta Cláusula deberá hacerla constar la Compañía, para fines administrativos, en el recibo que se emita con motivo del pago correspondiente y en cualquier otro documento que se emita con posterioridad a dicho pago.

Cláusula 7a. Terminación anticipada del contrato.

No obstante el término de vigencia del contrato, las partes convienen en que este podrá darse por terminado anticipadamente, mediante notificación por escrito.

Cuando el Asegurado lo de por terminado, la Compañía tendrá derecho a la parte de la prima que corresponda al tiempo durante el cual el seguro hubiere estado en vigor, de acuerdo con la tarifa de seguros a corto plazo aprobada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

Cuando la Compañía lo de por terminado, lo hará mediante notificación fehaciente al asegurado, surtiendo efecto la terminación del seguro después de 15 días de practicada la notificación respectiva. La Compañía devolverá la prima no devengada, a más tardar al hacer dicha notificación, sin cuyo requisito se tendrá por no hecha.

TARIFA DE SEGURO A CORTO PLAZO.

No excediendo de 10 días	10% de la cuota anual.
" " " 1 mes	20% " " " "
" " " 1 1/2 meses	25% " " " "
" " " 2 meses	30% " " " "
" " " 3 meses	40% " " " "
" " " 4 meses	50% " " " "
" " " 5 meses	60% " " " "
" " " 6 meses	70% " " " "
" " " 7 meses	80% " " " "
" " " 8 meses	85% " " " "
" " " 10 meses	90% " " " "
" " " 11 meses	95% " " " "

Cláusula 8a. Suma asegurada.

El avalúo de la embarcación realizado de común acuerdo entre el Asegurado y la Compañía comprende el casco, los accesorios y la maquinaria, los cuales constituyen unidos el valor convenido de la embarcación y es la base para la determinación de las primas, condiciones de aseguramiento y pago de siniestros.

Cláusula 9a. Disminución y reinstalación de la suma asegurada en caso de siniestro.

Toda indemnización que la Compañía deba pagar, reducirá en igual cantidad la suma asegurada en cualquiera de las secciones de esta póliza que se vea afectada por siniestro, pero puede ser reinstalada, previa aceptación de la Compañía, a solicitud del asegurado, quien pagará la prima adicional que corresponda.

Cláusula 10a. Deducible.

Es la participación que siempre quedará a cargo del Asegurado, en cada siniestro y que se expresará como un porcentaje de la suma asegurada, o de una cantidad fija. Por ello, la Compañía responderá únicamente por el exceso de los deducibles establecidos en el Detalle de Coberturas de la presente póliza.

Cláusula 11a. Coaseguro.

Es la participación proporcional del Asegurado en cada siniestro y se expresa como un porcentaje de la suma asegurada para la cobertura de pérdida total, y se indica en el Detalle de Coberturas de la presente póliza.

Cláusula 12a. Obligaciones del asegurado.

El Asegurado se obliga a que la embarcación se mantendrá estanca; exhibirá en todo tiempo las luces reglamentarias y estará debidamente equipada conforme a la ley y costumbre; contará siempre con un vigilante a bordo y con la tripulación adecuada para el servicio a que se destina; no cargará mercancías en exceso del francobordo autorizado y solo conducirá sobre cubierta las que sean costumbre y práctica en la navegación de que se trate y nunca en cantidad o forma que sea peligrosa; y en general cumplirá con todos los requisitos establecidos por la ley y los reglamentos aplicables. Además, el Asegurado se obliga a que el buque no emprenderá remolques o servicios de salvamento mediante contrato previamente arreglado o concertado, a menos que obtenga el consentimiento previo de la Compañía, en tal caso el Asegurado pagará la prima adicional que corresponda.

Para embarcaciones cargueras y/o de servicios portuarios adicionalmente el Asegurado garantizará que:

i. El buque asegurado, tendrá siempre una tripulación mínima compuesta por un maquinista y un timonel de cubierta, siempre que el buque se encuentre al ancla o amarrado a boyas.

ii. Siempre que estén efectuando maniobras u operaciones de transferencia de líquidos entre tanques yo recibiendo o

entregando líquidos, utilizando el equipo del buque u otro cualquiera, el jefe de máquinas y el Capitán regular de la embarcación permanecerán a bordo.

Debe entenderse que el vigilante que se acostumbra a usar, mientras que el buque permanezca en puerto, sea anclado, amarrado a boyas o en el muelle, no será considerado tripulante a menos que posea una licencia expedida por la autoridad portuaria y dentro de sus funciones a bordo, esté el vigilar la cadena y sentinas de máquinas, así como tener capacidad para efectuar maniobras en caso de emergencia.

La rotura de ésta garantía por parte del Asegurado invalidará la cobertura de la póliza automáticamente.

Cláusula 13a. Otros seguros.

El Asegurado tiene obligación de dar aviso, por escrito a la Compañía en caso de siniestro, sobre todo seguro que contrate o haya contratado durante la vigencia de esta póliza cubriendo los mismos bienes, contra los mismos riesgos, indicando además el nombre de las Compañías aseguradoras y las sumas aseguradas.

Si el Asegurado omitiere intencionalmente el aviso de que trata esta Cláusula, o si contratare los diversos seguros para obtener un provecho ilícito, la Compañía, quedará liberada de sus obligaciones.

Cláusula 14a. Exclusiones generales.

