



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

LOS LÍMITES DEL SEGURO MARÍTIMO EN MÉXICO

TESIS

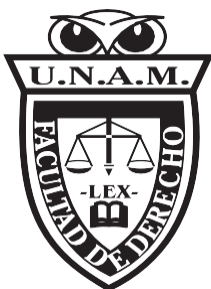
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN DERECHO

PRESENTA:

BRENDA MICHELLE VALTIERRA DE LA ROSA

ASESOR:

DR. ALBERTO FABIÁN MONDRAGÓN PEDRERO



CIUDAD UNIVERSITARIA, CDMX, 2020.



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.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL



LIC. IVONNE RAMIREZ WENCE
DIRECTORA GENERAL DE LA ADMINISTRACION ESCOLAR
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

P R E S E N T E.

La alumna: **BRENDA MICHELLE VALTIERRA DE LA ROSA**, con número de cuenta: 312237138 realizó bajo la supervisión del suscrito, el trabajo titulado: "**LOS LÍMITES DEL SEGURO MARÍTIMO EN MÉXICO**", que presentará como tesis para buscar obtener la Licenciatura en Derecho.

El trabajo realizado por la citada alumna cumple con los requisitos reglamentarios aplicables para su aprobación formal.

En vista de lo anterior, comunico a usted que el trabajo de referencia puede ser sometido a la consideración del H. Jurado que habrá de calificarlo.

Por sesión del día 3 de febrero de 1998 del Consejo de Directores de Seminario se acordó incluir en el oficio de aprobación de tesis la siguiente leyenda que se hace del conocimiento del sustentante:

"El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad".

Atentamente
"POR MI RAZA HABLARA EL ESPÍRITU"
Ciudad Universitaria, a 03 de diciembre del año 2020


DR. A. FABIAN MONDRAGON PEDRERO
DIRECTOR DEL SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

c.c.p. Secretaría General de la Facultad de Derecho
c.c.p. Archivo Seminario.
c.c.p. Alumno.
AFMP/iccw

Agradecimientos

A mis padres *Marcela* y *Fernando* por su gran apoyo y amor incondicional.

A mi hermana *Miriam* por siempre creer en mí, su gran amor, estar en todo momento y por ser mi gran ejemplo para seguir adelante.

Al *Lic. Carlos García Ángeles* por su apoyo incondicional.

Al *Dr. Fabián Mondragón Pedrero*, por su formación académica, paciencia y apoyo para la elaboración del presente trabajo.

A mis amigos y familia por acompañarme, guiarme y motivarme en el transcurso de esta aventura académica.

A mis *Profesores* y *Compañeros* por brindarme sus conocimientos y amor a esta profesión.

A la *Universidad Nacional Autónoma de México* y en especial a la Facultad de Derecho, por darme una formación y un desarrollo personal.

“El Derecho es concebido por muchos como un oficio que consiste en que los abogados deben saber en qué libros se debe buscar para encontrar las respuestas a los problemas que les plantean sus clientes, y cuáles libros citarles a los jueces que están decidiendo el destino de sus clientes. Debe corregirse ese error al situar el Derecho en el contexto correcto, es decir, no solo en el contexto de las ciencias sociales, sino en el de las humanidades en general, reconociendo que la interpretación jurídica es por mucho un arte, valiéndose de todas las tradiciones de las humanidades, tal como sucede con la interpretación literaria, la histórica o la teológica.”

Ronald Dworkin

Índice

Abreviaturas	5
Introducción.....	7
Capítulo 1: El Seguro Marítimo	9
1.1. Antecedentes del seguro Marítimo	10
1.1.1 Internacionales	10
1.1.2 Nacionales.....	14
1.2 Definición y naturaleza jurídica del contrato de seguro marítimo	18
1.2.1 Definición de Seguro marítimo	18
1.2.2 Naturaleza Jurídica del contrato de seguro marítimo	19
1.3 Elementos del contrato de seguro marítimo	24
1.3.1 Elementos personales	24
1.3.2 Elementos materiales	30
1.3.3 Riesgo asegurable.....	31
1.3.4 Interés asegurable.....	34
1.4 Prima	41
1.4.1 Clasificación de las primas en el seguro marítimo.....	41
1.5 Póliza.....	42
1.5.1 Clasificación de las pólizas en el seguro marítimo.....	43
Capítulo 2: Disposiciones generales en Materia de Seguros Marítimos	45
2.1 Disposiciones Nacionales.....	45
2.1.1 Normas supletorias en materia de seguros marítimos	46
2.2 Disposiciones Internacionales	48
2.2.1 Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo	49
2.2.2 Reglas de York-Amberes.....	51
2.2.3 Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Civil Nacida de Reclamaciones en Derecho Marítimo.....	54
2.2.4 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	56
2.2.5 Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.....	57

2.2.6 Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos.....	60
Capítulo 3: Clausulas Internacionalmente conocidas y aceptadas	63
3.1 Las cláusulas internacionalmente conocidas y aceptas dentro del contrato de seguro marítimo.....	64
3.2 Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres “Institute of London Underwriters Clauses”	67
3.2.1 Tipos de cláusulas utilizadas en el Instituto de aseguradores de Londres.....	68
3.3 Cláusulas del Instituto Americano “American Institute Clauses”	73
3.3.1 Tipos de cláusulas utilizadas en el Instituto Americano.....	74
3.3.2 Cláusulas de Exclusión Cibernética	80
3.4 Las Cláusulas más frecuentes de exclusión por los institutos o clubes de protección e indemnización	82
3.4.1 Cláusulas de exclusión por Guerra.....	83
3.4.2 Cláusula de exclusión por el uso de tecnologías emergentes en los buques.....	85
Capítulo 4: Clubes de Protección e Indemnización	90
4.1 Origen y desarrollo de los clubes de protección e indemnización	92
4.2 Definición y naturaleza jurídica de un P&I Club.....	98
4.2.1 Definición.....	98
4.2.2 Características y naturaleza jurídica.....	99
4.2.3 Mutualidad como figura juridica principal de un P&I Club en México.....	100
4.3 Organización y Funcionamiento de los P&I Clubes.....	105
4.3.1 Miembros del P&I Club.....	105
4.3.2 Admisión en un P&I Club.....	108
4.3.3 Documentos emitidos por un P&I Club.....	109
4.3.4 Administración de los P&I Clubes.....	113
4.3.5 Cuotas	117
4.3.6 Utilidad de pertenecer a un P&I Club	118
4.4 Riesgos cubiertos y alcance de la cobertura por el P&I Club	120
4.4.1 Casos de extinción de la responsabilidad de los P&I Clubes	128

4.5	Cláusula arbitral dentro del P&I Club.....	129
4.6	Los P&I Clubes existentes en el mercado asegurador a nivel mundial .	134
4.6.1	El seguro de Protección e indemnización en los Países Nórdicos	136
4.6.2	El seguro de Protección e indemnización en los Estados Unidos de América	138
4.6.3	El seguro de Protección e indemnización en Japón	140
4.6.4	El seguro de Protección e indemnización en China	141
	Conclusiones.....	143
	Bibliografía.....	146
	Diccionario	148
	Revistas	148
	Páginas Webs.....	149
	Normatividad.....	158
	Otros	160

Abreviaturas

AIMU	Instituto Americano de Aseguradores Marinos (American Institute of Marine Underwriters).
CC	Código de Comercio.
CICFID	Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.
CIRDOCAH	Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.
CLRCR	Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Civil nacida de Reclamaciones en Derecho Marítimo.
CLRmar	Convenio sobre Limitación de Responsabilidad Marítima.
CMI	Comité Marítimo Internacional.
CNSF	Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.
CNUDM	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
CONDUSEF	Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros.
CRC de 1992	El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
CSM	Convenio de Salvamento Marítimo de 1989.
ILU	Asociación Internacional de Aseguradores de Londres (Institute of London Underwriters).

IUA	Instituto de Aseguradores de Londres (International Underwriting Association of London).
LCS	Ley sobre el Contrato de Seguro.
LGSM	Ley General de Sociedades Mercantiles.
LIRMA	Asociación de Mercados de Seguros y Reaseguros de Londres por sus siglas en inglés.
LISF	Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas.
LISR	Ley del Impuesto sobre la Renta.
LNCM	Ley de Navegación y Comercio Marítimo.
OMI	Organización Marítima Internacional.
P&I	Seguro de Protección e indemnización.
P&I Clubes	Clubes de Protección e Indemnización.
RLNCM	Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
RYA	Reglas de York-Amberes.
UNCTAD	La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (United Nations conference on trade and development).

Introducción

El Derecho Marítimo funge un papel fundamental en el comercio en virtud de que aproximadamente un 90% de las materias primas y productos del comercio mundial es transportado vía marítima, porque resulta ser uno de los más económicos, efectivos y de gran capacidad de volumen de todos los medios de transporte existentes, específicamente el seguro marítimo.

En este sentido, se debe tener en cuenta que es una industria llena de historia y tradición a nivel mundial, pero a su vez resulta ser dinámica y moderna puesto que debe adaptarse al uso de nuevas tecnologías y transformación digital, sin embargo, toda esta operación marítima no podría llevarse a cabo sin la utilización de un seguro.

Se debe tener en cuenta que es una industria llena de historia y tradición a nivel mundial, pero a su vez resulta ser dinámica y moderna puesto que debe adaptarse a las nuevas formas de la transformación digital, sin embargo, toda esta industria marítima no podría llevarse a cabo sin la utilización de un seguro.

Considerando que el seguro marítimo, es una figura jurídica sin la cual la actividad marítima, no sería factible, en virtud de la gran incertidumbre y posible pérdida patrimonial que se encuentra en riesgo para las personas relacionadas con esta actividad.

La existencia del seguro es un elemento fundamental dentro del Derecho Marítimo, porque durante la navegación de una embarcación y operación marítima, se pueden encontrar diversos tipos de riesgos.

La contratación de un seguro marítimo radica en prevenir los riesgos derivados de la navegación por esta razón el mercado de seguros marítimos es sumamente especializado y amplio, ya que podemos encontrar seguros ofrecidos por compañías aseguradoras comerciales y al mismo tiempo sociedades mutualistas que ofrecen el mismo servicio, pero con carácter de socio.

Por otro lado, las cláusulas dentro del contrato de seguro marítimo desempeñan un papel importante, porque establecen condiciones y limitantes del objeto asegurado para proceder a la indemnización de un siniestro.

La presente investigación tiene como finalidad demostrar de forma objetiva la normatividad y criterios nacionales e internacionales aplicables en México, así como las limitantes que surgen en las cláusulas del seguro marítimo, internacionalmente conocidas y aceptadas conforme a lo establecido en el artículo 196 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en México.

Sin embargo, se debe tomar en cuenta que no todos los riesgos derivados de los siniestros son cubiertos por aseguradoras comerciales; surgiendo una necesidad de proteger estos bienes a través de otras figuras jurídicas y por esta razón se crean los seguros de Protección e Indemnización que dan lugar a los Clubes de Protección e Indemnización, los cuales serán analizados con la finalidad de demostrar cuales son las problemáticas que presentan este tipo de sociedades en virtud del desconocimiento que se tienen de los mismos.

Capítulo 1: El Seguro Marítimo

El seguro marítimo siendo una figura jurídica sin la cual el comercio y la navegación no serían factibles en virtud del gran riesgo y posible pérdida patrimonial que representa no tener un seguro marítimo, por esta razón la propia industria exige la necesidad de contratación de un seguro marítimo.

Por medio de éste se logra garantizar el patrimonio de las personas en caso de un siniestro, es notable destacar que los siniestros marítimos son frecuentes y resultan ser bastante cuantiosos, asimismo, el régimen de responsabilidad establecido por los Estados es riguroso y severo, ya que en ocasiones impone sanciones excesivas.

A través del tiempo, el seguro marítimo ha logrado un gran desarrollo, porque se remota a civilizaciones antiguas como la romana y griega donde se instaura una figura jurídica para proteger el patrimonio de los comerciantes principalmente, baste como ejemplo el préstamo a la gruesa. Teniendo en cuenta que esta figura jurídica antigua serviría como modelo para los seguros marítimos actuales.

En virtud del papel que desempeña el seguro marítimo dentro de la industria marítima, en el presente capítulo se abordarán los antecedentes nacionales e internacionales del seguro marítimo, instituciones semejantes o similares a través de la historia. Asimismo, se analizará su definición, naturaleza jurídica y los elementos que conforman el contrato de seguro marítimo para detonar la importancia de éste.

1.1. Antecedentes del seguro Marítimo

1.1.1 Internacionales

Los antecedentes del seguro marítimo son abundantes por esta razón en el presente trabajo se realizará un análisis sobre algunas culturas y países con más relevancia en virtud de su posición geográfica, histórica e importancia dentro del seguro marítimo.

El contrato de seguro es considerado uno de los más antiguos, ya que su origen se remonta desde la antigua actividad marítima comercial. Comenzó a existir una preocupación constante de proteger ciertos bienes que eran sometidos a esta actividad por esta razón se tienen figuras y principios particulares de la materia.

Los graves peligros que surgían del ejercicio de la navegación eran ligados al valor de los buques y mercancías, por todo esto se originó la figura jurídica de *préstamo a la gruesa*, es tan antigua que podemos encontrar un precedente en el *Código de Hammurabi* 2300 a. de C. en Babilonia.¹

Después, los griegos incorporan esta figura denominada *foenus nauticum*, o *préstamo a la gruesa aventura marítima*, enseguida los romanos comenzaron a utilizar dicha figura en sus actividades comerciales vía marítima. Asimismo, los judíos en el *Talmud* contemplaban la restitución de un buque a quien lo perdiera sin culpa, siempre y cuando perteneciera a la comunidad.

Ahora veamos que el préstamo a la gruesa se define como “*un tipo especial de mutuo, donde el riesgo del capital prestado o de la mercancía comprada con él es del mutuante durante la travesía del transporte por mar. El mutuante puede estipular en consideración a tal riesgo altos intereses con cargo mutuario*”.²

¹ Salgado y Salgado, José E., *Manual de derecho marítimo*, Alemania, Académica española, 2012, t. II, p. 292.

² Cruz Barney, Óscar, *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1998, p. 23.

La diferencia entre seguro marítimo y préstamo a la gruesa es que la indemnización quedaba sometida a la pérdida del buque, es decir, el reembolso de la suma prestada como premio convenido del arribo exitoso de la embarcación en el puerto de destino, el prestamista entrega el capital al propietario del buque o mercancía (dependía cada caso) anticipadamente, obligándolos a devolver el préstamo; si no se producía el siniestro.

Por otra parte, en el seguro, el asegurado está obligado a pagar una prima porque el asegurador dará una cobertura sobre un hecho incierto y la indemnización se llevará a cabo cuando ocurra el siniestro.³

Las investigaciones históricas coinciden en marcar como punto de partida el origen del seguro marítimo en la Edad Media, precisando en la zona del mediterráneo porque los pueblos de regiones colindantes se encargaban de traficar mercaderías entre ellos. Los documentos antiguos españoles contienen grandes referencias sobre el seguro marítimo y su conexión con las rutas de navegación con América Latina.

En España destacan las Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona de 1435, 1458 y 1484 donde se exponen antiguas figuras jurídicas de la materia, sin embargo, en las Ordenanzas del consulado de Bilbao de 1737 se encuentra una fuente trascendental sobre la regulación del contrato de seguro marítimo, ya que fue de gran utilidad para la redacción del Código Español de 1829.⁴

En los países nórdicos que conformaron la *Liga Hanseática*⁵, donde se desarrolló una gran actividad comercial a través de la navegación fue frecuente el uso de figuras jurídicas antiguas que sirvieron de base para desarrollar tiempo después el contrato de seguro marítimo.

³ Cfr., Arroyo Martínez, Ignacio, *Curso de derecho marítimo ley 14/2014 de navegación marítima*, 3ª ed., España, Civitas, 2015, p. 797.

⁴ *Idem*.

⁵ *Liga Hanseática*: Era una conexión comercial, económica y política que operaba en el mar báltico.

En Francia un texto de gran importancia es el Gallardete del Mar (*Guidón de la Mer*)⁶ tiene un gran precedente y conocimiento histórico sobre el contrato de seguro marítimo, al contemplar la definición de contrato de seguro.

*“En el que se promete la indemnización de las cosas que son transportadas de un país a otro, especialmente por el mar, por medio de un precio convenido a un tanto por ciento entre el asegurado y el asegurador, que es quien promete la indemnización”.*⁷

Además, contempla la libertad de asegurar cualquier tipo de mercancías, el seguro sobre embarcaciones y flete, la necesidad de una póliza y la cual debe indicar el nombre del asegurado.⁸

En Italia debido a su posición geográfica, contaba con una gran cantidad de ordenanzas que contenían figuras o referencias del contrato de seguro marítimo. En las diversas ordenanzas de Génova se comprendía gran parte del derecho marítimo y en sus decretos incompletos contemplaba aspectos parciales del seguro como el del 11 de octubre de 1479.⁹

También en Ancona se contaba con una póliza en 1567, que siguió las leyes florentinas, mientras que en la legislación de Lucca se encontraron las primeras disposiciones sobre seguros por una corrección que en 1548 se perpetró al Estatuto mercantil de la ciudad.¹⁰

⁶ *Guidón de la Mer*: es una recopilación de los usos marítimos practicados en el mediterráneo occidental, se desconoce su autor y fecha, se estima que apareció a mediados del siglo XVI. Fundación Mapfre, Diccionario de Fundación Mapfre, 2019, disponible en: https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/g/guidon-de-la-mer.jsp, último acceso: 05 de enero de 2020.

⁷ Cfr., Peláez, Manuel, *Historia del derecho de la navegación I. trabajos de teoría e historia de derecho marítimo y de derecho aeronáutico*, España: Gráficas Cometa, 1994, pp. 297, 298.

⁸ *Ibidem*, p. 298.

⁹ *Idem*.

¹⁰ *Idem*.

En Venecia hay una gran abundancia de reducidos decretos para aspectos precisos y delimitados del seguro, integrando una compilación normativa amplia hasta entrando el siglo XVIII.¹¹

Finalmente, para culminar con la región italiana, en Nápoles el 29 de abril de 1751 se establecería el monopolio de los seguros por parte de una Real Compañía, constituida como sociedad por acciones, con un capital de cien mil ducados.¹²

Por lo que se refiere a la Isla de Reino Unido resulta ser uno de los más grandes y antiguos precursores en la industria de seguros marítimos donde la gran mayoría de autores señalan su historia como una fuente elemental para entender el mundo de los seguros marítimos.

En el siglo XVII los londinenses utilizaban las cafeterías como centros de reunión de negocios, durante este período se efectuaron grandes transacciones comerciales. En la lista de cafeterías oficiales para el año de 1687 apareció una ubicada en Tower Street en el centro de Londres junto con su propietario el señor *Eduardo Lloyd*; donde comenzaron a reunirse con gran frecuencia personas involucradas en la navegación, incluidos capitanes y marinos de embarcaciones que se reunían para realizar sus negocios cotidianos y poder ampliar sus relaciones comerciales, debido a las reuniones constantes se desarrolló una reputación como un lugar comercial marítimo.¹³

Se centró en dos empresas innovadoras que tenían el objetivo de consolidar una fortaleza comercial marítima. *Lloyd* comenzó por crear una red de corresponsales ubicados en los puertos cercanos y en el extranjero los cuales informaban sobre los diversos movimientos de las embarcaciones.¹⁴

¹¹ *Ibidem*, pp. 298, 299.