En ningún caso la Compañía será responsable por pérdidas o daños a consecuencia de:

1. Destrucción de bienes por actos de autoridad legalmente reconocida con motivo de sus funciones, salvo en el caso que sean tendientes a evitar una conflagración o en cumplimiento de un acto de humanidad.
2. Por hostilidades, actividades u operaciones de guerra, declarada o no, invasión de enemigo extranjero, guerra intestina, rebelión, insurrección, actos de terrorismo, suspensión de garantías o acontecimientos que originen esas situaciones, de hecho o de derecho.
3. Expropiación, requisición, confiscación, incautación o detención de los bienes por las autoridades legalmente reconocidas con motivo de sus funciones.
4. Huelgas, abandono de los trabajadores, personas que tomen parte en paros, o disturbios de carácter obrero, motines o alborotos populares, o bien por medidas que para reprimir esos actos tomen las autoridades.
5. Asonada o conmoción civil, o personas actuando maliciosamente.

6. Cualquier detonación hostil de cualquier arma de guerra que emplee fisión y/o fusión atómica nuclear u otra reacción similar o fuerza o cosa radioactiva.

7. Reacción nuclear, radiación nuclear o contaminación radioactiva.

8. Secuestro o cualquier apresamiento ilegal, o ejercicio injusto del control del buque o su tripulación (incluyendo cualquier intento de dicho apresamiento o control) hecho por cualquier persona o personas, actuando sin el consentimiento del asegurado o mientras el buque esté fuera del control del asegurado por cualquiera de estos riesgos.

9. Acción de descargar, derramar o fugas hacia las aguas del mar, bahías, ríos, tierra o aire, de aceites, combustibles, cargas, petróleo, productos químicos u otras sustancias de cualquier clase o naturaleza que sean consideradas contaminantes.

10. Daños causados por baratería del capitán o tripulación o el contrabando, comercio clandestino o prohibido.

11. La violación por el Asegurado a cualquier ley, disposición o reglamentos expedidos por autoridades nacionales o extranjeras, cuando la misma haya influido directamente en la realización del siniestro.

12. En la ocurrencia de un siniestro que afecte cualquiera de las coberturas de esta Póliza, debe quedar entendido que esta póliza no aceptará reclamos por los gastos, daños y/o pérdidas que se produzcan a la carga a bordo.

13. La Compañía Aseguradora en ningún caso será responsable por:

Pérdidas, daños materiales, perjuicios o gastos causados, directa o indirectamente, por falta de funcionamiento, errores de diseño o por fallas, errores o deficiencias de cualquier dispositivo, equipo de procesamiento de datos o microchip, sistema operativo, microprocesador (chips de computadora), circuito integrado o accesorio similar o cualquier programa (software) o sistema de cómputo, sea o no propiedad del Asegurado o que esté bajo su control o simple posesión, como consecuencia de la incapacidad de sus componentes físicos o lógicos, para reconocer correctamente o utilizar una fecha que se intente representar antes, durante y en fechas subsiguientes al año 2000 que resulten de la incapacidad para:

a) Reconocer correctamente cualquier fecha que corresponda de acuerdo a la fecha real del calendario.

b) Capturar, salvar, retener y/o manipular correctamente, interpretar o procesar cualquier información, dato, comando o instrucción como resultado del manejo de

cualquier fecha que no sea la correcta de acuerdo a la fecha real del calendario.

c) Capturar, salvar, retener o procesar correctamente cualquier dato como resultado de la operación de cualquier comando que haya sido programado dentro del programa (software) cuando este comando cause la pérdida de información o la incapacidad para capturar, salvar, retener o procesar esta información en cualquier tiempo.

Del mismo modo se excluye de la cobertura cualquier gasto por concepto de la modificación o reparación de cualquier componente del sistema de procesamiento de datos o relacionado con el equipo de cómputo, que se relacione con la corrección de deficiencias de programación u operación.

Queda también excluido de la cobertura del contrato al que se adiciona esta cláusula, el reembolso de cualquier gasto generado por cambios o modificaciones o reparaciones realizadas o intentadas respecto de los componentes físicos o lógicos ya definidos, con motivo de la llegada de las fechas así como cualquier daño o pérdida derivada de la falla, insuficiencia o mal funcionamiento de cualquier componente, consulta, evaluación de diseño, mantenimiento, reparación, o supervisión realizada por o para el Asegurado, así como cualquier daño causado por la interacción de computadoras o sistemas de terceros con el equipo del Asegurado que deriven de la imposibilidad de reconocer las fechas tal cual se ha estipulado en la presente cláusula.

Las pérdidas, daños materiales, perjuicios o gastos causados, directa o indirectamente a que se refiere la presente cláusula, están excluidos con independencia de las causas que contribuyan concurrentemente, o en cualquier orden.

Cualquier estipulación en la presente póliza respecto del deber por parte de la Compañía de investigar, atender o defender reclamaciones no será aplicable a riesgos excluidos bajo esta cláusula.

No obstante lo anterior, y únicamente aplicable para los riesgos de pérdida total real o implícita del buque como consecuencia de los peligros en mares, esteros, puertos, canales, ríos, lagos, varaderos, diques, dársenas y viaductos; la furia de los elementos; explosión, rayo, varada, hundimiento, incendio y colisión del buque, un daño directo ocurrido de forma accidental, súbita e imprevista, generado por riesgos excluidos por la presente cláusula, gozará de cobertura, siempre y cuando se establezca como amparado en las condiciones del contrato de seguro.

Cláusula 15a. Fraude, dolo, mala fe o culpa grave.

Las obligaciones de la Compañía quedarán extinguidas:

1. Si el asegurado, el beneficiario o sus representantes, con el fin de hacerla incurrir en error, disimulan o declaran inexactamente hechos que excluirían o podrían restringir dichas obligaciones.

2. Si, con igual propósito, no entregan en tiempo a la Compañía la documentación de que trata la Cláusula 17a.

3. Si hubiere en el siniestro o en la reclamación dolo o mala fe del asegurado, del beneficiario, de los causahabientes o de los apoderados de cualquiera de ellos.

Se consideran, entre otros, como casos de culpa grave, la falta de la debida diligencia del Asegurado para mantener el buque en las condiciones mencionadas en la Cláusula 12a. Obligaciones del Asegurado y la pérdida de clasificación del buque después de contratado el seguro.

Cláusula 16a. Agravación del riesgo.

El Asegurado deberá comunicar a la Compañía cualquier circunstancia que, durante la vigencia de este seguro provoque una agravación esencial de los riesgos cubiertos, dentro de las veinticuatro horas siguientes al momento en que tenga conocimiento de tales circunstancias. Si el Asegurado omitiere el aviso o si el mismo provoca la agravación esencial de los riesgos, la Compañía quedara, en lo sucesivo, liberada de toda obligación derivada de este seguro.

Cláusula 17a. Procedimiento en caso de pérdida.

A) Medidas de salvaguarda o recuperación.

Al tener conocimiento de un siniestro que ponga en peligro inminente a la embarcación, el asegurado, el armador, el capitán o sus mandatarios o administradores deberán actuar para la defensa y protección del buque y para establecer derechos de recobro y por lo tanto, entablarán reclamación o juicio y, en su caso, viajarán y harán por cuenta de quien corresponda las gestiones necesarias para la salvaguarda o recuperación del buque o de sus pertenencias. El incumplimiento de esta obligación afectara los derechos del Asegurado en los términos de ley.

A los gastos incurridos por tal concepto contribuirá la Compañía con el porcentaje que le corresponda, según la relación que guarde la suma asegurada después de restar el monto de cualquier siniestro por el que la Compañía resultare responsable y el avalúo del buque convenido en esta póliza.

Ningún acto de la Compañía o del Asegurado para recuperar, salvar o proteger el buque se interpretará como renuncia o abandono.

B) Aviso de siniestro.

Al ocurrir algún siniestro, que pudiera dar lugar a indemnización conforme a este seguro, el asegurado, el armador, el capitán o sus mandatarios tendrán la obligación de comunicarlo por escrito a la Compañía tan pronto se enteren de lo acontecido. La falta oportuna de este aviso, podrá dar lugar a que la indemnización sea reducida a la cantidad que originalmente hubiera importado el siniestro si la Compañía hubiere tenido pronto aviso sobre el mismo. La Compañía quedará desligada de todas las obligaciones del contrato si el asegurado, el armador, el capitán o sus mandatarios o administradores omiten el aviso inmediato con la intención de impedir que se comprueben oportunamente las circunstancias del siniestro.

C) Certificación de daños.

En caso de pérdida o daño que pudiera dar lugar a una reclamación al amparo de este seguro, el Asegurado, el armador, el capitán o sus mandatarios o administradores solicitarán desde luego una inspección de daños y la certificación respectiva, para lo cual acudirán al Comisario de Averías de la Compañía, si lo hubiere en el lugar en que se requiera la inspección y en su defecto del Agente Local de Lloyd's y a falta de estos al Capitán de Puerto, al Cónsul Mexicano, a un Notario Público, a la Autoridad Judicial y por último a la Autoridad Política local.

D) Documentos, datos e informes que el Asegurado debe rendir a la Compañía, excepto para los que se refieren a Responsabilidad Civil.

El Asegurado comprobará la exactitud de su reclamación y de cuantos extremos estén consignados en la misma. La Compañía tendrá el derecho de exigir del Asegurado o beneficiario toda clase de información sobre los hechos relacionados con el siniestro y por la cual puedan determinarse las circunstancias de su realización y las consecuencias del mismo, y el Asegurado entregará a la Compañía dentro de los quince días siguientes al siniestro o en cualquier otro plazo que esta le hubiera especialmente concedido, por escrito, los documentos y datos siguientes:

i. Un estado de daños causados por el siniestro, indicando del modo más detallado y exacto que sea posible cuáles fueron los bienes destruidos o averiados así como el importe del daño correspondiente, teniendo en cuenta el valor de dichos bienes en el momento del siniestro.

ii. Una relación detallada de todos los seguros que existan sobre los bienes.

iii. Todos los planos, proyectos, libros, recibos, facturas, copias o duplicados de facturas, guías de ferrocarril, documentos justificativos, actas y cualesquiera documentos que sirvan para apoyar su reclamación.

iv. Todos los datos relacionados con el origen y la causa del daño, así como las circunstancias en las cuales se produjo y a petición de la Compañía y su costa, copias certificadas de las actuaciones practicadas por el Ministerio Público o por cualquier otra autoridad que hubiere intervenido en la investigación del siniestro o de hechos relacionados con el mismo.

v. Sin perjuicio de la documentación e información antes mencionada, se considerará comprobada la realización del siniestro, para los efectos de este seguro con la sola presentación de la denuncia penal, su ratificación y prueba de propiedad, y preexistencia.

E) Documentos, datos e informes que el Asegurado debe rendir a la Compañía para el caso de la Sección de Responsabilidad Civil.

Disposiciones en caso de siniestro:

i. Aviso de reclamación: el Asegurado se obliga a comunicar a la Compañía, tan pronto tenga conocimiento, las reclamaciones o demandas recibidas por él o sus representantes, a cuyo efecto, le remitirá los documentos o copia de los mismos, que con este motivo se le hubieran entregado y la Compañía se obliga a manifestarle, de inmediato y por escrito que no asume la dirección del proceso, si esta fuere su decisión.

Si no realiza dicha manifestación en la forma prevista, se entenderá que la Compañía ha asumido la dirección de los procesos seguidos contra el Asegurado y este deberá cooperar con ella en los términos de los siguientes puntos de esta Cláusula.