¹² *Idem*.

¹³ Herschaft, Jeremy A., "Not Your Average Coffee Shop: Lloyd's of London - A Twenty-First-Century Primer on the History, Structure, and Future of the Backbone of Marine Insurance", *Tulane Maritime Law Journal*, Estados Unidos de América, 2005, num. 29, p. 171, disponible en: <http://uniset.ca/lloyddata/29TulaneMaritimeLJ169.pdf>.

¹⁴ *Ibidem*, p. 171.

Posteriormente con la información obtenida comenzó a publicar un diario llamado *e/ Lloyd 's List*, desde 1734 y actualmente es una fuente sofisticada de noticias, análisis e información en línea del mundo marítimo.¹⁵ Como resultado, tiempo después y hasta la actualidad se convertiría en el mercado asegurador más importante del mundo, siendo un punto de referencia de precios, condiciones, riesgos, coberturas, exclusiones y demás cláusulas que forman parte de este contrato.

Derivado de lo anterior, se tiene conocimiento de la primera póliza de seguro marítimo con influencia de *Lloyd 's*; ya que gracias a las modificaciones realizadas en Inglaterra a una póliza italiana fue publicada en el siglo XVIII; como consecuencia de este hecho, los ingleses fueron los precursores en los seguros marítimos.

Un siglo después se publica la primera póliza *Lloyd 's*, sin embargo, las decisiones judiciales eran numerosas y surge la necesidad de realizar una codificación en materia de seguro marítimo, se publica la *Ley de Seguros Marítimos (Marine Insurance Act)* de 1906.

1.1.2 Nacionales

Para hacer referencia sobre antecedentes nacionales del seguro marítimo, es importante enfocarnos en la Nueva España, ya que existieron disposiciones expresas que se encontraron vigentes en territorio mexicano hasta la entrada de la independencia las cuales sirvieron como fuente de inspiración para la publicación de los primeros códigos de comercios en México, que contaban con un capitulo especial para el seguro marítimo.¹⁶

Es de suma trascendencia el gran vínculo que tuvo la nación mexicana con España, principalmente por sus textos históricos que contienen abundantes referencias sobre

¹⁵ Lloyd's List, Maritime intelligence, informa, 2019, disponible en: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/about-us>, último acceso: 06 de enero de 2020.

¹⁶ Merodio López, Juan C., "*Fundamentos del seguro marítimo su regulación en México*", M&L Estudio Legal, 2019, p. 3, disponible en: http://www.mlestudiollegal.com.mx/publicaciones/fundamentos_de_seguro_maritimo.pdf.

el seguro marítimo. Un ejemplo es el consulado de Nueva España¹⁷ que se rigió por las Ordenanzas de Burgos y Sevilla durante sus dos primeros años hasta la creación de sus propias ordenanzas de la Nueva España en 1603, confirmadas por el rey en 1604 e impresas en 1636.¹⁸

La segunda en 1772, la tercera y última en 1816, sin embargo, las Ordenanzas del Consulado de la Nueva España no contenían una disposición específica en materia de riesgos marítimos, aplicándose de forma supletoria las Ordenanzas de Sevilla y Burgos las cuales estaban redactadas conforme a la recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias.¹⁹

Las pólizas debían ser expedidas conforme a la forma establecida por las Ordenanzas de Sevilla y Burgos para resolver controversias de la materia de una forma fácil. Posteriormente se utilizaría el modelo de las Ordenanzas de Bilbao.²⁰

Es importante destacar la importancia del Consulado de Veracruz debido a su posición geográfica, al ser una zona estratégica comercial. Y en enero de 1789 se estableció en Veracruz la primera compañía de seguros marítimos de la localidad, con un capital social de 230,000 pesos.

Tiempo después, en 1802 bajo el nombre de *Compañía de Seguros Marítimos de Nueva España* se fundó una nueva compañía, con un capital de 400,000 pesos, colocándose las acciones en el mismo puerto; y en otras ciudades de Nueva España Cádiz y Barcelona, se ofrecían a tomar toda clase de riesgos para los puertos de Europa y América con excepción de los riesgos de avería y en caso de guerra declarada.²¹

¹⁷ En materia de seguros en esa época no era una costumbre asegurar mercancías o navíos por esta razón las ordenanzas se escribían cuando existía una necesidad inminente. Cruz Barney, Óscar, *op. cit.*, p.130.

¹⁸ Cruz Barney, Óscar, *op. cit.*, p. 54.

¹⁹ *Idem.*

²⁰ *Ibidem*, p. 130.

²¹ *Ibidem*, p. 131.

Después de consumada la independencia de México, las Ordenanzas de Bilbao se constituyeron en las leyes más importantes de comercio que rigieron el país, con la excepción de la organización del consulado, ya que esta parte fue suprimida por decreto del 16 de octubre de 1824.²²

El 15 de noviembre de 1841 se emitió el decreto de organización de las *juntas de fomento y tribunales mercantiles*, en cuyo artículo 70, se establecía que los tribunales mercantiles se compondrían conforme a la competencia del negocio conforme a las Ordenanzas de Bilbao en la parte que no estuvieran derogadas.²³

1.1.2.1 La incorporación de la regulación del seguro marítimo en los Códigos de Comercio en México

El derecho mexicano fue incorporando a través de los años normativas específicas sobre el seguro marítimo a través de su Código de Comercio, el cual fue modificado en diversas ocasiones. En el presente trabajo analizaré la parte relativa sobre seguros marítimos en los Códigos de Comercio de 1854, 1884 y 1889.

El primer Código de Comercio mexicano fue publicado el 16 de mayo de 1854, inspirado primordialmente en el Código Francés y el español del 30 de mayo de 1829 con una vigencia general. Referente al contrato de seguro marítimo, este se encontraba en el libro tercero, sección III del título III al *contrato a la gruesa ventura o préstamo riesgo marítimo* en sus artículos 638 a 702, que contenían la normativa aplicable al contrato de seguro marítimo.²⁴

El segundo Código de Comercio mexicano fue del 20 de abril de 1884 fue dictado en ejercicio de la facultad conferida al Congreso de la Unión para poder expedir códigos obligatorios para toda la República en materia de comercio. Se encontraba el contrato a la gruesa en su libro III *Del comercio Marítimo*, título III *De los contratos especiales del comercio marítimo*, capítulo III en sus artículos 1259 a 1340.²⁵

²² *Ibidem*, pp. 56, 57.

²³ *Ibidem*, p. 57.

²⁴ *Ibidem*, pp. 57, 58.

²⁵ *Ibidem*, p. 131.

Finalmente, el tercer Código de Comercio mexicano, se publicó el 15 de septiembre de 1889 y entró en vigor el 1º de enero de 1890 y actualmente se encuentra vigente.²⁶ En su artículo 794 establecía la definición sobre préstamo a riesgo marítimo. Además, contenía en su capítulo VIII del título III *De los Contratos Especiales del Comercio Marítimo*, del libro III en los artículos 812 a 880, los cuales fueron derogados.²⁷

Es importante destacar la relevancia de la regulación del contrato de seguro marítimo a través de los Códigos de Comercio de 1854, 1884 y 1889, por esta razón en el presente trabajo se analizarán algunas formalidades exigidas por estos Códigos. Existía la posibilidad de poder pactar de la misma manera como se hacía con el préstamo a la gruesa; recogiendo la misma forma, solemnidades y teniendo así la misma eficacia.²⁸

A continuación, se señalan ciertos elementos que debía contener la póliza:²⁹

1. Fecha y hora en que se firma.
2. Nombre, apellido y domicilio de las partes: asegurado y asegurador.
3. El asegurado debía especificar si los efectos asegurados son propios o actuaban en comisión por cuenta de otro, y si era el caso debía de especificar nombre y domicilio del comitente.
4. Datos de la embarcación: nombre, porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación.
5. Datos del capitán: nombre y domicilio.
6. Puertos de partida, carga o descarga de mercancías, escalas.
7. Objetos asegurados: naturaleza, calidad y valor.
8. Marcas y números de bultos.
9. Tiempo de comienzo y conclusión del riesgo.

²⁶ Cfr. Quintana Adriano, Elvia, *La vigencia del Código de Comercio de 1890*, México, Instituto de Investigaciones jurídicas UNAM, 2018, p. 3.

²⁷ Cruz Barney, Óscar, *op. cit.*, p. 59.

²⁸ *Ibidem*, p. 131.

²⁹ *Ibidem*, pp. 131, 132.

10. Suma asegurada.
11. Modo de pago, tiempo y lugar del premio convenido.
12. Cantidades de premio correspondientes a la ida y vuelta cuando el seguro era por viaje redondo.

Existía la posibilidad de asegurar en una sola póliza el buque y la carga, sin embargo, debían distinguir las cantidades aseguradas sobre cada objeto, en caso de no realizarse el seguro era ineficaz. En cuanto al seguro de mercancías la carga de la prueba la tenía el asegurado.³⁰

El papel que desempeñaron los agentes consulares mexicanos adquirió gran relevancia, ya que estaban facultados para autorizar los contratos de seguro, los cuales eran celebrados en los lugares de comercio de sus respectivos domicilios con la condición de que alguno de los contratantes debía ser mexicano. Las pólizas autorizadas por los mencionados agentes tenían la validez como si se hubiera realizado ante un corredor en México.³¹

1.2 Definición y naturaleza jurídica del contrato de seguro marítimo

1.2.1 Definición de Seguro marítimo

En virtud de la gran influencia anglosajona en materia de seguros marítimos utilizaré la definición sobre seguro marítimo que se encuentra en el artículo 1° de la *Ley de Seguros Marítimo (Marine Insurance Act) 1996*.

*“... es un contrato mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar a los asegurados, de la manera y en la medida acordada, contra pérdidas marítimas, es decir, las pérdidas incidentes a la aventura marina”.*³²

³⁰ *Ibidem*, p. 132.

³¹ *Ibidem*, p. 133.

³² Legislation UK, Marine Insurance Act, 21st December 1906, disponible en: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/data.pdf>, último acceso: 07 de enero de 2020.

Otro concepto relevante es el del Doctor Ignacio Arroyo:

*“El seguro marítimo es el contrato por el que el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado, a cambio de una prima y dentro de los límites convenidos, los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados con ocasión de la navegación marítima”.*³³

Dicho lo anterior, la finalidad del seguro marítimo es proporcionar una seguridad jurídica y económica a la aventura marítima a través de la cobertura de ciertos riesgos, así como del pago de la indemnización correspondiente en caso de que el evento de tales riesgos tenga como consecuencia la producción de daños y perjuicios en los intereses asegurados.³⁴

Para concluir este apartado, es relevante destacar que la legislación mexicana correspondiente a la materia no establece algún concepto o definición sobre seguro marítimo.

1.2.2 Naturaleza Jurídica del contrato de seguro marítimo

Es un contrato aleatorio, bilateral, de buena fe, consensual, mercantil, nominado o típico, oneroso y de tracto sucesivo sometido a una pluralidad múltiple de riesgos propios de la navegación marítima a una diversidad de intereses asegurables que dan lugar a las diversas modalidades de seguro marítimo.

Aleatorio. -Es aleatorio porque el nacimiento de la obligación de una o ambas partes depende de la suerte o el azar, sin embargo, el pago efectivo de esa prestación puede ser indemnizatoria, reparadora o asistencial. Puede ser sometido al cálculo de probabilidad.³⁵

³³ Arroyo Martínez, Ignacio, *op. cit.*, p. 800.

³⁴ González-Lebrero, Rodolfo A., *Curso de derecho de la navegación*, España, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1998, p. 639.

³⁵ Veiga Copo, Abel B., *Tratados del contrato de seguro*, 6ª edición, España, Thomson Reuters, 2017, t. II, p. 140.

Además, un criterio establecido por la autoridad jurisdiccional mexicana señala lo siguiente respecto a la aleatoriedad del contrato de seguro:

SEGURO, CONTRATO DE. REQUISITOS PARA LOS CUESTIONARIOS DE LAS COMPAÑÍAS ASEGURADORAS, *“El contrato de seguro, siendo un contrato aleatorio, pues depende de un hecho incierto o contingente que entraña azar e implica el posible pago de beneficios que se encuentren completamente fuera de proporción (...)”*.³⁶

Bilateral. - Es bilateral porque genera derechos y obligaciones para ambas partes en este caso asegurador y asegurado.

Buena fe. - La mayoría de los contratos en materia de seguros deben estar celebrados por el principio de buena fe porque tiene una especial importancia ya que los contratantes se encuentran obligados a comportarse y aceptar las consecuencias derivadas de este contrato con honestidad.

Al asegurar intereses sometidos a riesgos, es de vital importancia que el asegurador conozca perfectamente la situación de riesgo en que se encuentra cualquiera de los intereses asegurados como podría ser en el caso particular la embarcación, cargamento, etc.³⁷

Un ejemplo es cómo se retoma este principio en el artículo 8º de la *Ley sobre el Contrato de Seguro* (de ahora en adelante *LCS*) donde determina un deber recíproco de intercambiar información entre las partes:

“El proponente estará obligado a declarar por escrito a la empresa aseguradora, de acuerdo con el cuestionario relativo, todos los hechos importantes para la apreciación del riesgo que puedan influir en las condiciones convenidas, tales como los conozca o deba conocer en el momento de la celebración del contrato”.

³⁶ Tesis Aislada, 431, Seminario Judicial de la Federación, Séptima Época, t. 71, 6 de noviembre de 1996, p 41.

³⁷ Arroyo Martínez , Ignacio, *op. cit.*, pp. 801, 802.

Como se puede apreciar en el párrafo anterior todos los hechos son importantes para la apreciación del riesgo, en este sentido dicha declaración deberá regirse bajo este principio de buena fe.

Consensual. - Es consensual ya que su validez no se encuentra sujeta a alguna forma determinada, salvo alguna obligación impuesta al asegurador. Por ejemplo, de entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura.³⁸

Esta característica se refuerza con el criterio establecido en la siguiente tesis aislada en la cual la autoridad jurisdiccional determina que su perfeccionamiento versa sobre el acuerdo de voluntades de los contratantes.³⁹

“CONTRATO DE SEGURO. SU PERFECCIONAMIENTO NO ESTÁ CONDICIONADO A LA ENTREGA DE LA PÓLIZA, SINO AL ACUERDO DE VOLUNTADES DE LOS CONTRATANTES. El contrato de seguro se distingue de la generalidad de los contratos porque cuenta con elementos propios. Entre sus características principales, destacan la de ser bilateral y oneroso, porque implica provechos y gravámenes para ambas partes: la aseguradora, derecho a recibir la prima, y obligación de pago de la indemnización en caso de siniestro, y el asegurado tendrá derecho a que le sea pagada la indemnización en el supuesto de que se realice el siniestro y la obligación de pagar la prima. Además, es un contrato aleatorio porque no se tiene la certeza de que surgirá en algún momento la obligación de pago de la indemnización a cargo de la aseguradora, pues el riesgo que se asume es en relación a un acontecimiento futuro e incierto, y de la realización de este último depende el nacimiento de la obligación de pago. En cuanto a la forma, atento a lo dispuesto por los artículos 19 y 21 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, es consensual, porque se perfecciona con el simple acuerdo de las partes respecto de su objeto, exigiéndose forma escrita sólo para fines de prueba. De lo cual es dable

³⁸ *Ibidem*, pp. 800, 801.

³⁹ Tesis Aislada, III.2o.C.104 C, Seminario Judicial de la Federación, Novena Época, t. XXII, octubre de 2005, p. 2319.

concluir que dicho contrato vincula a las partes desde el momento en que se da el acuerdo de voluntades, aun cuando la aseguradora no haya extendido la póliza, ni el asegurado hubiese realizado aún el pago de la prima convenida. Por ende, una vez que ocurre algún siniestro de los cubiertos en un contrato de seguro existente y válido, la consecuencia jurídica es que nazca la obligación de pago de la indemnización pactada, por parte de la aseguradora. En ese orden, si se reclama el pago de un siniestro acontecido en la fecha en que aún no se expedía la póliza respectiva, pero se demuestra que el pacto del contrato de seguro fue con anterioridad a la expedición de tal documento, es claro que ello resulta suficiente para probar la celebración del contrato y la obligación de pago de la aseguradora, pues aquélla constituye un reflejo de la voluntad de las partes, en cuanto a los términos de la celebración del contrato de seguro, el cual, se insiste, no está condicionado a la expedición de la póliza.”

Conforme a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) en su artículo 188 establece lo siguiente:

“El contrato de seguro marítimo es consensual, se perfecciona con la aceptación que haga el asegurador de la solicitud hecha por el contratante...”

Además, en la LCS se establece en su artículo 21, párrafo primero que *“se perfecciona el contrato de seguro desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta”*.

Aunado a lo anterior conforme a lo establecido en el artículo 15 del *Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (RLNCM)* se refuerza la característica de ser consensual.

“(...)En los seguros marítimos el régimen será consensual conforme a lo establecido en el artículo 188 de la Ley”

Sin duda, estos artículos confirman que el contrato de seguro marítimo es consensual, ya que forma parte de un acuerdo de voluntades entre las partes.

Mercantil. - Se determina que el contrato de seguro marítimo es mercantil porque genera obligaciones mercantiles y queda sometido de forma supletoria al *Código de Comercio*, así como a su normativa supletoria porque se trata en esencia de un acto de comercio en el que al menos una de las partes es un comerciante, empresario o sociedad mercantil.⁴⁰

Nominado o típico. - El contrato de seguro marítimo se caracteriza por tener una regulación específica de la materia que se encuentra vigente actualmente.⁴¹

Oneroso. - Es un contrato oneroso por la existencia de recíprocas prestaciones, ya que el asegurado debe pagar la prima y el asegurador la indemnización cuando ocurra el siniestro.⁴²

Pluralidad heterogénea de riesgos. - Es una característica del contrato de seguro marítimo porque desempeña un papel decisivo en el ámbito de la cobertura, y la ley específica sobre los riesgos que serán incluidos y excluidos. La determinación exacta dependerá de los términos contratados en la póliza de seguro, salvo el supuesto de limitaciones impuestas legalmente.⁴³

Pluralidad de Intereses. - El seguro marítimo da lugar a distintas modalidades de seguro conforme a sus diversos tipos de interés asegurable legítimo. Esto es, los intereses asegurables más frecuentes son el seguro de casco y maquinaria, el seguro de mercancías o cargamento, el seguro de flete, el seguro de responsabilidad civil del naviero o seguro de protección e indemnización (*P&I*) y el seguro de cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos expuestos a los riesgos de la navegación.⁴⁴

⁴⁰ Instituto Superior de Técnicas y Prácticas Bancarias, *Diccionario de Finanzas*, España, Instituto Superior de Técnicas y Prácticas Bancarias, 1999, p. 136.

⁴¹ Instituto Superior de Técnicas y Prácticas Bancarias, *op. cit.*, p. 137.

⁴² Arroyo Martínez, Ignacio, *op. cit.*, p. 801.

⁴³ *Ibidem*, p. 802.

⁴⁴ *Idem*.

Tracto sucesivo. - Es de tracto sucesivo porque no tiene una prestación única sino diferida en el tiempo. Todas las modalidades de seguro marítimo se proyectan en un espacio temporal. Durante el período pactado el asegurador se obliga a dar una cobertura sobre los riesgos de la navegación marítima, no es incompatible con la obligación del asegurado de pago único de la prima, pues el pago único o sucesivo cubre la totalidad del período temporal objeto del contrato.⁴⁵

1.3 Elementos del contrato de seguro marítimo

1.3.1 Elementos personales

En este apartado se analizarán los elementos personales del contrato de seguro marítimo los cuales son asegurador y asegurado. Es importante destacar que no son diferentes a los adaptados por las diversas teorías sobre el seguro en general, sin embargo, el seguro marítimo tiene ciertas particularidades las cuales son adaptadas en su regulación aplicable.

1.3.1.1 Asegurador

Se define como asegurador a *la persona que, con la formalización de un contrato de seguro, asume las consecuencias dañosas producidas por la realización del evento cuyo riesgo es objeto de la cobertura.*⁴⁶

En la práctica la normatividad aplicable a la materia establece que el asegurador deberá de ser una *persona jurídica* en general con la forma de una sociedad anónima, mutualista o cooperativa de seguros para poder ejercer la actividad aseguradora conforme a derecho.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 801.

⁴⁶ Guardiola Lozano, Antonio, *Manual de introducción al seguro*, España, Mapfre, 1990, p. 41.

Conforme a la Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas (*LISF*) en su artículo 2º, fracción XVI define estos tipos de sociedades como las instituciones de seguros y sociedad mutualista.

“(...) XVI. Institución de Seguros, la sociedad anónima autorizada para organizarse y operar conforme a esta Ley como institución de seguros, siendo su objeto la realización de operaciones en los términos del artículo 25 de esta Ley.

XXIX. Sociedad Mutualista, la sociedad autorizada para organizarse y operar conforme a esta Ley con el carácter de sociedad mutualista de seguros (...)”

Además, conforme a esta legislación mexicana en materia de seguros es necesario que, para organizarse y operar como institución o sociedad mutualista, se requiera una autorización por parte del *Gobierno Federal* a través de la *Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF)*, previo acuerdo de su *Junta de Gobierno* conforme al artículo 11 de la *LISF*.

Como resultado del análisis anterior, las instituciones de seguros o sociedades mutualistas de seguros marítimos que se encuentran operando en México deberán estar constituidas conforme a dicha ley.

1.3.1.1.1 Obligaciones y derechos del Asegurador

Las obligaciones y derechos del asegurador en general se derivan de los diferentes principios que rigen la relación contractual en el seguro marítimo, pero las obligaciones pueden ser posteriores o anteriores a la realización del siniestro y se rige bajo el principio indemnizatorio.⁴⁷

Las obligaciones principales del asegurador son las que se expondrán a continuación:

⁴⁷ Arroyo Martínez, Ignacio, *op. cit.*, p. 830.

a) Indemnización del daño

La principal obligación del asegurador es la indemnización el daño sobre los intereses asegurados. Ya que la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato conforme al artículo 1º de la LCS.

b) Entrega de la póliza

El asegurador tiene la obligación de entregar la póliza al contratante donde se establezcan los derechos y obligaciones de las partes como lo señala el artículo 20 de la LCS.

c) Carga de la prueba

La carga de la prueba la tendrá el asegurador cuando ésta consista en argumentar que el siniestro ha ocurrido por un riesgo no comprendido en la póliza conforme a lo establecido en el artículo 197 de la LNCM.

1.3.1.2 Asegurado

Se define como *la persona que en sí misma o sus bienes o intereses económicos se encuentra expuesta al riesgo.*⁴⁸

Es aquella persona física o jurídica que es titular del interés objeto del seguro y del derecho al cobro de la indemnización. Además, es quien suscribe la póliza con la entidad aseguradora, se compromete al pago de las primas establecidas y tiene el derecho de cobro de las indemnizaciones que se produzcan como consecuencia de un siniestro.⁴⁹

No obstante, surge otra figura que se encuentra vinculada con el asegurado que es el *beneficiario*, el cual se vincula al contrato de seguro, por ser el titular del derecho indemnizatorio.⁵⁰

⁴⁸ Guardiola Lozano, *op. cit.*, p. 42.

⁴⁹ *Idem.*

⁵⁰ *Idem.*

Para concluir, en la práctica no siempre coincide el asegurado como contratante del seguro, es decir, puede realizarlo otra persona denominada *tomador del seguro*, cuya obligación principal es su obligación el pago de la prima.⁵¹

En el artículo 11 de la LCS se encuentra el fundamento sobre tomador del seguro:

“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”.

El seguro por cuenta de otro es frecuente encontrarlo en el seguro marítimo de mercancías, por ser práctico, porque se ofrece una cobertura general del daño que puedan sufrir las mercancías durante el transporte. De modo que, en el transporte de mercancías al realizarse la entrega, no siempre se le dará al mismo sujeto, es decir, el cargador y el destinatario no siempre serán la misma persona.

1.3.1.2.1 Obligaciones y derechos del Asegurado

Las obligaciones y derechos del asegurado en general se derivan de los diferentes principios que rigen la relación contractual en el seguro marítimo, conforme a la normatividad mexicana en esta materia, se centra en las siguientes: declaración del riesgo, pago de la prima, comunicación del siniestro y deber de salvamento.

a) Declaración del riesgo

Esta obligación se deriva del principio de buena fe, ya que el asegurado debe declarar y describir la naturaleza del riesgo.⁵²

El proponente está obligado a declarar por escrito a la empresa aseguradora todos los hechos importantes para la apreciación del riesgo que pueda influir en

⁵¹ *Idem.*

⁵² Sánchez Flores, Octavio G., *La institución del seguro privado en México*, México, Porrúa, 2007, t. I, p. 520.

las condiciones convenidas, tales como se conozcan o deban conocer al momento de celebrar el contrato conforme al artículo 8º de la *LCS*.

Si el contrato se celebra por un representante del asegurado, se deben declarar todos los hechos importantes que sean o deban ser conocidos del representante y del representado conforme al artículo 9º de la *LCS*.

Y en caso de que se proponga un seguro por cuenta de otro, el proponente deberá declarar todos los hechos importantes que sean o deban ser conocidos del tercero asegurado o de su intermediario conforme al artículo 10 de la *LCS*.

En consecuencia, cualquier omisión o inexacta declaración de los hechos a que se refieren los artículos 8º, 9º y 10 de la *LCS*, faculta a la empresa aseguradora la consideración de rescindir de pleno derecho el contrato, aunque no haya influido en la realización del siniestro.

Conviene subrayar ahora que la suscripción de la póliza crea una presunción legal, porque los aseguradores admiten como exacta la evaluación realizada de los efectos asegurados, sin embargo, en los casos de omisión o inexacta declaración no se toma como presunción legal conforme al artículo 195 de la *LNCM*.

b) Agravación del riesgo

El asegurado no tendrá la obligación de denunciar al asegurador la agravación del riesgo, ya que el asegurador debe responder de dicha agravación, pero tendrá a su vez, derecho de cobrar la prima adicional que corresponda, así como a establecer las condiciones de la cobertura conforme a lo establecido en el artículo 206 de *LNCM*.

c) Pago de la prima

El contratante del seguro está obligado a pagar la prima en su domicilio, si no hay estipulación expresa en contrario conforme al artículo 31 de la LCS y 207 de la LNCM.

La falta de pago total o parcial de la prima o de las primas periódicas permite al asegurador resolver el contrato o suspender sus efectos hasta que sean cubiertas. Por otro lado, el asegurador no es responsable de los siniestros acaecidos antes del pago de la prima o de alguna de las fracciones de la prima o de las primas periódicas.⁵³

d) Comunicación del siniestro

Existe una obligación de la comunicación del siniestro y es una consecuencia del principio indemnizatorio que forma parte del contrato de seguro marítimo. En caso de incumplir esta obligación se podría perder el derecho indemnizatorio.

Conforme al artículo 66 de la LCS de seguro se señala lo siguiente:

“Tan pronto como el asegurado o el beneficiario, en su caso, tengan conocimiento de la realización del siniestro y del derecho constituido a su favor por el contrato de seguro, deberán ponerlo en conocimiento de la empresa aseguradora (...).”

Por todo esto, si el asegurado o beneficiario no cumplen con la obligación señalada en el párrafo anterior, la empresa aseguradora puede reducir la prestación debida hasta la suma que habría importado si el aviso se hubiere dado oportunamente conforme al artículo 67 de la LCS.

La empresa aseguradora quedará desligada de todas las obligaciones del contrato, si el asegurado o beneficiario omiten el aviso inmediato con la intención

⁵³ Arroyo Martínez , Ignacio, *op. cit.*, p. 828.

de impedir que se comprueben oportunamente las circunstancias del siniestro conforme al artículo 68 de la LCS.

e) Deber de salvamento

El deber de salvamento o también conocido como deber de evitar o aminorar el daño, es un principio particular porque al tratarse de una industria que tiene como finalidad cumplir con una técnica de protección de quien ha sufrido un daño existan criterios para evitar o disminuir el daño ya producido, es decir, el siniestro.⁵⁴

El asegurado y sus dependientes deberán emplear todas las medidas razonables para aplicar este principio, es decir, si es aplicado se toma indirectamente como una colaboración. No será prejuzgado en ningún caso como responsable del siniestro, por este motivo el asegurado colaborará y responderá en los términos correspondientes, ya que es en su beneficio.⁵⁵

Además, conforme al artículo 191 de la LNCM se incorpora el deber de salvamento:

“El asegurado estará obligado a contribuir al salvamento de los objetos asegurados. El beneficiario del seguro deberá tomar todas las medidas para evitar o disminuir el daño. Si no hubiere peligro en la demora, los interesados deberán solicitar instrucciones al asegurador y se atenderán a ellas (...)”

1.3.2 Elementos materiales

Los elementos materiales del contrato de seguro marítimo son esenciales para la existencia del negocio jurídico.⁵⁶ Los cuales son el riesgo asegurable de la navegación marítima y el interés asegurable.

⁵⁴ *Ibidem*, p. 829.

⁵⁵ *Ibidem*, p. 830.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 806.

1.3.3 Riesgo asegurable

El riesgo asegurable se define como *la posibilidad de un hecho futuro e incierto idóneo para ocasionar un daño o perjuicio al asegurado*.⁵⁷

Particularmente en la materia de seguros se emplea un concepto que tiene dos ideas diferentes. Primera el riesgo como un objeto asegurado y la segunda, el riesgo como posible ocurrencia por azar de un acontecimiento que produce una necesidad económica; su existencia se previene y garantiza en una póliza obligando al asegurador a efectuar una prestación frecuentemente indemnizatoria.⁵⁸

Desde otra perspectiva, el riesgo es caracterizado por su relación con el peligro, sin embargo, existe una diferencia entre ambos. El riesgo en esencia es una posibilidad de daño, ya que es una situación en la cual no hay una garantía de éxito seguro y tiene una relación económica porque se relaciona con la posibilidad de obtener un lucro, sin embargo, el peligro implica una mayor cercanía al daño, porque se caracteriza como un *plus* sobre el riesgo donde se desconocen los desenlaces de las situaciones, pero se conocen algunas probabilidades de los posibles resultados.⁵⁹

Respecto al riesgo se identifican tres características importantes:

1. **Incierto o Aleatorio.** - Existe una incertidumbre porque el conocimiento de su existencia real haría desaparecer la aleatoriedad, es la eventualidad tanto en la producción (el qué) como en el tiempo (el cuándo), es decir, el hecho puede, bien no llegar a producirse; o bien no saber, por tratarse de un hecho futuro de realización.⁶⁰
2. **Evento dañoso.** - Es un evento incierto el cual debe ser, dañoso o perjudicial para el interés asegurado; la eventualidad únicamente produce consecuencias negativas para el asegurado, es decir, la pérdida o empobrecimiento patrimonial.

⁵⁷ González-Lebrero, *op. cit.*, p.655.

⁵⁸Guardiola Lozano, *op. cit.*, p. 4.

⁵⁹ Instituto Superior de Técnicas y Prácticas Bancarias, *op. cit.*, pp. 593, 594.

⁶⁰ Cfr. Guardiola Lozano, *op. cit.*, pp. 4, 5.

3. El Azar. - El azar, ya que el evento es ajeno a la voluntad de los contratantes.⁶¹

Finalmente, sin riesgo no puede haber seguro, y es fundamental para que el asegurador se vea obligado a indemnizar el daño. Además, si en el momento de la celebración del contrato el riesgo hubiere desaparecido el contrato será nulo o el siniestro se hubiere ya realizado conforme al artículo 45 de la LCS.

Además, conforme a la LNCM en su artículo 205 regula:

“Todo seguro contratado con posterioridad al siniestro o a la llegada de los objetos asegurados o de la embarcación transportadora será nulo, si el riesgo era conocido con antelación a la celebración del contrato por el asegurado o bien, si el asegurador tenía ya conocimiento de que los riesgos habían cesado”.

Como se aprecia en el párrafo anterior existen tres supuestos para que se anule el contrato.

La siguiente tesis aislada en la cual la autoridad jurisdiccional determina que la existencia del riesgo constituye un elemento esencial para la validez del contrato de seguro:⁶²

“CONTRATO DE SEGURO. LA EXISTENCIA DEL RIESGO CONSTITUYE UN ELEMENTO ESENCIAL PARA SU VALIDEZ. Por virtud del contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato. Es un contrato bilateral, oneroso y aleatorio, en el que el riesgo constituye un elemento esencial para su validez, ya que, en caso de no existir, el contrato de seguro es nulo o se resuelve de pleno derecho, conforme a los artículos 45 y 46 de la Ley sobre el Contrato de Seguro. El riesgo se define como un suceso dañoso, futuro e incierto, que es universal o general.”

⁶¹ *Idem.*

⁶² Tesis: 1a. CCXXIX/2013, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Décima Época, t. I, agosto de 2013, p. 737.

En cambio, el siniestro constituye la realización del daño temido, que es de carácter particular. Esto es, al verificarse el riesgo previsto en el contrato se produce lo que se conoce como siniestro. En el caso de los seguros de vida, si bien es cierto que la muerte es un hecho futuro, pero no incierto -pues se sabe que inevitablemente acontecerá-, sí existe incertidumbre respecto de la fecha y forma en que tendrá lugar, por lo cual, es posible considerarla técnicamente como riesgo en materia de seguros. Sin embargo, si quien pretendía asegurar su vida fallece antes de que la aseguradora comunique su aceptación del contrato, el contrato de seguro no puede perfeccionarse porque le hace falta un elemento esencial para su validez: el riesgo de que el asegurado muera.

Para efectos del presente trabajo es necesario señalar que el punto central del seguro marítimo versa sobre la delimitación del riesgo de la navegación o accidentes marítimos, ya que son la causa principal del seguro marítimo.

El riesgo de navegación o accidentes marítimos son amplios considerando que cualquier evento relacionado con el mar o sea producido derivado de la navegación marítima, en la práctica es habitual que se otorgue una cobertura a las fases terrestres; preparatoria y posterior a la navegación. No todos los riesgos marítimos son consecuencia del mar, tal es el caso del naufragio, la varada, el echazón, guerra y los incendios o explosiones.

1.3.3.1 La universalidad del riesgo

La universalidad del riesgo, es un rasgo del seguro marítimo porque este principio establece que el asegurador, cubre dentro de los límites convenidos los daños y perjuicios que sobrevengan al interés asegurado cualquiera que sea la causa que lo haya producido. Considerando que únicamente el seguro se rige bajo un principio que es contrario, dado que se cubren únicamente los riesgos enumerados expresamente en la póliza.

En el seguro marítimo los riesgos se determinan cuando son excluidos expresamente, es decir, no para la inclusión porque la cobertura se extiende a todos los riesgos de navegación o accidentes de mar, salvo los excluidos por la póliza o ley.⁶³

Por lo que se refiere a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 en su artículo 233, establecía que aún cuando la póliza se haya extendido contra todo riesgo, salvo pacto expreso en contrario, el asegurador no responderá de las pérdidas y daños de las causas enumeradas en el artículo 831 del Código de Comercio.⁶⁴

Las exclusiones enumeradas eran las siguientes:⁶⁵

1. *Cambio voluntario de derrotero de viaje o de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores.*
2. *Separación voluntaria de un convoy, cuando se hubiera 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.*
6. *Merma, derrama y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.*

Conforme a lo señalado en líneas anteriores, es importante destacar que estos artículos fueron derogados. Y en la vigente *LNCM*, no existen riesgos excluidos en ley, ya que el negocio jurídico versa sobre la libertad contractual de las partes.

1.3.4 Interés asegurable

El interés asegurable es el objeto del contrato del seguro marítimo por esta razón en el presente apartado será analizado.

⁶³ Arroyo Martínez , Ignacio, *op. cit.*, pp. 810, 811.

⁶⁴ Diario Oficial de la Federación, 1963.

⁶⁵ Diario Oficial de la Federación, 1889.

“El interés asegurable (insurable interest) es la relación existente entre el asegurado y el bien cuyos riesgos se aseguran, de manera que aquél sufra un perjuicio si el bien se pierde o avería resulte comprometida su responsabilidad de alguna manera en conexión con él, u obtenga algún beneficio con su preservación o llegada a destino”.⁶⁶

Es la relación económica de un sujeto con una cosa, es decir, el objeto del seguro marítimo no son el buque, el flete, o mercancías, sino las distintas relaciones económicas en que el sujeto interesado puede relacionarse.⁶⁷

Para que un determinado interés pueda ser objeto del seguro marítimo debe reunir cuatro elementos conforme a la interpretación establecida por el profesor *Ignacio Arroyo*.⁶⁸

1. La relación de la persona con la cosa esté sometida a los riesgos de la navegación, es decir, que exista un interés amenazado por un riesgo marítimo. Se habla de un interés presunto porque se presumen a favor del asegurado la existencia del interés y de la validez, pero el asegurador puede destruir esa presunción como se mencionó en párrafos anteriores.
2. Lícito, ya que conforme al artículo 198, fracción I de la *LNCM*, establece que será nulo el contrato de seguro marítimo que recaiga sobre los géneros de comercio ilícito.
3. Una relación de naturaleza económica, la especialidad de los seguros marítimos consiste en que el interés puede recaer no sólo en bienes o cosas, como son los seguros habituales de buques y mercancías; sino también sobre el interés patrimonial, que es el seguro de P&I o seguro de responsabilidad civil.

⁶⁶ González-Lebrero, *op. cit.*, pp. 653, 554.

⁶⁷ Cfr. Arroyo Martínez, Ignacio, *op. cit.*, pp. 820, 821.

⁶⁸ *Idem*.