En el supuesto de que la Compañía no asuma la dirección del proceso, expensará por anticipado, al asegurado, hasta por la cantidad que se obligo pagar por este concepto, para que este cubra los gastos de defensa, la que deberá realizar con la diligencia debida.

ii. Cooperación y asistencia del Asegurado con respecto a la Compañía: el Asegurado se obliga en todo procedimiento que pueda iniciarse en su contra, con motivo de la responsabilidad cubierta por esta póliza:

a) A proporcionar los datos y pruebas necesarias, que le hayan sido requeridos por la Compañía para su defensa, en caso de ser esta necesaria o cuando el Asegurado no comparezca.

b) A ejercitar y hacer valer las acciones y defensas que le corresponden en derecho.

c) A comparecer en todo procedimiento.

d) A otorgar poderes en favor de los abogados que la Compañía designe para que los representen en los citados procedimientos en caso de que no pueda intervenir en forma directa en todos los tramites de dichos procedimientos.

Los gastos procedentes que efectúe el asegurado, para cumplir con dichas obligaciones, serán sufragados con cargo a la suma asegurada relativa a gastos de defensa.

Si la Compañía obra con negligencia en la determinación o dirección de la defensa, la responsabilidad en cuanto al monto de los gastos de dicha defensa no estará sujeta a ningún limite.

iii. Reclamaciones y demandas: la Compañía queda facultada para efectuar la liquidación de las reclamaciones extrajudiciales o judicialmente para dirigir juicios o promociones ante autoridad y para recibir convenios.

No se opondrá a la Compañía cualquier reconocimiento de adeudo, transacción, convenio u otro acto jurídico que implique reconocimiento de responsabilidad del asegurado, concertado sin consentimiento de la propia Compañía, con el fin de aparentar una responsabilidad que, de otro modo, sería inexistente o inferior a la real. La confesión de materialidad de un hecho por el Asegurado no puede ser asimilada al reconocimiento de una responsabilidad.

iv. Reembolso: si el tercero es indemnizado en todo o en parte por el asegurado, este será reembolsado proporcionalmente por la Compañía.

Cláusula 18a. Medidas que puede tomar la Compañía en caso de siniestro.

En todo caso de siniestro que destruya o perjudique los bienes, y mientras no se haya fijado definitivamente el importe de la indemnización correspondiente la Compañía podrá:

i. Penetrar a la embarcación en que ocurrió el siniestro para determinar su causa y extensión.

ii. Hacer examinar, clasificar y valorizar los bienes dondequiera que se encuentren. En ningún caso estará obligada la Compañía a encargarse de la venta o liquidación de los bienes o de sus restos.

Cláusula 19a. Lugar y pago de la indemnización.

La Compañía hará el pago de cualquier indemnización en sus oficinas en el curso de los 30 días siguientes a la fecha en que haya recibido los documentos e informaciones que le permitan conocer el fundamento de la reclamación en los términos de la Cláusula 17a y 18a de éstas Condiciones Generales.

Cláusula 20a. Subrogación de derechos.

i. Aplicable a todas las secciones de esta póliza, excepto responsabilidad civil:

En los términos de la ley, la Compañía se subrogará hasta por la cantidad pagada, en los derechos del Asegurado, así como en sus correspondientes acciones, contra los autores o responsables del siniestro. Si la Compañía lo solicita, a costa de ésta, el Asegurado hará constar la subrogación en escritura pública. Si por hechos u omisiones del Asegurado se impide la subrogación, la Compañía quedará liberada de sus obligaciones.

ii. Tratándose de la sección de responsabilidad civil:

La Compañía se subrogará, hasta por el límite de la cantidad pagada, en todos los derechos contra terceros que, por causa del daño indemnizado, correspondan al asegurado; sin embargo, cuando se trate de actos cometidos por personas de las que fuere legalmente responsable el asegurado, por considerarse para estos efectos, también como asegurados, no habrá subrogación.

Si el daño fue indemnizado solo en parte, el Asegurado y la Compañía concurrirán a hacer valer sus derechos en la proporción que les corresponda.

La Compañía podrá liberarse en todo o en parte de sus obligaciones, si la subrogación es impedida por el asegurado.

Cláusula 21a. Interés Moratorio.

En caso de que la Compañía, no obstante haber recibido los documentos e información que le permitan conocer el fundamento de la reclamación que le haya sido presentada, no cumpla con la obligación de pagar la indemnización, capital o renta en los términos del artículo 71 de la ley sobre el contrato de seguro, quedará obligada a pagar al asegurado, beneficiario o tercero dañado, en los términos de los artículos 135 y 136 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, el interés que a la fecha en que cause ejecutoria la resolución y hasta la fecha en que se realice el pago, resulte más alto de los documentos en que mantengan invertidas sus reservas técnicas.

Dichos intereses deberán computarse desde el día siguiente al vencimiento del plazo a que se refiere el artículo 71 de la ley sobre el contrato de seguro.

Cláusula 22a. Peritaje.

En caso de desacuerdo entre el Asegurado y la Compañía acerca del monto de cualquier pérdida o daño, la cuestión será sometida a dictamen de un perito nombrado de común acuerdo, por escrito, por ambas partes; pero si no se pusieren de acuerdo en el nombramiento de un solo perito, se designaran dos, uno por cada parte, lo cual se hará en un plazo de 10 días a partir de la fecha en la que una de ellas hubiere sido requerida por la otra, por escrito para que lo hiciera. Antes de empezar sus labores, los dos peritos nombrarán un tercero para el caso de discordia.