4. Un interés asegurable existente, ya que en caso de inexistencia podría ser valorado como una intención fraudulenta. En el artículo 186 *LNCM* se establece que el contrato de seguro marítimo podrá comprender todo interés asegurable legítimo.

Como se puede apreciar en los elementos señalados en líneas anteriores, estas características permiten la existencia de una gran diversidad de intereses.

1.3.4.1 Tipos de Interés asegurable

El interés asegurable es el objeto del contrato del seguro marítimo y debido a sus características se permite la existencia de una gran diversidad de intereses asegurables como son el seguro de buque, cargamento, flete, responsabilidad civil, así como otros intereses patrimoniales derivados de la industria marítima.

Conforme a la *LNCM* en su artículo 186 enuncia los intereses asegurables.

“Los contratos de seguro marítimo podrán comprender todo interés asegurable legítimo y recaerán sobre:

- I. Las embarcaciones y los accesorios de éstas, cualquiera que sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción;*
- II. Las mercancías, sus contenedores o cualquiera otra clase de bienes a bordo;*
- III. El valor de la renta o el flete según sea el caso, los desembolsos en que incurra quien organice una expedición marítima, así como las comisiones por la comercialización de la carga; y*
- IV. La responsabilidad del propietario de la embarcación, naviero, arrendatario, arrendador, fletador, fletante, embarcador, operador, agente naviero y en general, toda responsabilidad derivada del ejercicio de la navegación o conexas a ella.”*

Es importante destacar que la legislación mexicana hace especial referencia a la responsabilidad derivada del ejercicio de la navegación o conexo a ella, es decir, el seguro de responsabilidad civil.

1.3.4.1.1 Seguro de Embarcación

El seguro de embarcación tiene por objeto el interés asegurable que liga a cualquier persona con la embarcación, sin embargo, en la industria marítima se conoce como seguro de casco la cual se deriva de una expresión inglesa (*Hull Insurance*).⁶⁹

En particular, el buque es un objeto compuesto, conformado por diversas partes, pertenencias y accesorios, las cuales son susceptibles de individualización y separación, por esta razón es posible asegurar separadamente el casco, aparejo, maquinaria, combustibles y demás accesorios que componen a una embarcación.⁷⁰

La norma mexicana refuerza a la doctrina, al establecer que el seguro sobre embarcaciones también puede ser conocido como seguro de casco y maquinaria. Su interés asegurable se entenderá comprendido a las pertenencias y accesorios fijos o móviles destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de esta porque es considerado como una *universalidad de hecho* conforme al artículo 226 de la *LNCM*.

Además, el interés asegurable de las embarcaciones versa sobre cualquiera que sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción conforme al artículo 186, fracción I de la *LNCM*.

Es importante que el interés asegurado se refleje al tipo de uso que se destine la embarcación, ya que en la práctica el buque puede ser contratado por tiempo o viaje.

⁶⁹ Arroyo Martínez , Ignacio, *op. cit.*, p. 838.

⁷⁰ Gabaldón García, José L y Ruiz Soroa, José M., *Manual de derecho de la navegación marítima*, Madrid, Marcial Ponds, Ediciones Jurídicas y Sociales, España, 2006, p. 870.

Es común que el interés asegurable verse sobre los daños materiales de la embarcación; y no sobre responsabilidad, pero en la industria, también es común que las aseguradoras ofrezcan coberturas adicionales sobre responsabilidad civil frente a terceros.

Finalmente, la cobertura marítima mínima para las embarcaciones consiste en la pérdida total, real o implícita causada por la furia de los elementos de la naturaleza, explosión, incendio, rayo, varada, hundimiento, abordaje o colisión.

Respecto a las embarcaciones para obra en construcción su cobertura mínima es sobre la pérdida total, real o implícita, causada por explosión, incendio o rayo conforme al artículo 189, fracción II de la *LNCM*.

1.3.4.1.2 Seguro de mercancías

El seguro de mercancías o seguro de facultades tiene por objeto un interés asegurable sobre mercancías, contenedores o cualquier otra cosa de bienes a bordo. Además, el asegurador responde sobre daños y pérdidas ocasionados por vicios ocultos de la mercancía conforme al artículo 211 *LNCM*.

En este seguro es usual utilizar el término *todo riesgo* que implica la contratación del seguro de mercancías en tránsito y en los usos y costumbres internacionales se entiende que las mercancías quedan cubiertas contra cualquier avería particular derivada de causa fortuita y externas inherentes al transporte conforme al artículo 212 de la *LNCM*.

Por otra parte, la vigencia de este seguro inicia en el momento en que las mercancías sean entregadas al porteador o se pongan a su disposición. Y cesará con la entrega de las mercancías al consignatario en el lugar de destino, cuando se pongan a su disposición o se debieron haber puesto en su disposición conforme a la póliza de seguro correspondiente conforme al artículo 215 de la *LNCM*.

Finalmente, la cobertura marítima mínima para las mercancías consiste en los daños materiales causados a los bienes por incendio, rayo, explosión o por varada,

hundimiento, abordaje o colisión de la embarcación, así como la pérdida de bultos por entero caídos durante las maniobras de carga, trasbordo o descarga conforme al artículo 189, párrafo tercero de la *LNCM*.

1.3.4.1.3 Seguros de fletes

El interés asegurable en el seguro de fletes versa principalmente para garantizar las pérdidas o daños que pueda sufrir el flete o renta.⁷¹ Lo que se asegura es el riesgo de que el derecho al flete no llegue a ser exigible jurídicamente como consecuencia de un riesgo marítimo, no la posibilidad de que resulte insatisfecho por insolvencia del deudor u otra causa.⁷²

El interés asegurable se centra en los sujetos como son el cargador, arrendador, fletante o capitán, ya que se garantiza la pérdida del derecho, sin embargo, no pueden asegurar el anticipo que se hubiere recibido a cuenta de su renta o flete, sino cuando se pacte expresamente que en caso de no devengarse el flete como consecuencia de naufragio o pérdida de la carga devolverá la cantidad recibida.

Se debe agregar que en este seguro es importante expresar la suma ascendente la cual no puede exceder de lo que se establezca en la póliza de arrendamiento fletamento o conocimiento de embarque con fundamento en los artículos 240 y 241 de la *LNCM*.

1.3.4.1.4 Seguro de responsabilidad civil

El seguro de responsabilidad civil tiene por objeto el interés asegurable que verse principalmente sobre toda responsabilidad derivada del ejercicio de la navegación o conexas a ella, es decir todo el propietario de la embarcación, naviero, fletador, fletante, embarcador, operador, agente naviero, etc. En este sentido, el sujeto que

⁷¹ *Flete*: Se entiende a la carga de un buque; en su acepción más técnica, equivale al precio estipulado para el alquiler de un barco o de parte de él.

Fundación Mapfre, Diccionario de Fundación Mapfre: Definición de Flete, 2020, disponible en: https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/f/flete.jsp, último acceso: 08 de enero de 2020.

⁷² Gabaldón García y Ruiz Soroa, *op. cit.*, p. 876.

desarrolle este tipo de actividades será responsable de cubrir todos los daños que le sean imputables causados a terceros por la explotación de este o por su carga, así como de las medidas tomadas para prevenir o minimizar esos daños conforme al artículo 175 de la *LNCM*.

Además, la legislación vigente agrega las posibilidades por la utilización de la carga, combustible o basura derramados, vertidos o descargados.

La relevancia de este seguro es primordial para la industria marítima y es utilizado a nivel internacional, pero no siempre es obligatorio como es en el caso de Francia que resulta opcional para ciertas embarcaciones, sin embargo, es obligatorio en la normatividad mexicana conforme al artículo 176 de la *LNCM*, establece que es obligatorio:

“Todas las embarcaciones que naveguen o artefactos navales que se encuentren, en zonas marinas o en aguas interiores mexicanas, deberán de contar con un seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil en los términos del Título Séptimo de esta Ley”.

Como se aprecia en líneas anteriores se hace alusión a un seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil que en la industria marítima se identifica frecuentemente como seguro P&I (por sus siglas en inglés), protección (*protection*) e indemnización (*indemnity*) que es aceptado por nuestro sistema jurídico mexicano.

Establece que las coberturas de protección e indemnización de los seguros de responsabilidad contratadas con Clubes de Protección e Indemnización o con aseguradoras de prima fija, deberán ser lo suficientemente amplias para indemnizar a los terceros afectados por cualquier siniestro o concepto de reclamación regulada por normatividad nacional e internacional marítima, así lo establece el artículo 242, párrafo segundo de la *LNCM*.

Además, la cobertura mínima para la responsabilidad civil del naviero, por abordajes, corresponderá al asegurador de casco y maquinaria las tres cuartas partes.

Y la otra cuarta parte restante corresponderá al club de protección e indemnización; Para otros seguros de responsabilidad civil el importe de los daños causados a otros, en sus personas o en sus bienes. En la contratación de los seguros de responsabilidad civil por reclamaciones de naturaleza marítima, se estará a los montos de limitación dispuestos por los Tratados Internacionales en la materia conforme al artículo 189, último párrafo de la *LNCM*.

Además, la cobertura mínima para la responsabilidad civil del naviero es de tres cuartas partes de la responsabilidad por abordajes que corresponderá al asegurador de casco y maquinaria, y la otra cuarta parte restante que corresponderá al club de protección e indemnización; Para otros seguros de responsabilidad civil el importe de los daños causados a otros, en sus personas o en sus bienes. En la contratación de los seguros de responsabilidad civil por reclamaciones de naturaleza marítima, se estará a los montos de limitación dispuestos por los Tratados Internacionales en la materia conforme al artículo 189, párrafo cuarto y quinto de la *LNCM*.

1.4 Prima

El contratante del seguro estará obligado a pagar la prima la cual se define como *una contraprestación económica abonada por el tomador del seguro o asegurado por la garantía y cobertura del riesgo presentado por la entidad aseguradora.*⁷³

Los elementos principales de la prima son el precio teórico medio de la probabilidad de que ocurra el siniestro, el recargo por gastos de administración, producción, compensación y redistribución de riesgos y beneficio comercial y los gastos accesorios o fiscales que repercuten al asegurado.⁷⁴

1.4.1 Clasificación de las primas en el seguro marítimo

Las primas del seguro marítimo se pueden clasificar de la siguiente forma:

⁷³ Instituto Superior de Técnicas y Prácticas Bancarias, *op. cit.*, p. 546.

⁷⁴ Guardiola Lozano, *op. cit.*, p. 24.

Única. - El tomador paga en su totalidad las primas que deben hacerse efectivas conforme a los períodos correspondientes de la vigencia del contrato. ⁷⁵

Periódica. - Satisface periódicamente dentro de los plazos previstos para la duración del seguro.⁷⁶

Suplementaria o adicional. - Cuando en determinado momento de la vigencia de la póliza, es preciso satisfacer para compensar un agravamiento en el riesgo, como consecuencia de un cambio en el objeto asegurado o aumento de su valor ⁷⁷.

En el seguro marítimo el asegurador tiene derecho de cobrar una prima adicional, por ejemplo, cuando exista una agravación del riesgo conforme a lo establecido en el artículo 206 *LNCM*.

Variable: Derivada de diversas circunstancias previstas, puede tener un importe distinto a lo largo de la vigencia del contrato de seguro. Un ejemplo es el aumento de prima en caso de sobrevenir un riesgo de guerra, si no se fijó un porcentaje deberá ser determinado por los usos y costumbres del mercado internacional de seguro marítimo conforme al artículo 199 de la *LNCM*.

1.5 Póliza

El contrato de seguro marítimo debe constar por escrito en el que corresponde al asegurador la entrega de la póliza.

Se define como *un documento principal donde se exterioriza la voluntad de las partes con la finalidad de obtener una cobertura para determinar el riesgo asegurable.*⁷⁸

⁷⁵ García Gil, Francisco J., *Las pólizas de seguro legislación comentada, jurisprudencia, formularios*, España, La Ley, 2011, p. 122.

⁷⁶ *Idem*.

⁷⁷ Guardiola Lozano, *op. cit.*, p. 27.

⁷⁸ Cfr. Veiga Copo, Abel B., *Cracteres y elementos del contrato de seguro: póliza y clausulado*. Colombia, Biblioteca Jurídica Diké, p. 273.

Asimismo, justifica, acredita y documenta la relación jurídica, puesto que es uno de los principales medios probatorios y un requisito indispensable para la validez del contrato⁷⁹ como lo establece el artículo 19 de la *LCS* y 188 *LNCM*.

Además, la suscripción de la póliza crea una presunción legal respecto de la evaluación hecha sobre los efectos asegurados conforme al artículo 195 *LNCM*.

1.5.1 Clasificación de las pólizas en el seguro marítimo

En el seguro marítimo pueden encontrarse diversos tipos de pólizas como son a la orden, al portador, estimada y flotante como hace referencia el artículo 187 de la *LNCM*.

Póliza a la orden. - se encarga de proteger a la persona en cuyo favor se emite.⁸⁰

Póliza al portador. - donde la persona garantizada es aquella que legítimamente la posee.⁸¹

Póliza estimada. - El valor fijado en póliza para el buque asegurado es un valor convenido entre las partes, que se comprometen a aceptarlo como el valor real a todos los efectos, singularmente los indemnizatorios.⁸²

En la industria marítima este acuerdo representa un valor del interés que determina la suma asegurada y es una referencia durante toda la existencia del contrato, en caso de siniestro, se considera como un valor de sustitución.⁸³

Un ejemplo, es cuando se considera como valor de la embarcación, el que se haya estipulado en la póliza y en caso de que las partes fueren omisas, el valor será el que tenga al iniciarse el riesgo; y de las mercancías o efectos conforme al artículo 196 de la *LNCM*.

⁷⁹ Instituto Superior de Técnicas y Prácticas Bancarias, *op. cit.*, p. 525.

⁸⁰ Guardiola Lozano, *op. cit.*, p. 48.

⁸¹ *Idem*.

⁸² Gabaldón García y Ruiz Soroa, *op. cit.*, p. 876.

⁸³ Girgado Perandones, Pablo, *La póliza estimada, la valoración convencional del interés en los seguros de daños*, España, Marcial Pons, 2015, p. 182, 183.

Póliza flotante. - Debido a sus características especiales del riesgo, se concede al asegurado dentro de ciertos límites y previo reconocimiento de determinadas condiciones o una garantía abierta en la que se establecen aumentos o reducciones.⁸⁴ Un ejemplo, es el seguro de mercancías.

En la industria marítima es común la utilización de cláusulas de pólizas tipo que se integran a las condiciones particulares, específicas para cada asegurado y tienen un alcance internacional.⁸⁵

Se consideran cláusulas de pólizas tipo de seguro marítimo internacionalmente conocidas y aceptadas, las denominadas como Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres (*Institute of London Underwriters Clauses*), Cláusulas del Instituto Americano (*American Institute Clauses*) así como las reglas y cláusulas de cualquier club de protección e indemnización (*Protection and Indemnity Club Clauses*) perteneciente a la Asociación Internacional de Clubes de Protección e Indemnización conforme a lo establecido en el artículo 194 *LNCM*.

En definitiva, la póliza en el seguro marítimo es un elemento formal al constar por escrito, no obstante, el contrato de seguro marítimo es consensual, siendo un documento probatorio que tiene una función normativa de primer orden en relación con el contrato y su contenido.⁸⁶

⁸⁴ Guardiola Lozano, *op. cit.*, p. 49.

⁸⁵ Arroyo Martínez, Ignacio, *op. cit.*, p. 825.

⁸⁶ *Cfr.* Pérez-Serrabona González, José L., *La póliza y la documentación del contrato de seguro*, España, Comares, p. 146.

Capítulo 2: Disposiciones generales en Materia de Seguros Marítimos

Los seguros marítimos forman parte del derecho mercantil que es la rama del derecho privado que se encarga de regular actos de comercio, los cuales pueden ser celebrados entre personas físicas o morales quienes realicen una actividad comercial o no.

En este sentido, los seguros marítimos son un tema especializado porque comprende aquellos contratos de seguros que tienen por objeto indemnizar daños producidos por la actividad marítima, por este motivo tienen sus propias normas y principios de la industria marítima.

Es importante señalar que, para una mejor interpretación de estos contratos, se puede tomar como base de referencia diversas especialidades del derecho como auxiliares con la finalidad de resolver sus problemáticas de la materia.

Por esta razón, en el presente capítulo se realizará un análisis respecto a las diferentes disposiciones generales; nacionales e internacionales aplicables en la materia de seguros marítimos.

2.1 Disposiciones Nacionales

El derecho marítimo mexicano se encuentra regulado en su normativa especial vigente denominada *Ley de Navegación y Comercio Marítimos* publicada el 1 de junio de 2006. Es importante señalar que su objetivo primordial es regular el comercio marítimo y la actividad portuaria, es decir, desde un aspecto mercantil y administrativo. En efecto al encargarse de regular la actividad comercial marítima cuenta con su propio apartado sobre seguros marítimos que es el título séptimo denominado *Del Seguro Marítimo*, conformado por seis capítulos del artículo 186 al 253.

Como se señaló en el capítulo anterior, los seguros marítimos se encontraban regulados por el *Código de Comercio* en sus distintas publicaciones las cuales eran disposiciones federales. Así como la *Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963*, la *Ley de Navegación de 1994* y la actual *Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 2006* que se encuentra vigente con la última reforma del 19 de diciembre de 2016.⁸⁷

La primera *Ley de Navegación y Comercio Marítimos* fue publicada el 21 de noviembre de 1963, la cual contemplaba un capítulo especial sobre seguros marítimos del artículo 222 al 250. No obstante, se deroga, en ese entonces los artículos 222 al 232 y 234 al 250 que se referían a seguros marítimos.

Después, la *Ley de Navegación* publicada el 4 de enero de 1994⁸⁸ con la administración de Carlos Salinas de Gortari, contemplaba que todos las embarcaciones o artefactos navales que navegarán en las zonas marítimas mexicanas o aguas interiores deberían contar con un seguro de protección e indemnización, además, adoptó diversos tratados internacionales y promovía la exportación mexicana no petrolera, dicha ley fue abrogada por decreto y publicación de la ley vigente que ya se indicó anteriormente.

Finalmente, como se señaló líneas anteriores el 1º de junio de 2006 se publica la actual *LNCM* con la administración de Vicente Fox Quesada.

2.1.1 Normas supletorias en materia de seguros marítimos

El sistema jurídico mexicano reconoce en algunos ordenamientos legales la posibilidad de acudir a otros cuerpos normativos con la finalidad de integrar o interpretar la omisión de alguna figura jurídica existente.⁸⁹

⁸⁷ Velázquez Elizarrarás, Juan C., "*Tres vertientes del derecho internacional marítimo: derecho del mar, marítimo y de la navegación y su recepción en el orden "bioceánico"*", Anuario Mexicano de Derecho Internacional, vol. XV, 2015, p. 833.

⁸⁸ Diario Oficial de la Federación, 1994.

⁸⁹ Contraloría CDMX, Marco Jurídico Contraloría, 2019, disponible en: <http://www.contraloriadf.gob.mx/contraloria/cursos/MARCOJURIDICO/paginas/sl.php>, último acceso: 09 de enero de 2020.