Si una de las partes se negare a nombrar su perito o simplemente no lo hiciera cuando sea requerida por la otra, o si los peritos no se pusieren de acuerdo con el nombramiento, será la autoridad judicial la que, a petición de cualquiera, hará el nombramiento del perito, del perito tercero, o de ambos si así fuere necesario. Sin embargo, la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas podrá nombrar el perito o perito tercero en su caso, si de común acuerdo las partes así lo solicitaren.

El fallecimiento de una de las partes cuando fuere persona física o su disolución, si fuere una sociedad, ocurridos mientras se esté realizando el peritaje, no anulará ni afectará los poderes o atribuciones del perito, de los peritos o del tercero, según el caso o si alguno de los peritos de las partes o el tercero fallece antes del dictamen, será designado otro por quien corresponda (las partes, los peritos o la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas) para que lo sustituya.

Los gastos y honorarios que se originen con motivo del peritaje, serán a cargo de la Compañía y del Asegurado por partes iguales, pero cada cual cubrirá los honorarios de su propio perito.

El peritaje a que esta Cláusula se refiere, no significa aceptación de la reclamación por parte de la Compañía; simplemente determinará el monto de la pérdida que eventualmente estuviere obligada la Compañía a resarcir, quedando las partes en libertad de ejercer las acciones y oponer las excepciones correspondientes.

Cláusula 23a. Indemnización Máxima.

Queda expresamente convenido y entendido que la Compañía no será responsable por una cantidad mayor que la suma asegurada, sin embargo, la Compañía pagará además los gastos de demanda, juicios y gestiones que se incurran en los términos de la cláusula 17, inciso A, Medidas de Salvaguarda.

Cláusula 24a. Competencia.

En caso de controversia, el quejoso deberá acudir a la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas en las oficinas centrales o en las de sus Delegaciones, en los términos del artículo 135 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, y si dicho organismo no es designado árbitro, podrá acudir a los tribunales competentes del domicilio de la Compañía.

Cláusula 25a. Comunicaciones.

Cualquier declaración o comunicación relacionada con el presente contrato deberá enviarse a la Compañía por escrito, precisamente a su domicilio.

Cláusula 26a. Prescripción.

Todas las acciones que se deriven de este contrato de seguro, prescribirán en dos años, contados en los términos del artículo 81 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, desde la fecha del acontecimiento que les dio origen, salvo los casos de excepción consignados en el artículo 82 de la misma ley.

La prescripción se interrumpirá no solo por las causas ordinarias, sino también por el nombramiento de peritos o por iniciación del procedimiento señalado por el artículo 135 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

Cláusula 27a. Venta o transferencia de la embarcación.

Si la embarcación es vendida o transferida a una nueva administración entonces, salvo que la Compañía de su aprobación por escrito para continuar con el seguro, esta póliza quedará cancelada a la fecha de la venta o transferencia, salvo que la embarcación se encuentre en el mar, en cuyo caso la cancelación si así se requiere, se suspenderá hasta que arribe a un puerto, regresando la prima calculada a prorrata.

ARTICULO 25 DE LA LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO

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

KATHIA SAMANTA ORTÍZ MERCADO



BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA.

- 1.- **Aguilar Carbajal, Leopoldo.** Contratos civiles. 1a. edición, Editorial, Porrúa S.A. de C.V., México, 1982, 321p.
- 2.- **Antochiw, Michel, Alfredo César, Dachary.** Historia de Cozumel. 1a. edición, Editorial Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, 1991, 532p.
- 3.- **Cervantes Ahumada, Raúl.** Derecho Marítimo. 1a. edición, Editorial Herrero, S.A., México, 1977, 765 p.
- 4.- **Colombos, C. John.** Derecho Internacional Marítimo. Traducción de Dr. José Luis Azcárraga. Editorial Aguilar S.A., España, 1961, 987 p.
- 5.- **Cruz Barney, Óscar.** El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX. 1a. edición, Editorial. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1998, 323p.
- 6.- **Danjon, Daniel.** Tratado de Derecho Marítimo. Traducción del francés de Luis Aguirre . Editorial. Reus, S.A., Madrid, 1931, 543p.
- 7.- **Díaz Bravo, Arturo.** Contratos Mercantiles. 2a. edición, Editorial Harla, México, 1987, 356p.
- 8.- **González Hevia, Raúl.** Manual de Seguro Marítimo. 2a. edición., Editorial Mapfre, Madrid, 1980, 432p.
- 9.- **González Lebrero, Rodolfo.** Manual de Derecho de la Navegación. 3a. edición, Editorial Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1979.
- 10.- **Grocio, Hugo.** De la libertad de los mares. (Mare liberum). Estudio preliminar por Luis García Arias. Colección Civitas, Editorial, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1956.
- 11.- **Hors y Baus, Pedro.** Manual del Seguro, Tratado de los seguros de transportes. Editorial Gustavo Gili S.A., Barcelona España, 1944, 675p.
- 12.- **Malvagni, Atilio.** Derecho Laboral de la navegación. Editorial Depalma, Buenos Aires, 1949, 534p.
- 13.- **Martín Granados, María Antonieta.** Derecho Mercantil. 1a. edición, Editorial Universidad Nacional Autónoma de México., México, 1987, 433p.

14.- Riegel, Robert. Seguros Generales, principios y prácticas. 5a. edición, Editorial Continental S.A., México, 1980, 543p.

15.- Ruíz Rueda, Luis. El contrato de seguro. Prólogo de Roberto Mantilla Molina, Editorial Porrúa S.A. de C.V., México, 1978, 321p.

16.- Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de Cátedra de Derecho Marítimo. 2001.

17.- Salgado y Salgado, José Eusebio. Derecho Marítimo. 1a. edición, Editorial McGraw-Hill, México, 1999, 98p.

18.- Schmitt, Carl. Tierra y mar, consideraciones sobre la historia universal. Traducción. Rafael Fernández Quintanilla. Editorial Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1952. Colección Civitas.

19.- Sobarzo, Alejandro. Régimen jurídico del Alta Mar. 1a. edición, Editorial Porrúa S.A. de C.V., México, 1985, 453p.

20.- Tobías, Andrew. Los banqueros invisibles. Todo lo que la industria del seguro nunca ha querido que usted sepa. Editorial Planeta, Barcelona, 1984, 432p.

21.- Vargas, Jorge A. Terminología sobre derecho del mar. 1a. edición, Editorial. Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo, México, 1979, 211p.

22.- Vázquez del Mercado, Oscar. Contratos Mercantiles. 1a. edición, Editorial Porrúa S.A. de C.V., México, 1982, 453P.

23.- Zamora Pierce, Jesús. Derecho Procesal Mercantil. 6a. edición, Editorial Cárdenas Editor y Distribuidor, México, 1995, 342P.

ENCICLOPEDIAS.

1.- El maravilloso mundo de la tecnología. Editorial Fundación Cultural Televisa. A.C., México, 1982, Tomo 3.

2.- Enciclopedia Jurídica mexicana. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, Editorial Porrúa, México, 2002

3.- Enciclopedia Jurídica Omeba. Tomo XXV, Editorial Libreros, Buenos Aires, 1976.

4.- Nueva Enciclopedia Temática. 29. edición, Editorial Grolier, México, 1982. Tomo 6.

DICCIONARIOS.

1.- Diccionario de la Lengua Española. Madrid, Real Academia Española, 19a edición, 1970.

2.- Diccionario Enciclopédico Abreviado. Apéndice II A-2, Editorial Espasa, Madrid, 1974.

3.- Diccionario Jurídico mexicano. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 9a. edición, Editorial Porrúa, México, 1996.

4.- Diccionario Pequeño Larousse ilustrado. Editorial Larousse, México, 1995.

5.- Diccionario de sinónimos castellanos Omnia. 10 reimpresión, Editorial Pax México, México, 1990.

REVISTAS.

1.- Arqueología Mexicana. La navegación entre los mayas. Número 33, Editorial. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, Septiembre-October, 1998

CÓDIGOS, LEYES Y DOCUMENTOS.

1.- Código de Comercio Argentino. Publicada en el Boletín Oficial del 2 de marzo de 1973.

2.- Código de Comercio Chileno.

3.- Código de Comercio Colombiano de 1971.

4.- Código de Comercio Español.

5.- Ley de Navegación y Comercio Marítimo, Título tercero, Capítulo IV, Del Seguro Marítimo (México). Publicada en el Diario Oficial de la Federación de 21 de noviembre de 1963.

6.- Ley de Navegación (México). Publicada en Diario Oficial de la Federación de 4 de enero de 1994. Editorial McGrawHill, México, 1999.

7.- Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M.L. Villa de Bilbao, Librería de Rosa y Bouret, París, 1869

REGLAMENTOS INTERNACIONALES.

1.-Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de cascos y el seguro marítimo de la carga, O.N.U. TD/B/C.4/ISL/50/Rev.1.

2.-Convenciones de Bruselas.

a).-Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de Asistencia y Salvamentos Marítimos.

b).-Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de Abordajes.

3.-Reglas de York-Amberes, 1994

TESIS.

1.-**Rubí Flores, Salvador.** La reticencia y la falsa declaración del asegurado como causas de nulidad del contrato de seguro marítimo. E.N.E.P. Acatlán, U.N.A.M. México, 2000.

2.- **Tavera Pérez, Luis Alejandro.** El seguro marítimo. E.N.E.P. Acatlán, U.N.A.M. México, 1999.

3.- **Guerra Padua, Zaine Kuri y Rosa de Guadalupe Romero Zertuche.** El seguro marítimo, su legislación y aplicación en México. Facultad de Ciencias Políticas, U.N.A.M., México, 1978.

KATHIA SAMANTA ORTÍZ MERCADO



INDICE

ÍNDICE

	Página
Introducción.....	8
 CAPÍTULO 1. “EL SEGURO MARÍTIMO” 	
1.1.- Definición.....	15
1.2.- Régimen legal aplicable.....	17
1.3.- Antecedentes históricos del Seguro Marítimo.....	18
1.3.1.- La cuna del moderno contrato de seguro.....	21
1.3.2.- La casa Lloyd's en la actualidad.....	23
1.3.3.- El Seguro Marítimo en México.....	24
1.3.4.- Los usos del seguro.....	24
1.3.5.- La guerra y el seguro.....	26
1.4.- Naturaleza jurídica del contrato de seguro marítimo.....	27
1.4.1.- Contrato principal.....	27
1.4.2.- Contrato bilateral.....	27
1.4.3.- Contrato oneroso.....	27
1.4.4.- Contrato consensual.....	27
1.4.5.- Contrato indivisible.....	27
1.4.6.- Contrato único.....	27
1.4.7.- Contrato de tracto sucesivo.....	28
1.4.8.- Contrato aleatorio.....	28
1.4.9.- Contrato mercantil.....	28
1.4.10.- Contrato internacional.....	28
1.4.11.- Contrato nominado.....	29
1.4.12.- Contrato de adhesión.....	29
1.4.13.- Contrato de buena fe.....	29
1.4.14.- Contrato compensatorio, indemnizatorio ó resarcitorio.....	29
1.4.15.- Contrato de empresa.....	29
1.5.- El objeto del contrato de seguro marítimo.....	30
1.5.1.- El buque como objeto del contrato.....	31
1.5.2.- La carga como objeto del contrato.....	33
1.5.3.- El lucro esperado como objeto del contrato.....	33
1.5.4.- El precio del pasaje como objeto del contrato.....	34
1.5.5.- Responsabilidad por daños a terceros como objeto del contrato.....	34

CAPÍTULO 2.
"ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.
ANÁLISIS DE UNA PÓLIZA DE SEGURO MARÍTIMO VIGENTE EN
MÉXICO."