Se debe agregar que el planteamiento anterior se refuerza a través de la siguiente tesis donde se determina la supletoriedad de la ley y los requisitos para que opere:⁹⁰

“SUPLETORIEDAD DE LAS LEYES. REQUISITOS PARA QUE OPERE. La aplicación supletoria de una ley respecto de otra procede para integrar una omisión en la ley o para interpretar sus disposiciones y que se integren con otras normas o principios generales contenidos en otras leyes. Así, para que opere la supletoriedad es necesario que: a) El ordenamiento legal a suplir establezca expresamente esa posibilidad, indicando la ley o normas que pueden aplicarse supletoriamente, o que un ordenamiento establezca que aplica, total o parcialmente, de manera supletoria a otros ordenamientos; b) La ley a suplir no contemple la institución o las cuestiones jurídicas que pretenden aplicarse supletoriamente o, aun estableciéndolas, no las desarrolle o las regule deficientemente; c) Esa omisión o vacío legislativo haga necesaria la aplicación supletoria de normas para solucionar la controversia o el problema jurídico planteado, sin que sea válido atender a cuestiones jurídicas que el legislador no tuvo intención de establecer en la ley a suplir; y, d) Las normas aplicables supletoriamente no contraríen el ordenamiento legal a suplir, sino que sean congruentes con sus principios y con las bases que rigen específicamente la institución de que se trate.”

Como se aprecia en el criterio anterior es un requisito que el ordenamiento legal a suplir establezca la posibilidad o indique la ley o normas que pueden aplicarse, o que un ordenamiento establezca que aplica, total o parcialmente, de manera supletoria a otros ordenamientos. En este sentido conforme a lo establecido en el artículo 6°, fracción VIII de la *LNCM* a falta de disposición expresa de esta ley, reglamentos y de Tratados Internacionales se aplicará de forma supletoria en materia de seguros marítimos la *LCS* y la *Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros*.

⁹⁰ Tesis 2a./J. 34/2013, Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, t. 2, marzo de 2013, p. 1065.

Primero, es necesario aclarar que respecto a *Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros* que es señalada como ley supletoria, fue abrogada y sustituida por la nueva *LISF* publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de abril de 2013, cuya vigencia comenzó a partir del 4 de abril de 2015.

En esta disposición se encuentra el fundamento para que operen las instituciones de Seguros o Sociedades mutualistas sobre seguros marítimos bajo la operación de daños, y en el ramo marítimo y transportes conforme al artículo 25, fracción III, inciso b de la *LISF*.

En segundo lugar, respecto a la *LCS* que es señalada como ley supletoria, que el seguro marítimo se rige por las disposiciones relativas del *Código de Comercio* y dicha ley en lo que sea compatible con ellas, conforme al artículo 3º de la *LCS*.

2.2 Disposiciones Internacionales

En este apartado se realizará un análisis sobre diferentes disposiciones internacionales aplicables en materia de seguros marítimos.

Como se analizó en párrafos anteriores conforme a lo establecido en el artículo 6 de la *Ley de Navegación y Comercio Marítimos* y el *reglamento* de ésta en su artículo 18, se señala que los seguros marítimos se regirán por los tratados internacionales del ámbito marítimo en los que el Estado Mexicano sea parte.

Aunado a lo anterior los convenios marítimos internacionales forman parte de una de las fuentes del derecho marítimo, ya que se acude a esta con la finalidad de localizar la norma aplicable a una situación específica.⁹¹

El término *convenio* es un sinónimo de *tratado* y hacen referencia a los instrumentos multilaterales o bilaterales que son acordados y adaptados por los Estados o por

⁹¹ Cfr. Gabaldón García, José L., *Curso de derecho marítimo internacional: derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, España, Marcial Pons, p. 43.

organizaciones internacionales. En este sentido un convenio marítimo es un acuerdo internacional por escrito celebrado entre dos o más Estados con la finalidad de regular asuntos relativos a la actividad marítima, incorporando a un único instrumento que se rige por el Derecho Internacional.⁹²

2.2.1 Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo

El Convenio internacional sobre salvamento marítimo de 1910 adoptado en Bruselas, se encargaba de regular la figura de salvamento⁹³ en el que incorporaba el principio de “*no se paga si no se salva*”, donde al salvador, solo se le retribuyen sus servicios si la operación de salvamento resultaba exitosa.⁹⁴

Además, este convenio no tomaba en cuenta la contaminación marina, donde si el *salvador* no lograba salvar al buque o la carga, pero lograba impedir un hecho importante de contaminación, no recibía ninguna retribución económica.⁹⁵

Como resultado de la problemática señalada, se adoptó el nuevo *Convenio de Salvamento Marítimo de 1989 (CSM)* que entra en vigor el 28 de abril de 1989 con la finalidad de ofrecer al “*salvador*” una recompensa mayor donde se tome en cuenta la habilidad y los esfuerzos de éste para impedir o reducir los daños mínimos al medio ambiente. El Estado mexicano forma parte de este convenio⁹⁶, ya que fue aprobado por la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión el día 8 de julio de 1991.⁹⁷

⁹² Cfr. Contreras Bustamante, Raúl *et al* (coord.), *Derecho marítimo internacional*, México, Secretaría de Marina-Armada de México, Universidad Naval, Centro de Estudios Superiores Navales, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Derecho, 2017, p. 31.

⁹³ *Salvamento*: hecho de procurar evitar los daños reales y futuros durante la ocurrencia de un siniestro, como a los objetos que, después de producido el evento, han resultado indemnes, Fundación Mapfre, Diccionario de Fundación Mapfre: Definición de Salvamento, 2020, disponible en https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/s/salvamento.jsp, último acceso: 09 de enero de 2020.

⁹⁴ Organización Marítima Internacional, Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 2020, disponible en: <http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/paginas/international-convention-on-salvage.aspx>, último acceso: 10 de enero de 2020.

⁹⁵ Cfr. Contreras Bustamante, Raúl *et al* (coord.), *op. cit.*, p. 164.

⁹⁶ Secretaría de Marina, Convenio internacional sobre salvamento marítimo, disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/464812/14.-CONVENIO_INTERNACIONAL_SOBRE_SALVAMENTO_MAR_TIMO__1989_SALVAGE_89.pdf, último acceso: 11 de enero de 2020.

⁹⁷ Diario Oficial de la Federación, 1992.

Prosiguiendo con el análisis, se entiende como *Operación de Salvamento* a toda actividad realizada con el propósito de auxiliar a una embarcación, o bien para salvaguardar otros bienes que se encuentran en peligro en vías navegables o en otras zonas marinas, en términos de lo dispuesto por el CSM y en el artículo 6º de LNCM, al referir su aplicación de forma supletoria.

Por consiguiente, es importante recordar que el asegurado tiene una obligación de salvamento, es decir, deberá tomar todas las medidas necesarias para evitar o disminuir el daño y los gastos de salvamento en que incurra el asegurado, le serán pagados por el asegurador con un límite del valor del daño evitado, en términos del artículo 191 de la LNCM.

En los seguros sobre embarcaciones y en los relativos a desembolsos, se podrá convenir la cobertura de la remuneración especial al salvador de conformidad con el CSM, en términos del artículo 193 de la LNCM.

En el caso de las compañías aseguradoras, es común encontrar condiciones generales de las pólizas que contemplen cláusulas sobre salvamento, un ejemplo es la cláusula 22: procedimiento en caso de siniestro, medidas de salvaguarda o protección o recuperación de la compañía Zúrich.⁹⁸

“El Asegurado se obliga a brindar a la Compañía el total y oportuno apoyo para salvaguardar los intereses asegurados y buscar minimizar los daños o pérdidas ocasionados por algún siniestro, así como optimizar los procedimientos de recuperación, salvamento y subrogación”.

Como se aprecia, la compañía aseguradora retoma el principio y obliga al asegurado. Es importante señalar que las condiciones generales de las pólizas son las bases

⁹⁸ Zurich, Condiciones generales seguro de transporte de mercancías, pp. 19, 20. 2019, disponible en: <https://www.zurich.com.mx/-/media/project/zwp/mexico/docs/regulaciones/terminos-y-condiciones/daos-seguro-de-transporte-de-mercancas.pdf?la=es-mx&hash=CC00CE4F9C4A062AF8D2E8C2A38380BB>, último acceso: 12 de enero de 2020.

previas en la relación contractual del seguro porque en ellas se reflejan los intereses y el futuro de las negociaciones en las que intervengan las partes.⁹⁹

No obstante, la compañía aseguradora está obligada a indemnizar por recompensa de salvamento la contribución del asegurado, en términos del artículo 190, fracción II de la *LNCM*.

2.2.2 Reglas de York-Amberes

Las *Reglas de York-Amberes (RYA)* tienen un lugar importante en el derecho marítimo internacional, ya que se encargan de regular una figura denominada *avería gruesa o avería común* y se define de la siguiente manera conforme a la regla A de estas reglas.

*“Existe un acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, se ha hecho o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura marítima común”.*¹⁰⁰

Además, conforme a la legislación mexicana en virtud del artículo 157, fracción I de la *LNCM*.

“Es aquella en la que el sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común contraído intencionada y razonablemente, se realiza con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación marítima. El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivos intereses”

⁹⁹ Cfr. Jaramillo Jaramillo, Carlos I., *Derecho de Seguros: Estudios y escritos jurídicos*, Colombia, Temis, t. II, pp. 464, 465.

¹⁰⁰ JSS USA, Reglas de York-Amberes de 2004, disponible en: <http://www.jssusa.com/assets/Uploads/GA-papers/YAR04Esp.pdf>, último acceso: 13 de enero de 2020.

Como se puede apreciar, ambas definiciones tienen en común la preservación de los bienes como consecuencia que se encuentren en peligro.

Actualmente, estas reglas no dependen de una convención o estatuto, sino de una aceptación voluntaria por parte de la comunidad marítima de forma consuetudinaria¹⁰¹. En algunos casos se pueden encontrar algunos principios en legislación nacional de diversos países como es el caso de México, la aplicación casi universal de estas reglas se ha producido mediante su incorporación por referencia en los conocimientos de embarque, contratos de fletamento y pólizas de seguro marítimo.¹⁰²

Las *Reglas de York-Amberes*. se han sometido a diferentes actualizaciones, su primera versión es de 1877 con la conferencia de Glasgow, la cual ha sido revisada en varias ocasiones, sin embargo, la última versión fue realizada por el *Comité Marítimo Internacional (CMI)* que actualizó las versiones de 1994, 2004 y 2016.¹⁰³

A continuación, se analizarán diversas reglas de la última versión de 2016 que establece lineamientos particulares sobre el seguro marítimo.¹⁰⁴

Primero, conforme a lo establecido en la regla XVII de las RYA la determinación de valores se conforma con valores netos reales de las propiedades, sin embargo, la mercancía incluirá el costo del seguro y el flete, salvo que el flete no esté en riesgo

¹⁰¹ Es decir, que no constituyen un convenio internacional, sino que vienen impuestas simplemente por su adopción libre y generalizada por las partes en los contratos de transporte un ejemplo es en el Bill of Lading.

Clúster Marítimo Español, La avería gruesa: reglas de york y amberes, 2016, disponible en: <https://www.clustermaritimo.es/2016/10/18/la-averia-gruesa-reglas-de-york-y-amberes-2016/>, último acceso: 14 de enero de 2020.

¹⁰² Hudson, N. Geoffrey, "The York-Antwerp Rules: Background to the changes of 1994". *Journal of Maritime Law and Commerce*, Estados Unidos de América, núm. 3, vol. 27, julio 1996, p. 469, disponible en: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/jmlc27&div=26&id=&page=>, último acceso: 15 de enero de 2020.

¹⁰³ Clúster Marítimo Español, *op. cit.*, p. 17.

¹⁰⁴ YORK-ANTWERP RULES 2016, disponible en: https://www.aadm.org.ar/old_site/Antwerp_Rules_2016_Final.pdf, último acceso: 16 de enero de 2020.

para el cargamento y previa deducción de las pérdidas o averías sufridas por la mercancía antes o durante la descarga

Segundo, la prescripción establecida aplicable en avería a la gruesa es de un año a partir de la emisión de liquidación, a no ser que se haya iniciado una acción por la parte que reclame la contribución. Y estos plazos podrán ser ampliados por acuerdo entre las partes implicadas en la avería gruesa y sus respectivos aseguradores, sin embargo, esta regla no será de aplicación entre las partes implicadas en la avería gruesa y sus respectivos aseguradores en virtud de lo establecido en la regla XXIII de las RYA.

Actualmente, la legislación mexicana contempla que en materia de seguros marítimos el asegurador también estará obligado a indemnizar en los términos previstos de RYA por avería común. Asimismo, el asegurador tiene la obligación de indemnizar los gastos incurridos por el asegurado con el fin de evitar que el objeto asegurado sufriera un daño o para disminuir sus efectos, siempre que el daño evitado o disminuido se encuentre cubierto por la póliza y que esos gastos no excedan del valor de daño, conforme a lo establecido en el artículo 190 de la LNCM.

En el caso particular de las compañías aseguradoras, se encuentran algunas condiciones generales de seguro que contemplan la posibilidad de pactar bajo las RYA, un ejemplo es la cláusula 3 de riesgos cubiertos de la compañía Zúrich:¹⁰⁵

“La contribución del Asegurado por Avería Gruesa o Avería General y por Gastos de Salvamento, ajustados o determinados de acuerdo con la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, el “Código de Comercio” mexicano, las Reglas de York-Amberes, y/o Leyes y prácticas que rigen esta Póliza, de acuerdo con lo que se estipula la “Carta Porte”, “Talón o Conocimiento de Embarque” o el “Contrato de fletamento”.

¹⁰⁵ Zurich, Condiciones generales seguro de transporte de mercancías, *op. cit.*, p. 5.

Conforme a lo establecido en líneas anteriores la compañía aseguradora contempla la indemnización como consecuencia de una *Avería Gruesa o Avería General* y se sujeta a las *RYA*.

2.2.3 Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Civil Nacida de Reclamaciones en Derecho Marítimo

El *Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Civil nacida de Reclamaciones en Derecho Marítimo (CLRCR)* se adoptó el 19 de noviembre de 1976 y entró en vigor el 1° de diciembre de 1986. Además, cuenta con un protocolo que forma parte del presente convenio, se adoptó el 2 de mayo de 1996 y entró en vigor el 13 de mayo de 2004.¹⁰⁶

Este Convenio tiene como objetivo establecer un sistema de limitación de responsabilidad civil por parte de los dueños o armadores de buques y los salvadores; donde se cuantifica dicha responsabilidad. También, existe la posibilidad de constituir un fondo ante el tribunal u otra autoridad competente en cualquier Estado Parte, el cual podrá utilizarse únicamente para satisfacer las reclamaciones derivadas de la limitación de responsabilidad.

Conforme al *CLRCR*, se establecen dos tipos de reclamos para determinar la responsabilidad civil: reclamos relacionados por pérdida de vida o lesiones personales, y reclamos de propiedad (daños causados a otros barcos, propiedades o construcciones portuarias).

Los límites establecidos en el *CLRCR* se establecieron en 333,000 *DEG*¹⁰⁷ para reclamos personales por buques que no excedan las 500 toneladas más un monto

¹⁰⁶ AMT Insurance, International Conventions, 2020, disponible en : <http://www.amt-insurance.com/en/insure/water/limitation-of-liability-for-maritime-claims/>, último acceso: 16 de enero de 2020.

¹⁰⁷ *DEG*: Derechos especiales de giro y es un activo de reserva internacional creado en 1969 por el *Fondo Monetario Internacional* para complementar las reservas oficiales de los países miembros son utilizados como unidad de cuenta.

Fondo Monetario Internacional, Derechos especiales de giro, 2020, disponible en: <https://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>, último acceso: 26 de enero de 2020.

adicional basado en el tonelaje. Para otras reclamaciones, el límite de responsabilidad se fijó en 167,000 *DEG* más montos adicionales basados en el tonelaje en barcos que exceden las 500 toneladas.

Este sistema es considerado irrompible porque los sujetos pueden limitar su responsabilidad, excepto "*si se demuestra que la pérdida fue resultado de su acto u omisión personal, cometida con la intención de causar tal pérdida, o imprudentemente y con conocimiento de que tal pérdida probablemente resultaría*".¹⁰⁸

Por otro lado, el protocolo que forma parte del *CLRCR* establece de una forma más clara, el monto de la compensación a pagar en caso de que un incidente se incrementa sustancialmente y también introduce un procedimiento de "*aceptación tácita*" para actualizar estos montos en los dos tipos de reclamos que contempla dicho convenio.¹⁰⁹

Hay que mencionar, que el *CLRCR* se conforma por enmiendas, donde los límites se plantean conforme a los dos tipos de reclamos existentes y se contemplan más supuestos para cuantificar la responsabilidad civil como son:

- El límite de responsabilidad por reclamos para buques que no excedan de 2.000 toneladas brutas, tratándose de reclamos por pérdida de vida o lesiones personales es de 3.02 millones de *DEG*.
- El límite de responsabilidad por reclamos de propiedad para buques que no excedan el tonelaje bruto de 2,000 es 1.51 millones de *DEG*.

Finalmente, la importancia de este convenio en los seguros marítimos es la limitación de la responsabilidad civil derivada de un siniestro marítimo, donde todo asegurador de la responsabilidad por reclamaciones que estén sujetas a limitación, de

¹⁰⁸ International Maritime Organization, 2020, disponible en : [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx), último acceso: 26 de enero de 2020.

¹⁰⁹ International Maritime Organization, *op. cit.*

conformidad a lo establecido en el artículo 1º, punto 6 del *CLRCR* tendrá derecho a gozar de los privilegios del Convenio.

Por otra parte, la legislación mexicana establece que, el propietario de una embarcación o artefacto naval, al ocurrir un *siniestro* será responsable de todos los daños que le sean imputables causados a terceros por la explotación de éste, así como de las medidas tomadas para prevenir o minimizar esos daños conforme lo establecido en el artículo 175 de la *LNCM*.

Dicho lo anterior, este tipo de responsabilidad forma parte de la responsabilidad civil derivada de siniestros marítimos la cual es un tipo de interés asegurable.

Además, sin perjuicio de aplicar los regímenes de responsabilidad especiales de otros tratados internacionales, o bien de su texto incorporado por referencia a esta Ley, toda reclamación o demanda derivada de un siniestro marítimo estará regida por el *CLRCR* conforme a lo establecido en el artículo 177 de la *LNCM*.

Finalmente, los asegurados pueden pactar que en caso de siniestro la responsabilidad se limite conforme a este convenio o simplemente establecer que sirva como un instrumento de interpretación.

2.2.4 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

La *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM)* fue adoptada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982.¹¹⁰

El principal objetivo de la *CNUDM* es establecer un régimen de ley y orden de los océanos y mares del mundo, emitiendo reglas que rigen todos los usos posibles de los océanos y sus recursos, dicha convención agrupa en un solo instrumento las reglas tradicionales para los usos de los océanos y, al mismo tiempo, introduce

¹¹⁰ Gobierno de México, *Tratados internacionales celebrados por México*, 2020, disponible en: https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/muestratratado_nva.sre?id_tratado=416&depositario=0, último acceso: 27 de enero de 2020.

nuevos conceptos jurídicos y regímenes. También, proporciona una base fundamental para un futuro desarrollo de áreas específicas del derecho del mar.¹¹¹

Conviene subrayar que aún cuando estas reglas internacionales son de derecho del mar, se consideran auxiliares del derecho marítimo porque fortalecen los diversos criterios e interpretaciones para que los Estados parte, sean responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino.

En el caso particular de los seguros marítimos, la *CNUDM* regula sistemas jurídicos que permitan asegurar una pronta y adecuada indemnización derivada de los daños resultantes de la contaminación del medio marino con la utilización de seguros obligatorios o fondos de indemnización conforme a lo establecido en el artículo 235 (1, 2 y 3) de la *CNUDM*.

Baste, como muestra que el Estado mexicano adoptó dicha regla en su legislación interna, ya que exige un seguro obligatorio para todas las embarcaciones que naveguen en zonas marinas o en aguas mexicanas.

2.2.5 Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos

El *Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (CIRDOCAH)* se adoptó en Bruselas en 1969.¹¹²

La indemnización derivada de daños ocasionados por derrames de hidrocarburos, que son causados principalmente por la industria petrolera, tiene un régimen

¹¹¹ International Maritime Organization, 2020, disponible en : <http://www.imo.org/en/ourwork/legal/pages/unitednationsconventiononthelawofthesea.aspx>, último acceso: 28 de enero de 2020.

¹¹² Es conocido como *Convenio de Responsabilidad Civil de 1969*.

internacional creado a partir de la colaboración de la *Organización Marítima Internacional (OMI)*.¹¹³

En efecto, el marco original de este régimen fue el *CIRDOCAH* y el *Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos* el cual se desarrollará detalladamente en la siguiente sección. Sin embargo, este régimen resultó remoto y fue modificado en 1992 mediante dos Protocolos, y los Convenios enmendados y señalados anteriormente.¹¹⁴

El *CIRDOCAH* tiene como objetivo principal regular la responsabilidad de los propietarios de buques, por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, acordando el principio de la responsabilidad objetiva de los propietarios de buques y creando un sistema de seguros de responsabilidad obligatorio.¹¹⁵

A continuación, se analizarán diversos artículos del presente convenio que establecen obligaciones sobre el seguro marítimo.

Primero, cuando haya ocurrido el siniestro y no se haya distribuido el fondo, el propietario o cualquier persona que le proporcione un seguro o garantía financiera, pague una indemnización de daños ocasionados por contaminación a consecuencia del suceso de que se trate, esa persona se subrogará, hasta la totalidad del importe pagado, en los derechos que la persona indemnizada habría disfrutado en virtud de lo establecido en el artículo 5º (5) del *CIRDOCAH*.

Segundo, el propietario de un buque matriculado en un Estado parte, que transporte más de 2,000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, estará obligado a

¹¹³ *Cfr.* Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, “Responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos: textos del convenio de responsabilidad civil, 1992; el convenio del fondo, 1992 y el protocolo relativo al fondo complementario”, Reino Unido, 2018, p. 5. disponible en: <https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/WEB-IOPC-Text-of-Conventions-SPANISH.pdf>.

¹¹⁴ *Cfr.* Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, *op. cit.*, p. 5.

¹¹⁵ *Cfr. Idem.*

mantener un seguro u otra garantía financiera; como podría ser una garantía bancaria o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnización con la finalidad de que quede cubierta la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación en virtud de lo establecido en el artículo 7º (1) del *CIRDCAH*.

Tercero, a cada buque se le expedirá un certificado que pruebe que el seguro o garantía financiera tienen plena vigencia, además se deberá dar certeza a los datos referentes de identificación de la compañía aseguradora o persona que brinde la prestación de un seguro o garantía en virtud de lo establecido en el artículo 7º (2) del *CIRDCAH*.

Cuarto, el monto establecido por la aseguradora como consecuencia de una indemnización se destinará exclusivamente a satisfacer las reclamaciones promovidas en virtud del presente Convenio conforme a lo establecido en el artículo 7º (9) del *CIRDCAH*.

Quinto, cada Estado parte deberá procurar que en su legislación interna, todo buque donde quiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una terminal mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto por un seguro o garantía en virtud de lo establecido en el artículo 7º (11) del *CIRDCAH*.

Finalmente, la legislación mexicana, sin perjuicio de aplicar los regímenes de responsabilidad especiales de otros tratados internacionales, o bien de su texto incorporado por referencia a la ley de la materia, toda reclamación o demanda derivada de un siniestro marítimo estará regida por el *CIRDCAH* conforme a lo establecido en el artículo 177 de la *LNCM*.

2.2.6 Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos

El convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (*CICFID*) se adoptó en Bruselas en 1971.¹¹⁶

Es importante recordar que este fondo formó parte del régimen antiguo y fue modificado en 1992 y actualmente se conocen como el *CIRDCAH* y *CICFID* de 1992 los cuales entraron en vigor el 30 de mayo de 1996.

La OMI comenzó la preparación del *CICFID* con la finalidad de establecer un fondo internacional para la indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos adoptando las reglas del *CIRDCAH*.

El *CICFID*, tiene como objetivo principal la obligación de pagar una indemnización a los Estados y las personas que sufren daños por contaminación, si tales personas no pueden obtener una indemnización del propietario del barco del que escapó el petróleo o si la indemnización del propietario no es suficiente para cubrir el daño sufrido, se tiene acceso a un fondo monetario.¹¹⁷

Existe la posibilidad de que las víctimas de daños por contaminación por hidrocarburos pueden ser indemnizadas más allá del nivel de responsabilidad del propietario del buque.

El fondo no está obligado a indemnizar al propietario si el daño es causado por su mala conducta intencional o si el accidente fue causado, incluso parcialmente, porque el barco no cumplió con ciertas convenciones internacionales.

¹¹⁶ También conocido como *Convenio del Fondo de 1992*.

¹¹⁷ International Maritime Organization, List of conventions, 2020, disponible en: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx), último acceso: 3 de febrero de 2020.

Este fondo se financia mediante contribuciones recaudadas de toda persona que haya recibido durante el año más de 150 000 toneladas de crudos de petróleo tras la transportación vía marítima de un Estado parte del fondo.

En octubre de 2000, el comité jurídico de la OMI adoptó dos resoluciones incrementando en un 50,37% los límites de responsabilidad; éstas enmiendas entraron en vigor el 1 de noviembre de 2003, elevando la cuantía máxima remunerable por el fondo de 1992 a 203 millones de DEG por cualquier siniestro que ocurriera, incluida la cuantía pagada por el propietario del buque o su asegurador.

118

En mayo de 2003, se aprobó un protocolo que brinda un tercer nivel de indemnización estableciendo un *fondo complementario* internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, dicha afiliación es optativa y está abierta a todo Estado que sea miembro del fondo de 1992. La cuantía máxima para pagar por cualquier siniestro es 750 millones de DEG, incluida la cuantía establecida en los convenios de 1992.¹¹⁹

En este convenio, se hace referencia al sujeto *Fiador* quien se define como “*toda persona que provee un seguro u otra garantía financiera destinada a cubrir la responsabilidad del propietario (...)*” como se establece en el artículo 1º (7) CICFID.

Como se aprecia en el párrafo anterior, *Fiador* es la compañía aseguradora quien tiene la obligación principal de indemnizar el daño producido por la realización del evento cuyo riesgo es objeto de la cobertura del seguro.

Es importante señalar que la primera parte referente a la indemnización corre a cargo del propietario del buque, es decir, se aplica el seguro obligatorio de responsabilidad civil conforme a la normativa internacional y nacional. Y en caso de que no sea suficiente para satisfacer la integridad de los daños causados por contaminación, la

¹¹⁸ Cfr. *Ibidem*, p. 5.

¹¹⁹ Cfr. *Idem*.

segunda parte de la indemnización será asumida por el fondo de indemnización establecido conforme al *CICFID*.¹²⁰

Finalmente, respecto a la legislación mexicana es primordial cubrir la indemnización suplementaria por daños producidos por derrames de hidrocarburos, procedentes de buques tanques que excedan de los límites de responsabilidad establecidos, se atenderá al *CICFID* conforme a lo dispuesto en el artículo 177, párrafo segundo de la *LNCM*.

¹²⁰ Cfr. Sierra Noguero, Eliseo. *El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques: especial referencia a los seguros obligatorios*. España, Fundación MAPFRE, 2016, p. 187.

Capítulo 3: Clausulas Internacionalmente conocidas y aceptadas

La industria marítima se conforma por llevar a cabo operaciones de carácter internacional, ya que usualmente las embarcaciones pueden realizar navegaciones de altura, es decir, de un puerto de origen a otro puerto de destino; ambos en países diferentes conformando una relación internacional entre dos o más Estados.

Asimismo, las embarcaciones que realizan este tipo de navegación de altura en el transcurso de su aventura marítima se encuentran sometidas a diversos tipos de riesgos, por esta razón los dueños de dichas embarcaciones aseguran su patrimonio con la finalidad de protegerlo.

Se debe agregar que en un principio las aseguradoras más importantes se encontraban en *Reino Unido* bajo políticas que se aplicaban a las pólizas sometidas al derecho anglosajón; gran parte de los asegurados realizaron su contratación bajo estas premisas. Sin embargo, con el transcurso del tiempo se fueron generando algunos problemas, ya que no todos los propietarios de las embarcaciones tenían el conocimiento técnico y jurídico del mercado asegurador inglés.

Por esta razón, las aseguradoras o *Clubes de Protección e Indemnización* comenzaron a formar pequeñas agrupaciones para integrar grupos de expertos con la finalidad de elaborar pólizas y cláusulas uniformes a un estándar de carácter internacional con la finalidad de ser reconocidas y aceptadas por la comunidad marítima para poder facilitar su comprensión y resolución de futuras disputas.

Por esta razón, en el presente capítulo se realizará un análisis respecto a las diferentes cláusulas tipo o cláusulas estándar de seguros marítimos internacionalmente conocidas y aceptadas, las cuales son elaboradas e interpretadas por diferentes institutos o Clubes de Protección e Indemnización de diferentes países, con la finalidad de ser utilizadas por las aseguradoras en sus contratos de seguros marítimos y establecer la base principal del contrato.

3.1 Las cláusulas internacionalmente conocidas y aceptas dentro del contrato de seguro marítimo

Dentro del mercado asegurador a nivel mundial, se pueden apreciar cláusulas tipo o cláusulas estándar de seguros marítimos internacionalmente conocidas y aceptadas, las cuales son creadas e interpretadas con la finalidad de ser utilizadas por las aseguradoras en sus pólizas de seguros marítimos, las cuales forman la base principal del contrato de seguro, sin embargo, cada aseguradora lo adecua conforme a sus necesidades.

El objetivo principal de tener cláusulas tipo o estándar, es lograr condiciones uniformes, las cuales puedan ser aplicadas en un régimen jurídico internacional conforme a los usos y costumbres reconocidos en la industria marítima.

Un ejemplo de esta aplicación es en el seguro de carga, ya que algunos países por costumbre pactan bajo cláusulas británicas en la exportación de mercancías y bajo cláusulas locales constituidas bajo leyes nacionales (depende el lugar de destino de la mercancía) para la importación, sin embargo, esta situación podría generar conflictos por el desconocimiento del asegurado o partes involucradas, al no tener claro su régimen jurídico aplicable y el desconocimiento de su funcionamiento en el extranjero, por esta razón radica la importancia de utilizar estas cláusulas tipo o estándar.

Así, en el año de 1985 *La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés)*, elaboró un informe en el cual establecía su preocupación e importancia de desarrollar un régimen jurídico internacional de seguros Marítimos porque el desconocimiento del funcionamiento de las pólizas de seguro podría verse reflejado en la pérdida económica en el desarrollo de la industria marítima de países en desarrollo.¹²¹

¹²¹ Cfr. Naciones Unidas, Informe de la secretaría del Comercio y Desarrollo "Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo", TD/B/C.4/ISL/27/ Rev.1,1982, p. 42, disponible en: https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/c4isl27rev1_es.pdf, último acceso: 5 de marzo de 2020.

En la *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)*, sobre su informe de *Cláusulas tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de cascos y el seguro marítimo de la carga en 1989*, se propuso una gama de cláusulas tipo de seguro marítimo que podrían ser utilizadas por diversos mercados aseguradores, sin embargo, en la actualidad no son tan utilizadas.¹²²

Hecha esta salvedad, el Estado Mexicano ha reconocido dentro de su legislación nacional aplicable en la materia el uso de estas cláusulas, como se aprecia en lo establecido en el artículo 194, párrafo tercero de la *LNCM*, son consideradas como cláusulas de pólizas tipo de seguro marítimo internacionalmente conocidas y aceptadas las denominadas como:

“Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres (Institute of London Underwriters Clauses), Cláusulas del Instituto Americano (American Institute Clauses) así como las reglas y cláusulas de cualquier club de protección e indemnización (Protection and Indemnity Club Clauses) perteneciente a la Asociación Internacional de Clubes de Protección e Indemnización”.

Asimismo, conforme a lo establecido en el artículo 16 del *RLNCM* se señala lo siguiente:

“(…) Además de las pólizas tipo de seguros marítimos señaladas en la Ley, se considerarán internacionalmente conocidas y aceptadas, todas aquéllas que reúnan las características de las pólizas tipo, según convengan las partes.”

En este sentido, se atribuye valor pleno a la autonomía de la voluntad de las partes, ya que estas deben ser convenidas por las mismas para ser existentes dentro del contrato.

¹²² *Cfr.* Naciones Unidas, Informe de la secretaría del Comercio y Desarrollo “Cláusulas tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de cascos y el seguro marítimo de la carga”, TD/B/C.4/ISL/50/Rev.1 1989, pp. 1-3, disponible en: https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/c4isl50rev.1_es.pdf, último acceso: 10 de marzo de 2020.

Conforme a lo establecido en los párrafos anteriores, es importante señalar que se entiende por una cláusula tipo o estándar (*standard clause*) la cual se define como “*aquella disposición que forma parte de un contrato de seguro marítimo que sirve como modelo, norma, patrón o referencia*”.¹²³

Por otro lado, estas cláusulas tipo o estándares son elaboradas e interpretadas por institutos especializados en seguros y también son conocidas como *cláusulas de instituto (Institute clauses)*.

El origen de las cláusulas de instituto se remonta al siglo XIX en *Reino Unido*, ya que los ingleses fueron los precursores de fundar dichos institutos donde comenzaron a desarrollar, interpretar y analizar cláusulas estandarizadas para el uso de seguros marítimos y otros tipos de seguros en un régimen internacional.¹²⁴

Dicho lo anterior, se debe entender en el mismo sentido las cláusulas tipo o estándar elaboradas, acogidas e interpretadas por los diversos Clubes de Protección e Indemnización existentes a nivel mundial los cuales tienen gran relevancia dentro de la industria aseguradora porque se encargan de conformar fondos mutuales con el objetivo de tener una cobertura para cada uno de sus miembros y se encargan de elaborar reglas o cláusulas especiales que serán usadas dentro de sus pólizas de seguro.

No obstante, es necesario recalcar que los institutos o clubes de indemnización señalados en párrafos anteriores, especifican que no es obligatorio que las cláusulas sean utilizadas de forma estricta conforme a su redacción expresa, ni tienen la intención de reemplazar el juicio independiente, al ser responsabilidad y voluntad de las partes el decir si se debe pactar o no bajo estas cláusulas, sin embargo, no

¹²³ Real Academia Española, Definición de estándar, 2019, disponible en: <https://dle.rae.es/est%C3%A1ndar>, último acceso: 12 de marzo de 2020.

¹²⁴ Food and Agriculture Organization of the United Nations, “Marine insurance: the London market and the institute clauses”, *Review of the current state of world capture fisheries insurance*, Italia, núm. 510, 2009.

debemos pasar por desapercibido que dichas pólizas son elaboradas por las aseguradoras.¹²⁵

En caso de ser utilizadas este tipo de cláusulas en los contratos de seguros, se debe entender que el contrato celebrado se interpreta con todas y cada una de las obligaciones pactadas, así como su conocimiento en el ámbito internacional de dichas cláusulas.

Por esta razón, se deben buscar la asesoría de expertos legales para su interpretación o aplicación en las pólizas de seguro, ya que las instituciones que elaboran estas cláusulas no se hacen responsables por alguna interpretación posterior de las cláusulas.¹²⁶

Siendo pertinente establecer que en caso de que alguna de las cláusulas se hubiera modificado mediante algún convenio a través de cualquier medio de transmisión de datos cruzada entre las partes, se entenderá que dichas pólizas fueron cambiadas en los términos de la referida correspondencia o medio de comunicación.

Si sólo hay referencia sobre cláusulas internacionalmente conocidas y aceptadas por sus nombres o por sus números sin el texto completo, éstas se aplicarán conforme a los usos y costumbres internacionales conforme a lo establecido en el artículo 194, párrafo segundo de la *LNCM*.

3.2 Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres “Institute of London Underwriters Clauses”

El Instituto de Aseguradores de Londres (IUA por sus siglas en inglés) se creó en 1884 con la finalidad de ser una asociación comercial especializada en seguros de transporte, la cual estaba conformada por diversas aseguradoras del medio, sin

¹²⁵ *Idem.*

¹²⁶ The International Underwriting Association of London Limited, 2018, disponible en: https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/About/IUA_Member/About_the_IUA/About_the_IUA_homepage.aspx?hkey=e86110b6-e04f-4c13-87b9-7ef2e6f71e09, último acceso: 15 de marzo de 2020.

embargo, en 1986, estas compañías aseguradoras decidieron formar y ampliar un mercado asegurador inglés.^{127 128}

A finales de 1998, el *IUA* se fusionó con la *Asociación de Mercados de Seguros y Reaseguros de Londres (LIRMA por sus siglas en inglés)*, que era una asociación integrada por diversas compañías de seguros; no se dedicaban a los seguros marítimos, sin embargo, la finalidad de este proyecto era unificar los diferentes tipos de seguros existentes en el mercado asegurador y conformar una asociación comercial única de seguros.¹²⁹

Posteriormente, se creó la *Asociación Internacional de Aseguradores de Londres (ILU por sus siglas en inglés)* el 1 de enero de 1999, donde todos los miembros de la *ILU* se trasladaron a la *IUA*.¹³⁰

Se debe agregar que la *IUA* actualmente, es la representante central y la organización del mercado para las compañías de seguros y reaseguros mayoristas e internacionales que no son de *Lloyd 's*, pero operan en el mercado de Londres.¹³¹

Una de las principales actividades de esta asociación es elaborar, actualizar y emitir cláusulas tipo o cláusulas estándares sobre seguros marítimos, así como diversos criterios de interpretación de éstas. De igual modo, también se encarga de elaborar cláusulas de otros tipos de seguros: aviación, propiedad y siniestros.