2.1. Elementos personales.....	37
2.2.-El asegurador.....	37
2.2.1.-Obligaciones principales del asegurador.....	39
2.2.2.- Asumir los riesgos convenidos.....	39
2.2.3.- Extender y entregar debidamente firmada la póliza.....	39
2.2.4.- Indemnizar al asegurado.....	41
2.2.4.1.-Medida de la indemnización.....	43
2.2.4.2.-Fecha de pago y formas de exigir la indemnización.....	44
2.2.5.- Acción de avería.....	45
2.2.5.1.-Antecedentes históricos de la Avería Gruesa.....	48
2.2.5.2.-Clasificación de las averías.....	49
2.2.5.3.-Averías Gruesas o Comunes.....	49
2.2.5.4.-Acto de avería y Contribución de Avería.....	51
2.2.5.5.-Cláusulas especiales sobre averías.....	52
2.2.5.6.-Reglas de York-Amberes de 1974. Su origen.....	53
2.2.5.7.-Averías-gasto y Averías-daño.....	55
2.2.6.-Abandono.....	57
2.2.6.1.-Personas que pueden realizar el abandono..	60
2.3.-El asegurado o tomador del seguro.....	62
2.3.1.-Seguro por cuenta de otro.....	63
2.3.2.-Obligaciones del asegurado.....	64
2.3.2.1.-El pago de la prima.....	65
2.3.2.2.-Indivisibilidad y anticipación de la prima....	67
2.3.2.3.- Devolución de las primas.....	68
2.3.2.4.-Otras obligaciones del asegurado.....	69
2.4.-Beneficiario.....	75
2.5.- Elemento formal. La póliza.....	76
2.5.1.-Requisitos de la póliza.....	78
2.5.2.-Clases de póliza.....	81
2.5.2.1.-Pólizas de casco.....	83
2.5.2.2.-Pólizas sobre mercancías.....	83
2.5.2.3.-Pólizas de flete.....	84
2.5.2.4.-Pólizas con o sin valor prefijado.....	84
2.5.2.5.-Pólizas a término o a tiempo.....	85
2.5.2.6.-Pólizas de riesgos portuarios.....	85
2.5.2.7.-Pólizas de riesgo de constructores.....	85

2.5.2.8. -Pólizas con o sin nombre estipulado.....	86
2.5.2.9. -Pólizas de flota.....	86
2.5.2.10. -Pólizas globales.....	87
2.5.2.11. -Pólizas flotantes o de abono.....	87
2.5.3. -Características de una póliza.....	88
2.5.4. -Comienzo y terminación de la cobertura de la póliza.....	88
2.5.5. -Peligros cubiertos por la póliza.....	89
2.6. - Elementos materiales.....	90
2.6.1. -El riesgo.....	91
2.6.2. -Agravación del riesgo.....	91
2.6.3. -Bienes cuyos riesgos pueden cubrirse.....	92
2.6.4. -Riesgos excluidos.....	95
2.6.5. -Principio y fin de los riesgos. Buque.....	99
2.6.6. -Reticencia y falsa declaración.....	100
2.6.7. -Reaseguro.....	100
2.6.7.1. -Requisitos del contrato de reaseguro.....	101
2.6.8. -Coaseguro.....	102
2.6.9. -Infraseguro.....	102
2.6.10. -Supraseguro.....	102
2.6.11. -Tipos de contratos de seguros marítimos.....	103

CAPÍTULO 3. **"SEGUROS DE CASCO".**

3.1. - Concepto de buque.....	109
3.2. - Reseña histórica de la navegación.....	117
3.2.1. - Los albores de la navegación.....	117
3.2.2. - Un barco de 6,000 años.....	119
3.2.3. - Los más grandes marinos de la antigüedad.....	120
3.2.4. - De los árabes y la vela latina a los vikingos.....	122
3.2.5. - La niña, la pinta y la santa María.....	123
3.2.6. - De los balleneros a la era moderna.....	125
3.2.7. - La navegación entre los mayas.....	129
3.2.7.1. - Señalización marítima en el caribe mexicano.....	130
3.3. - Clasificación de los buques mercantes.....	131
3.4. - Nacionalidad del buque.....	134
3.5. - Sociedades clasificadoras.....	137
3.6. - Cláusulas del Instituto de aseguradores de Londres.....	137
3.6.1. - Cláusula de abordaje (Running Down Clause).....	137
3.6.2. - Cláusula de Buques Hermanos (Sistership Clause).....	139