3.2.1 Tipos de cláusulas utilizadas en el Instituto de aseguradores de Londres

En el siglo XIX, *Lloyd 's* y la *IUA* desarrollaron cláusulas estandarizadas para el uso de seguros marítimos de tal manera que se han mantenido desde entonces y son

¹²⁷ Mercado Asegurador: se hace referencia en términos generales al lugar en donde se contratan u ofrecen seguros o para determinar distintos tipos de aseguradores.

Naciones Unidas, Informe de la secretaría del Comercio y Desarrollo, *op. cit.*, p.10.

¹²⁸ Institute of London Underwriters. History, 2013, disponible en: <http://www.ilu.org.uk/history.html>, último acceso: 17 de marzo de 2020.

¹²⁹ *Idem.*

¹³⁰ *Idem.*

¹³¹ The International Underwriting Association of London Limited, 2018, disponible en: https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/About/IUA_Member/About_the_IUA/About_the_IUA_homepage.aspx?hkey=e86110b6-e04f-4c13-87b9-7ef2e6f71e09, último acceso: 17 de marzo de 2020.

conocidas como cláusulas de instituto. Sus principales cláusulas tipo, se centran en el casco marino y la carga.¹³²

3.2.1.1 Cláusulas de Casco

La cláusula de buque o mejor conocida como cláusula internacional de casco (insurance hull clause) fue elaborada por un comité de expertos en la materia donde determinaron los estándares básicos y esenciales del casco de una embarcación, esta cláusula entró en vigor el 1 de noviembre de 2002.¹³³

Las cláusulas internacionales de casco se dividen en tres partes:¹³⁴

Primera parte. - Contiene las principales condiciones de aseguramiento las cuales determinan las obligaciones principales del asegurador.

Segunda parte. - Se compone por una gama de cláusulas adicionales que los asegurados exigen con frecuencia y que en algunas ocasiones se agregan por separado, por ejemplo, las cláusulas de tiempo del instituto (*Institute time clauses*).

En particular las cláusulas adicionales como son las *cláusulas de tiempo* (*Institute time clauses*), que determinan la cobertura de seguro por un período específico de tiempo (generalmente 12 meses el cual puede ser prorrogable) y son las cláusulas más importantes en las pólizas de seguro de casco. Asimismo, es frecuente en la práctica que dicha póliza cuente con una cláusula denominada *Cláusula de continuidad* (*continuation clause*) la cual determina que, si al finalizar el período asegurador el buque se encuentra navegando, se puede extender el seguro y continua la vigencia hasta que la embarcación haya llegado al puerto de destino, es decir, el asegurado deberá avisar a la compañía aseguradora.¹³⁵

¹³² Food and Agriculture Organization of the United Nations, *op. cit.*, pp. 161-162.

¹³³ *Idem.*

¹³⁴ *Idem.*

¹³⁵ Hill Prados, María Concepción, *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*, España, J.M Bosch, 1992, p. 125.

En particular dependen de la naturaleza y el grado de riesgos que por lo regular existen tres categorías de cláusulas adicionales de tiempo:¹³⁶

1. *Cláusula de máxima cobertura (maximum coverage)* que proporcionan la máxima cobertura para las embarcaciones, es decir, contempla una gama amplia de riesgos e incluso daños a la maquinaria.
2. *Cláusula de promedio parcial gratuito (free partial average)* que proporciona una cobertura similar a la de las cláusulas de casco, pero excluye la cobertura de daños a la maquinaria.
3. *Cláusula de pérdida total (total loss)* que proporciona una cobertura solo en caso de una pérdida total, es decir, se debe producir la pérdida de la cosa por completo, para proceder a la indemnización. Esta cláusula se debe principalmente a la costumbre en la industria marítima.

Tercera parte. - Contiene disposiciones referentes al manejo de reclamaciones, además determina los derechos y responsabilidades de cada una de las partes.

3.2.1.2 Cláusulas de Carga

Las Cláusulas de Carga del Instituto (ICC por sus siglas en inglés) que fueron elaboradas por el IUA a través de un comité especializado en transporte aéreo, marítimo y terrestre de mercancías.

Su importancia radica en determinar los riesgos cubiertos, circunstancias excluidas, duración o validez de la cobertura, pérdidas o demoras de mercancías y las condiciones para exigir reclamaciones, son consideradas como universales, ya que son utilizadas en diversos tipos de transporte. ¹³⁷

Es importante señalar que dentro de los mercados aseguradores estas cláusulas inglesas son las más utilizadas y antiguas en el transporte de mercancías. En ocasiones en las pólizas se establece una mezcla de cláusulas, por ejemplo,

¹³⁶ *Idem.*

¹³⁷ *Cfr.* Merino Palomar, Alberto, "Las Institute of Cargo Clauses: origen", Revista Actuarios, España, núm 37, 2015.

cláusulas inglesas con otro mercado asegurador americano o asiático, es decir, dependiendo la ruta comercial de dicha mercancía.

La cobertura de este seguro se brinda con base a cláusulas tipo denominadas A, B o C las cuales consisten en:¹³⁸

Cláusula A.- Tiene la cobertura más amplia, ya que se entiende como un *todo riesgo (full cover)*, pero tiene ciertas exclusiones como son deficiencia de embalaje, dolo, merma, demora, guerra civil, huelga, motín o terrorismo.

Cláusula B.- Se determina como una *cláusula promedio parcial (particular average)*, principalmente contempla riesgos de mar en general, tales como fuego, explosión, hundimiento, varadura, vuelco, colisión, avería gruesa, terremoto, erupción volcánica, rayo, etc. ¹³⁹

El instituto define que debe entenderse como un *promedio particular (particular average)*.

*“Una pérdida parcial fortuita para el sujeto asegurado, causada aproximadamente por un peligro/ riesgo asegurado, pero no es una pérdida promedio general. El promedio particular solo se refiere a daños o gastos que corren exclusivamente a cargo de los propietarios de una embarcación que ha sufrido daños, por ejemplo: mal tiempo o por los dueños de la carga, que ha sido dañada en tránsito”.*¹⁴⁰

La Cláusula C.- Se determina como una *cláusula de menor cobertura (free of particular average)*, ya que es similar a la “Cláusula B”; dejando fuera la cobertura de terremoto, barrido por olas y entrada de agua en la bodega y pérdida de bulto entero en carga o descarga.

¹³⁸ *Idem.*

¹³⁹ *Idem.*

¹⁴⁰ Ocean marine coverage, ocean and transport terms, 2009, disponible en: http://www.allcovered.net/AC-OM-Terms-Pages/AC-OM-Terms_P.html, último acceso: 22 de marzo de 2020.

En el presente trabajo se desarrolla una tabla comparativa de los riesgos que cubre cada tipo de cláusula:¹⁴¹

Riesgos	Cláusulas del Instituto		
	A	B	C
Varado, puesta a tierra, hundimiento o volcado	✓	✓	✓
Volcamiento o descarrilamiento del transporte de tierras	✓	✓	✓
Colisión de un barco o embarcación con otro barco o embarcación	✓	✓	✓
Contacto del barco, embarcación o transporte con cualquier cosa que no sea barco o embarcación (excluye agua, pero no hielo)	✓	✓	✓
Descarga de carga en el puerto de desastre	✓	✓	✓
Fuego o explosión	✓	✓	✓
Terremoto, Erupción Volcánica o Rayo	✓	✓	X
Daño malicioso	✓	X	X
Robo / Hurto	✓	X	X
Pérdida general	✓	✓	✓
Abandono	✓	✓	✓
Lavado por la borda (carga de cubierta)	✓	✓	X
Riesgos de guerra (excepto piratería)	X	X	X
Tomas o Recaudaciones en el mar (excepto riesgos de guerra)	✓	X	X
El agua de mar que ingresa al barco, embarcación, bodega, furgoneta elevadora de contenedores de transporte o al lugar de almacenamiento	✓	✓	X
Entrada de agua de mar o río	✓	✓	X
Pérdida por la borda durante la carga / descarga (solo pérdida total)	n/a	✓	X
Cualquier riesgo de pérdida física o daño no especificado	✓	X	X

¹⁴¹ Ocean marine coverage, ICC-Institute Clauses Comparison, 2009, disponible en : http://www.allcovered.net/AC-OM-Clauses-Pages/AC-OM-ICC_Clauses_Compare.html, último acceso: 27 de marzo de 2020.

Las casillas marcadas de color azul las cuales hacen referencia a las cláusulas tipo A y C; requiere que el daño sea atribuible a la causa principal del daño para poder ser beneficiario a la indemnización.

Este tipo de cláusulas resultan limitativas, porque restringen o condicionan el derecho a la indemnización cuando el riesgo se ha producido. Se delimita el tipo de riesgo conforme a una cuantía específica de indemnización, el plazo y lugar determinado.

3.3 Cláusulas del Instituto Americano “American Institute Clauses”

En contraste con lo que se ha mencionado en el presente trabajo sobre la importancia del mercado inglés quienes son percusores de los seguros marítimos, principalmente los *Lloyd 's* que se han encargado de elaborar cláusulas usadas a nivel internacional las cuales prevalecen actualmente, sin embargo, es importante señalar que los Estados Unidos de América se han encargado de desarrollar su propio mercado de seguros, no obstante, en un principio integrando y tomando como base las cláusulas inglesas en su mercado.

El mercado de los Estados Unidos de América a lo largo de su desarrollo, así como en su estado actual, es diferente al inglés, ya que su modelo de negocio ha sido conducido casi en su totalidad por grandes corporaciones propias de este país, por el contrario, el sistema de suscripción de *Lloyd 's* se ha intentado en varias ocasiones, pero no ha logrado predominar el territorio de los Estados Unidos de América.¹⁴²

En los Estados Unidos de América, durante el primer periodo que se extiende hasta finales del siglo XVIII, la única forma existente de seguro sobre embarcaciones que

¹⁴² Hubner, Solomon, “The Development and Present Status of Marine Insurance in the United States”, *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Estados Unidos de América, núm 26, septiembre 1995, p. 246, disponible en: <https://www.jstor.org/stable/pdf/1011016.pdf>, último acceso: 28 de marzo de 2020.

se tiene conocimiento fue de suscripción personal, ya que en un principio se recurrió a compañías aseguradoras de Reino Unido por su gran importancia en la industria.

En 1721 el *Sr. Francis Rawle*, funda una oficina de seguros para embarcaciones y mercancías en la ciudad de Filadelfia, Pensilvania.¹⁴³

A través de los años algunas compañías aseguradoras extranjeras adquirieron control de los seguros marítimos en los Estados Unidos de América, pero al posicionarse como una de las grandes potencias y tener grandes relaciones comerciales lograron desarrollar su propio mercado asegurador.

Aun cuando en materia de seguros Estados Unidos de América tiene regulación interna sumamente rigurosas y estricta, no deja de ser uno de los mercados más importantes en materia de seguros marítimos, donde destaca su gran eficacia. Y trata de incorporar cláusulas internacionalmente conocidas y aceptadas por la industria marítima.

En este sentido el *Instituto Americano* actualmente conocido como *Instituto Americano de Aseguradores Marinos (American Institute of Marine Underwriters AIMU)* se fundó en 1998 en Nueva York, Estados Unidos de América. Y cuenta con más de 100 años de servicio como representante de la industria de seguros marítimos en Estados Unidos de América y se encarga de elaborar cláusulas estándar, así como educar e informar a la comunidad marítima.¹⁴⁴

3.3.1 Tipos de cláusulas utilizadas en el Instituto Americano

En 1998 el *AIMU* comenzó a formar comités los cuales estaban integrados por grupos de expertos en la materia marítima con la finalidad de elaborar cláusulas tipo o estandarizadas para el uso de seguros marítimos, sus principales cláusulas tipo o estándar son de casco, mercancía y responsabilidad civil. Además de contar con diversas interpretaciones sobre cláusulas de exclusión.

¹⁴³ *Idem.*

¹⁴⁴ American Institute of Marine Underwriters, 2020, disponible en: <https://www.aimu.org/about/aimu.html>, último acceso: 29 de marzo de 2020.

3.3.1.1 Cláusulas de Casco

Este tipo de cláusulas en el mercado asegurador se conocen como cláusulas de casco (Hull insurance), el *AIMU* realizó una estandarización en junio de 1997 a través de su comité especializado de cascos marinos, sin embargo, estas fueron actualizadas nuevamente en septiembre 2007.

Estas cláusulas se distribuyen de la siguiente manera:

Primera parte. Contiene las principales condiciones de aseguramiento las cuales determinan las obligaciones principales del asegurador.

Segunda parte. - Contiene las cláusulas referentes a la duración del tiempo y señalan los riesgos asegurables como son: daños a la embarcación y sus objetos accesorios a ella, salvamento, avería general o a la gruesa o colisión.

Tercera parte. - Se establecen riesgos cubiertos de manera adicional los cuales se encuentran condicionados, es decir, el asegurado no debe contar con ningún seguro adicional de pérdida total de casco.

A continuación, se señalan brevemente los riesgos cubiertos adicionales:¹⁴⁵

- Desembolsos, comisiones de gerentes, beneficios o aumento del valor del casco y maquinaria de una cantidad que no exceda en total el 25% del valor acordado.
- Contrato de fletamento por viaje: flete o alquiler.
- Contrato de fletamento por tiempo: flete o alquiler.
- Otro tipo de montos como son: riesgos excluidos por la cláusula de guerra, huelgas y exclusiones relacionadas; riesgos enumerados en las Cláusulas de Riesgos de Guerra y Huelgas del Instituto Americano; y desembolsos promedio generales y de salvamento.

¹⁴⁵ American Institute of Marine Underwriters, Hull clauses, 2009, disponible en: <http://www.aimu.org/forms/HullClauses2009.pdf>, último acceso: 30 de marzo de 2020.

Como se señaló en líneas anteriores se pueden contemplar riesgos cubiertos adicionales los cuales siempre se encontrarán condicionados, principalmente encontraremos condiciones suspensivas, porque su cumplimiento depende del comienzo de la eficacia obligatoria o contractual (tipos de condiciones) en caso de que el hecho se convierta en un siniestro asegurado.

Como se demostró anteriormente, estas cláusulas son bastante amplias ya que por lo regular contemplan los riesgos más comunes en la industria marítima, además se puede observar que retoman el principio de universalidad del riesgo porque determinan las exclusiones que deben ser consideradas por las compañías de seguros.

Adicional, el *AIMU* establece cláusulas especiales de casco para embarcaciones dedicadas a la navegación de interior y cabotaje (Coastwise and Inland Hull Clauses), es importante señalar que dentro de la navegación en los Estados Unidos podemos encontrar navegación de altura, cabotaje e interior como en México.¹⁴⁶

Es decir, al ser una navegación interna es importante establecer lineamientos específicos, ya que por lo regular este tipo de navegaciones se encuentran reguladas conforme a las leyes nacionales de cada Estado.¹⁴⁷

En el caso concreto de México, se establecen los límites de navegación interior, de cabotaje y altura, por esta razón es importante determinar el tipo de navegación que efectuará la embarcación asegurada con la finalidad de determinar los montos y lugar asegurables porque en algunos casos podría incrementarse en un barco dependiendo el tipo de navegación, un ejemplo es la navegación de altura, ya que la embarcación recorre grandes distancias y llegar a puertos extranjeros, en este sentido podría estar más expuesto y el riesgo es mayor, sin embargo, depende cada caso en específico.

¹⁴⁶ Government Publishing Office, Title 33: Navigation and navigable waters, United States Code, 2011, disponible en: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2011-title33/html/USCODE-2011-title33.htm>, último acceso: 14 de abril de 2020.

¹⁴⁷ *Idem*.

3.3.1.2 Cláusulas de Carga

El *AIMU* durante varios años se encargó de elaborar diversas cláusulas sobre carga a través de un subcomité denominado *Comité de Carga de AIMU* quienes tomaron como referencia las cláusulas inglesas de carga para poder actualizar, crear y hacer formularios adecuados a los *Estados Unidos de América* y al mercado asegurador a nivel mundial e incorporar reglas particulares a la exigencia de su legislación en materia de seguros y por cada Estado.

La publicación más importante de este comité fue en 1966 donde desarrolló cláusulas particulares al mercado de los *Estados Unidos de América*, ya que tiempo después se tomó la decisión de crear cuatro tipos de cláusulas de carga¹⁴⁸

1. *Condiciones de todo riesgo (All risk conditions)* las cuales proporcionan la máxima cobertura del promedio de riesgos existentes en la industria marítima.
2. *Condiciones Americanas (American Conditions)* las cuales proporcionan una cobertura total adecuada al mercado asegurador de los *Estados Unidos de América*.
3. *Condiciones inglesas (English Conditions)* que son conocidas como *Cláusulas de Carga del Instituto (ICC)* denominadas *A, B o C* que fueron abordadas párrafos anteriores.
4. *Condiciones Promedio (Average Conditions)* las cuales proporcionan una cobertura garantizada bajo el porcentaje establecido en la Póliza, a menos que sea general, o la embarcación quede varada o quemada; también por cualquier pérdida o daño al interés asegurado que pueda atribuirse razonablemente a incendio, explosión, colisión o contrato de la embarcación

Estas formas son idénticas entre sí con la excepción de los términos de las *Condiciones Promedio* que son específicas para casos particulares y no contemplan

¹⁴⁸ American Institute of Marine Underwriters, Accumulation Clause - Background Explanation, 2004, disponible en: <http://www.aimu.org/forms/cargoexp.html>, último acceso: 20 de abril de 2020.

la gran gama de riesgos que derivan de la actividad marítima y pueden ocurrirle a una embarcación.

Se espera que, con la proliferación de formularios individuales a lo largo de los años, estas cláusulas puedan ayudar a establecer un marco de referencia estandarizado. Y las cláusulas puedan resultar útiles para definir términos y condiciones de cobertura basadas en la aprobación de los principales suscriptores de la industria.

Esto puede ser útil para todos los sectores de la industria marina, no solo para los suscriptores, sino también para los asegurados y las instituciones financieras.

A continuación, se muestra una comparación sobre las cláusulas más relevantes en el mercado inglés sobre las cláusulas americanas de carga:¹⁴⁹

Cláusulas Americanas	Cláusulas Inglesas	Comparación
Conocimiento de embarque (en cubierta) bajo los términos de cobertura parcial de la carga	1(b)	No se encuentra expresa en las cláusulas inglesas.
Cargos de desembarque, depósito y reenvío	2 (b)	Conforme a las cláusulas inglesas se encuentra cubierto, pero con excepciones para casos de salvamentos y derivados de culpa, negligencia, insolvencia financiera o incumplimiento del asegurado.

¹⁴⁹ American Institute of Marine Underwriters, American Institute Clauses compared with the London Institute Cargo Clauses, 2013, disponible en: <http://www.aimu.org/forms/AllRisks.pdf> y <http://www.aimu.org/forms/FPA&WA.pdf>, último acceso: 15 de mayo de 2020.