3.6.3.- Cláusula sobre remolques y asistencia (Tow and Assist Clause).....	139
3.6.4.- Cláusula de carga y descarga en el mar (Loading and discharging at sea Clause).....	139
3.6.5.- Cláusula sobre prórroga (Continuation Clause).....	140
3.6.6.- Cláusula de infracciones (Breach of Warranty Clause).....	140
3.6.7.- Cláusula de venta del buque (Sale of Vessel Clause).....	140
3.6.8.- Cláusula de negligencia (Inchmarec Clause).....	140
3.6.9.- Cláusula de Avería Gruesa (Foreign General Average Clause).....	141
3.6.10.- Cláusula de participación en los gastos de conservación (Suing and Labouring Expenses Clause).....	141
3.6.11.- Cláusula de negligencia respecto de la maquinaria (Machinery Negligence clause).....	142
3.6.12.- Cláusula de varadas (Customary stranding clause).....	142
3.6.13.- Cláusula de desembolsos (Disbursements clause)	142
3.6.14.- Cláusula de extornos (Returns clause).....	144
3.6.15.- Riesgos de guerra.....	145
3.6.16.- Riesgos de puerto.....	146
3.6.17.- Riesgos de construcción.....	146
3.7.- Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de cascos.....	146
3.7.1.- Cobertura a todo riesgo.....	147
3.7.1.1.- Cobertura.....	147
3.7.1.2.- Exclusiones generales.....	148
3.7.1.3.- Cobertura adicional.....	148
3.7.1.4.- Período de cobertura.....	151
3.7.1.5.- Obligaciones del asegurado.....	151
3.7.1.6.- Limite de la indemnización.....	152
3.7.1.7.- Liquidación de los siniestros.....	157
3.7.2.- Cobertura de riesgos enumerados.....	159
3.7.2.1.- Cobertura.....	159
3.7.2.2.- Exclusiones generales.....	160
3.7.2.3.- Cobertura adicional.....	161
3.7.2.4.- Período de cobertura.....	164
3.7.2.5.- Obligaciones del asegurado.....	164
3.7.2.6.- Limite de la indemnización.....	165
3.7.2.7.- Liquidación de siniestros.....	170
3.8.- Seguros de Protección e Indemnización.....	171

CAPÍTULO 4 "SEGURO DE CARGA"

4.1.- Conocimiento de embarque.....	177
4.2.- Póliza de mercancías.....	180
4.3.- Cláusulas del Instituto de aseguradores de Londres.....	181
4.3.1.- Cláusula de tránsito (Transit clause).....	181
4.3.2.- Cláusula de terminación de la aventura (Termination of adventure clause).....	182
4.3.3.- Cláusula de embarcaciones (Craft clause).....	182
4.3.4.- Cláusula sobre cambio de viaje (Change of voyage clause).....	182
4.3.5.- Cláusula de pérdida total constructiva (Constructive total loss clause).....	182
4.3.6.- Cláusula de avería gruesa (General average clause).....	183
4.3.7.- Cláusula de navegabilidad admitida (Seaworthiness admitted clause).....	183
4.3.8.- Cláusula de depositario (Bailee clause).....	183
4.3.9.- Cláusula de no efecto para el transportista (Not to inure clause).....	183
4.3.10.- Cláusula "Ambos culpables de colisión" (Both to blame collision clause).....	183
4.3.11.- Características del seguro de carga.....	184
4.4.- Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de la carga.....	184
4.4.1.- Cobertura a todo riesgo.....	185
4.4.1.1.- Cobertura.....	185
4.4.1.2.- Exclusiones generales.....	185
4.4.1.3.- Cobertura complementaria.....	186
4.4.1.4.- Periodo de cobertura.....	188
4.4.1.5.- Límite de la indemnización.....	188
4.4.1.6.- Interés asegurable.....	191
4.4.2.- Cobertura intermedia.....	191
4.4.2.1.- Cobertura.....	191
4.4.2.2.- Exclusiones generales.....	192
4.4.2.3.- Cobertura adicional.....	193
4.4.2.4.- Duración del seguro.....	194
4.4.2.5.- Límite de la indemnización.....	195
4.4.2.6.- Interés asegurable.....	196
4.4.3.- Cobertura restringida.....	196
4.4.3.1.- Cobertura.....	196
4.4.3.2.- Exclusiones generales.....	197
4.4.3.3.- Cobertura complementaria.....	199

4.4.3.4.- Duración del seguro.....	200
4.4.3.5.- Límite de la indemnización.....	202
4.4.3.6.- Interés asegurable.....	205

CAPÍTULO 5

“LOS RIESGOS”

5.- Concepto de riesgos.....	209
5.1.- Los abordajes.....	211
5.1.1.- Clases de abordaje.....	213
5.1.2.- Abordaje fortuito.....	213
5.1.3.- Abordaje culposo.....	214
5.1.4.- Abordaje dudoso.....	215
5.1.5.- Tipo de culpa en caso de abordaje.....	215
5.1.6.- Reparación de daños y perjuicios en caso de abordaje.....	216
5.1.7.- Normas internacionales relativas al abordaje.....	217
5.1.8.- Señales para prevenir abordajes.....	218
5.1.8.1.- Luces.....	220
5.1.8.2.- Señales fónicas.....	221
5.1.9.- Señales de auxilio, sonoras y visuales.....	223
5.1.9.1.- Titanic. Una señal mal entendida.....	223
5.1.10.- Seguridad de la vida humana en el mar.....	228
5.1.11.- Comunicaciones inalámbricas.....	231
5.2.- Arribada forzosa. Legítima e ilegítima.....	232
5.3.- Asistencia y salvamento.....	233
5.3.1.- Distribución del salario.....	236
5.3.2.- Asistencia o salvamento prestados entre buques del mismo propietario o armador.....	237
5.3.3.- Salvamento de vidas humanas.....	237
5.3.4.- Asistencia o salvamento entre buques y aeronaves.....	238
5.4.- Avería General o común.....	238
5.5.- Naufragio.....	239
5.6.- Apresamiento.....	239

CAPÍTULO 6

“PROPUESTA DE LEY SOBRE EL SEGURO MARÍTIMO PARA EL TERRITORIO NACIONAL”.

6.1.- Propuesta de Ley sobre el seguro marítimo para el territorio nacional.....	242
CONCLUSIONES	272
ANEXOS.	
ANEXO 1. REGLAS YORK AMBERES, 1994	277

ANEXO 2. SEGURO DE EMBARCACIONES DIVERSAS	
CONDICIONES GENERALES GNP.	288
BIBLIOGRAFÍA.	303
ÍNDICE.	308