Cláusulas Americanas	Cláusulas Inglesas	Comparación
Insuficiencia o inadecuación del embalaje	3(A)(2)(c)	Conforme a las cláusulas inglesas, no cubre el embalaje inadecuado por el Asegurado; si estaba embalado antes de la delimitación del riesgo. <i>AIMU</i> : Excluye embalaje inadecuado definido, pero incluye el relleno del contenedor cuando lo hace el <i>Asegurado</i> antes del tránsito.
Navegabilidad	5 (a)	Conforme a las cláusulas inglesas, excluye la cobertura por falta de navegabilidad del buque, contenedor o transporte conocido por el <i>Asegurado</i> .
Sanciones económicas y comerciales	5 (c)	No se contempla en las cláusulas inglesas.
Envíos devueltos o rechazados	6 (b)	
Inspecciones de registros	8 (b)	
Garantías primordiales		Los tribunales estadounidenses lo interpretan como exclusiones.

Como se puede apreciar en la tabla anterior, el *Instituto Americano* trata de incluir más riesgos y se encuentra actualizado sobre algunos riesgos derivados de la navegación marítima en el transporte de mercancías, sin embargo, las cláusulas del *AIMU*, se encargan de seguir el lineamiento de la legislación aplicable de los *Estados Unidos de América*.

Por otra parte, las cláusulas de carga de este instituto excluyen el aseguramiento de guerra y temas relacionados sobre asuntos bélicos en el seguro de carga como consecuencia de la pérdida, daño o gasto causado resultante o incurrido de dicho tema.

3.3.2 Cláusulas de Exclusión Cibernética

El uso de nuevas tecnologías digitales a través del internet de las cosas, tiene un potencial extraordinario para poder transformar productos, servicios y actividades de diversos sectores económicos cada vez es más frecuente su uso, sin embargo, la industria marítima no es una excepción, ya que dentro de sus actividades en los puertos y buques se encuentran utilizando esta tecnología cibernética, la cual genera datos de comunicación entre diversos puntos en el mundo y se encuentran expuestos a nuevos riesgos derivados del uso de estas tecnologías.

En primer lugar, es importante definir la palabra cibernética y se entiende como *“la ciencia que estudia las analogías entre los sistemas de control y comunicación de los seres vivos y los de las máquinas”*.¹⁵⁰

Como se puede apreciar en el párrafo anterior y para efectos del presente trabajo se realizará énfasis en la comunicación entre las máquinas y sistemas con las personas, es decir, la transferencia de datos.

En ese marco de referencia, el *Instituto Americano* desarrolló una cláusula denominada *Cláusula de Exclusión Cibernética (Cyber Exclusion Clause)* la cual fue consecuencia de una compilación de los nuevos problemas derivados del uso de la tecnología en el sector marítimo y redactaron una cláusula de exclusión cibernética en el año 2015 para ser utilizada en todos los tipos de pólizas de seguros marítimos (responsabilidad, propiedad, carga y casco) para excluir la cobertura por pérdida o daño causado relacionado por actos cibernéticos maliciosos relacionados.¹⁵¹

¹⁵⁰ Real Academia Española, Definición de cibernético, ca, 2019, disponible en: <https://dle.rae.es/cibern%C3%A9tico>, último acceso: 5 de junio.

¹⁵¹ American Institute of Marine Underwriters, Cyber Exclusion Clause – Background Explanation, 2020, disponible en:

En respuesta a los cambios en el mercado y a petición de sus miembros del instituto, el Comité de carga se encargó de promulgar una nueva cláusula en enero de 2020 denominada *Exclusión cibernética y cláusula de recompra limitada (Cyber Exclusion and Limited Buy Back Clause Cargo)*, esta nueva cláusula mantiene las exclusiones anteriores, pero ahora ofrece la posibilidad de incorporar una cobertura adicional limitada para actos maliciosos relacionados con la *ciberdelincuencia*¹⁵² por pérdida o daño de bienes mientras se encuentra en curso de la navegación en ciertos supuestos.¹⁵³

Por lo que se refiere a las exclusiones principales, en ningún caso el seguro cubrirá pérdidas, daños, responsabilidades o gastos causados directa o indirectamente por o contribuidos o derivados de los siguientes actos:¹⁵⁴

- *Acto malicioso.* - que implique el uso de cualquier *sistema informático, sistema electrónico de comunicaciones de datos, virus informático, proceso o cualquier otro sistema electrónico.*
- Acceso o divulgación de cualquier información de identificación personal o confidencial de cualquier persona u organización información, incluidas, entre otras, patentes, secretos comerciales, métodos de procesamiento, listas de clientes, información financiera, información de tarjeta de crédito, o cualquier otro tipo de *información no pública.*
- Cualquier acción u omisión que viole o algún estatuto federal, estatal o local que aborde, prohíba o limita la impresión, difusión, eliminación, recolección,

http://www.aimu.org/forms/Background_AIMU_Cyber_Exclusion_cargo_12202019.pdf, último acceso: 24 de junio de 2020.

¹⁵² *Ciberdelincuencia:* Actividad en la que se utilice Internet, una red privada o pública o un sistema informático doméstico con objetivo de destruir o dañar ordenadores, medios electrónicos y redes de Internet. Fundación Mapfre, Definición de Ciberdelincuencia, 2019, disponible en: <https://segurosypensionesparatodos.fundacionmapfre.org/syp/es/glosario/ciberdelincuencia.jsp>, último acceso: 26 de junio de 2020.

¹⁵³ *Idem.*

¹⁵⁴ American Institute of Marine Underwriters, Cyber Exclusion and Limited Buy Back Clause (Cargo), 2020, disponible en: http://www.aimu.org/forms/AIMU_Cyber_Exclusion_cargo_12202019.pdf, último acceso: 27 de junio de 2020.

grabación, envío, transmisión, comunicación o distribución de cualquier material o *información escrita o electrónica*.

Como se puede apreciar en líneas anteriores estas exclusiones contemplan la posibilidad de cualquier tipo de siniestro derivado del uso de algún medio electrónico, sistema informático o electrónico e incluso derivado de algún tipo de virus electrónico. Además, se encarga de excluir como riesgo cualquier tipo de violación vía electrónica a los datos personales que tenga acceso este sistema informático.

3.4 Las Cláusulas más frecuentes de exclusión por los institutos o clubes de protección e indemnización

En los seguros marítimos uno de los principios más importantes es el de *universalidad* porque se encarga de cubrir dentro de los límites convenidos los daños y perjuicios que sobrevengan el interés asegurado, en este sentido los riesgos se determinan cuando son excluidos expresamente porque la cobertura se extiende a todos los riesgos de navegación o accidentes de mar, salvo los excluidos expresamente en la póliza de seguro.

Por esta razón, es importante determinar el riesgo excluido asegurable y es frecuente encontrar ciertas exclusiones que son marcadas en la póliza de seguro de diversas compañías aseguradoras, institutos y clubes de protección e indemnización, ya que a su consideración es un riesgo, alto que representa una gran pérdida para la propia empresa.

Sin embargo, es frecuente encontrar que existe la posibilidad de asegurar el riesgo a través de un convenio adicional, dicha negociación incrementa el costo de la prima, pero en ocasiones esta negociación es compleja por sus diversas interpretaciones.

Es necesario recalcar que por lo regular, los riesgos más lucrativos que representan una gran pérdida económica, y que por esta razón no son asegurables por las compañías comerciales aseguradoras ni con un convenio adicional, es en estos

casos que estos riesgos se aseguran por los Clubes de Protección e Indemnización dicho tema será desarrollado en el siguiente capítulo.

3.4.1 Cláusulas de exclusión por Guerra

La historia de la humanidad se encuentra compuesta de diversas luchas o disputas entre dos o más países, pueblos o personas que han dado lugar a diversos actos violentos que han tenido como repercusión la pérdida de bienes y personas, ambos son sujetos de valoración como interés asegurable en la materia de seguros, sin embargo, al ser actos frecuentes y con un riesgo inminente, las aseguradoras comenzaron a elaborar exclusiones sobre riesgos derivados de la guerra.

Estas exclusiones se encuentran en muchos contratos de seguros que han generado una serie de casos y debates jurídicos, pero en general estas cláusulas de exclusión protegen a las compañías de seguros de riesgos extraordinariamente peligrosos.¹⁵⁵

Las dos preocupaciones más grandes son: la incapacidad de las compañías aseguradoras para cuantificar el riesgo, y la necesidad de las compañías de protegerse contra desastres financieros. Si se asumieran estos riesgos derivados de la guerra con tarifas de primas ordinarias, podrían declararse en banca rota, pronto podrían declararse en insolvencia económica.¹⁵⁶

Es importante señalar que en la práctica las compañías se encargan de definir que se entiende por guerra, así como los siniestros causados por ella, sin embargo, esta exclusión referente a algún daño o pérdida derivado de la *guerra o guerra civil*, puede ser cubierto por la compañía si el asegurado realiza un convenio y paga un monto adicional con los términos y condiciones propuestos por la aseguradora.

En la *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)*, sobre su informe de *Cláusulas tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de cascos*

¹⁵⁵ Simon, Sidney I. "The dilemma of war and military exclusion clauses in insurance contracts", American Business Law Journal, Estados Unidos de América, núm. 19, 1981, p. 31, disponible en:

¹⁵⁶ *Idem.*

y el seguro marítimo de la carga en 1989, como se mencionó párrafos anteriores se propuso una gama de cláusulas tipo de seguro marítimo, sin embargo, se hicieron comentarios al respecto sobre las exclusiones de los riesgos de guerra y las formas adicionales de convenir, por esta razón en dichas cláusulas se excluían por completo los riesgos de guerra por las partes, ya que eran bastante ambiguos.¹⁵⁷

Las aseguradoras se pronunciaron al respecto y en coordinación con el IUA comenzaron a elaborar formularios referentes a riesgos derivados de la guerra, posteriormente los diferentes mercados de seguros a nivel mundial siguieron el ejemplo y adecuaron sus formularios.

Es importante analizar esta exclusión desde los seguros de casco y carga, ya que es donde encontramos diversas variantes de exclusión de riesgo y en general siempre se encontrará excluido el acto de guerra.

Respecto al seguro de carga al incluir el riesgo de guerra, por lo general y como se pudo apreciar párrafos anteriores ofrecen tres niveles de cobertura diferentes: todo riesgo, intermedia y restringida; en este sentido corresponde a los niveles de cobertura ofrecidas a nivel mundial y son compatibles con las exclusiones de las cláusulas de huelga y guerra.¹⁵⁸

Las cláusulas de riesgos de guerra por lo general se sustituyen en las pólizas uniformes británicas, el objetivo final es no cubrir los riesgos de guerra, pero resulta complejo porque algunas aseguradoras definen la propia palabra, de que debe entenderse como guerra y evitar problemas de interpretación, sin embargo, existen aseguradoras que no lo definen y resulta un problema para el asegurado.¹⁵⁹

¹⁵⁷ Naciones Unidas, Informe de la secretaría del Comercio y Desarrollo, *op. cit.*, pp. 1,3.

¹⁵⁸ Cfr. Vicente Carmen, "War Risk Insurance", *Revue Juridique Neptunus*, Francia, núm 1.4 de 1995, p.3.

¹⁵⁹ Cfr. Naciones Unidas, Informe de la secretaría del Comercio y Desarrollo, *op. cit.*, p.26.

3.4.2 Cláusula de exclusión por el uso de tecnologías emergentes en los buques

El uso frecuente en nuestra vida diaria de objetos dotados de nuevas tecnologías digitales emergentes, así como el internet de las cosas, no es ajeno a la industria marítima, toda vez que la implementación de esta tecnología se ha incorporado a dicha industria con la finalidad de ser más eficiente y sofisticada, sin embargo, el uso de está implica la exposición de datos sensibles y actividades que son expuestos a nuevo riesgo cibernético.

El riesgo cibernético es definido como *cualquier riesgo asociado con la pérdida financiera, datos personales, interrupción o daño a la reputación de una organización por algún uso o falla no autorizado o erróneo de sus sistemas de información.*¹⁶⁰

En este aspecto, es un riesgo asegurable porque se contempla la posibilidad de ocasionar un daño o perjuicio y las aseguradoras se pronuncian al respecto al ampliar su mercado asegurador ofreciendo o excluyendo este riesgo en sus pólizas.

El riesgo cibernético ha sido descrito como un riesgo grande y sistemático porque abarca cualquier peligro derivado del uso de la tecnología, sin embargo, en esta era digital prácticamente afecta a todas las organizaciones del mundo como es el caso de la industria marítima.¹⁶¹

A través del uso de softwares¹⁶² implementados en barcos, puertos y navieras; se proporcionan datos personales con la finalidad de lograr una autonomía en su actividad comercial que puede verse afectada por amenazas cibernéticas.

¹⁶⁰ Cfr. Price Waterhouse Coopers, Cyber Risk – Enlightenment through information risk management, 2017, p. 4, disponible en: <https://www.pwc.com.au/consulting/assets/cyber-risk-paper-july2017.pdf>., último acceso: 3 de julio de 2020.

¹⁶¹ International Underwriting Association “*Cyber Risks and Insurance: an Introduction to Cross Class Cyber Liabilities*” Report Details, Reino Unido, enero 2016, p. 4, disponible en: https://www.maritimelondon.com/wpcontent/uploads/2016/01/005_Cyber_Risks_Combined_110116.pdf., último acceso: 4 de julio de 2020.

¹⁶² *Software*: Conjunto de programas, instrucciones y reglas informáticas para ejecutar ciertas tareas en una computadora.

Real Académica Española, Definición de Software, 2019, disponible en: <https://dle.rae.es/software>., último acceso: 5 de julio de 2020.

Un ejemplo de esta tecnología se encuentra en la Estrategia Nacional de Seguridad Cibernética del Reino Unido, que asigna infraestructura marítima a los puertos y proporciona envíos para la clasificación de sistemas físicos cibernéticos.¹⁶³

Dicho lo anterior la Organización Marítima Internacional (OMI por sus siglas en inglés) define al *riesgo cibernético marino* como “... una medida del nivel de amenaza de un activo tecnológico por una circunstancia o suceso posibles, que podrían causar fallos operacionales, de seguridad o protección del transporte marítimo al corromperse, perderse o ponerse en peligro información o sistemas”.¹⁶⁴

Considerando lo anterior la OMI se centra en el transporte marítimo, sin embargo, es importante señalar que no se debe enfocar únicamente en el transporte, sino en las actividades principales de la industria marítima como pueden ser navieras, puertos, terminales, etc.

Un ejemplo de esta actividad marítima vulnerable sería el caso de la naviera *Maersk* quien en 2017 sufrió un ataque cibernético donde se impidió el acceso de los usuarios (empleados de la naviera) a sus sistemas informáticos de administración, control y datos personales, causando una pérdida valuada entre \$250 millones y \$300 millones de dólares aproximadamente.¹⁶⁵

Por otra parte, las aseguradoras actualmente se encuentran excluyendo este tipo de riesgos en seguros convencionales marítimos, ya sean exclusiones específicas de riesgo cibernético o de otro tipo y es sustancial analizar el momento en que los riesgos cibernéticos estarán cubiertos por los seguros convencionales.¹⁶⁶

¹⁶³ Crawford, James, “Ciberataque al transporte marítimo ¿Una amenaza real o ciencia ficción?”, Revista de Marina, Chile, núm 970, mayo- junio de 2019, p. 19, disponible en: <https://revistamarina.cl/revistas/2019/3/jcrawfordc.pdf>., último acceso 5 de julio de 2020.

¹⁶⁴ Organización Marítima Internacional, Riesgo cibernético marítimo, 2017, disponible en: http://www.imo.org/es/ourwork/security/guide_to_maritime_security/paginas/cyber-security.aspx., último acceso: 6 de julio de 2020.

¹⁶⁵ Crawford, James, *op. cit.*, p. 19.

¹⁶⁶ International Underwriting Association, *op.cit.*, p.10.

Como se señaló en párrafos anteriores *AIMU* incorporó cláusulas de exclusión por ciberataques, ya que no cubren riesgos derivados por el uso de tecnología u objetos electrónicos, pero se enfoca únicamente para los seguros de carga.

Además, podemos encontrar la cláusula *CL380* implementada por el mercado asegurador inglés que se ha insertado en las pólizas de seguros marítimos desde 2003, elimina la cobertura para el uso de tecnologías digitales como un medio de infligir daño. Esta exclusión elimina toda cobertura para un ciberataque dejando al asegurado completamente sin seguro, incluyendo la relación a cualquier negocio asociado a esta pérdida.¹⁶⁷

La cláusula *CL380* puede ser aplicada por Clubes de Protección e Indemnización (P&I) y otras aseguradoras, pero a la par otras cláusulas pueden estar vigentes en seguros que cubren instalaciones en tierra como puertos, terminales y astilleros.¹⁶⁸

Debido a la presencia de diversas exclusiones relacionadas con el riesgo cibernético; las pólizas comerciales no proporcionarán coberturas adecuadas y las que se proporcionan no son muy claras y se otorgan a través de un incremento en la póliza como una cobertura adicional.¹⁶⁹

Esta cobertura adicional para el riesgo cibernético puede a su vez contener definiciones de exclusiones específicas (aunque hay información limitada sobre la frecuencia con la cual se aplican estas exclusiones). Como resultado existen tres tipos principales de exclusiones generales:¹⁷⁰

- Exclusión general para todas las pérdidas resultantes de un ataque cibernético: esta cláusula de exclusión es amplia, porque señala que "en

¹⁶⁷ Marsh & McLennan Company, "Cyber insurance, Cyber risk: filling the coverage GAP", Report Details, Reino Unido, 2014, p. 3, disponible en: <https://www.oliverwyman.com/content/dam/marsh/Documents/PDF/UK-en/Cyber%20Gap%20Insurance%20Cyber%20Risk%20Filling%20the%20Coverage%20Gap-07-2014.pdf>, último acceso: 7 de julio de 2020.

¹⁶⁸ *Idem*

¹⁶⁹ *Idem*.

¹⁷⁰ Organisation for Economic Co-operation and Development, *Enhancing the Role of Insurance in Cyber Risk Management*, Francia OECD, 2017, p. 58.

ningún caso este seguro cubre la responsabilidad por daños, pérdidas o gastos causados directa o derivado del uso u operación, como medio para infligir daño, de cualquier computadora, sistema informático, programa de software, código malicioso, virus o proceso informático o cualquier otro sistema electrónico.

- Exclusión general por pérdidas relacionadas con tipos específicos de incidentes (es decir, violación de datos): A partir de 2014, se comenzaron a brindar servicios estandarizados donde se incluye en las pólizas del mercado estadounidense la exclusión específica por acceso, divulgación de información confidencial o personal y responsabilidad relacionada con los datos personales.
- Exclusiones generales para tipos específicos de pérdidas, es decir, pérdida de datos y software: también se utilizan exclusiones generales para excluir los costos de restablecer datos dañados, alterados o perdidos (es decir, pérdida de datos y software).

Como se señaló en párrafos anteriores dichas excepciones incluidas en las coberturas adicionales resultan limitativas y complejas para los aseguradores, ya que en diversas ocasiones no tienen el conocimiento necesario.

En conclusión, es importante señalar como el mercado asegurador se ha ido adaptando a la era de transformación digital porque cada vez es más frecuente el desarrollo de nuevas tecnologías, tal es el caso de la incorporación de buques autónomos dotados de inteligencia artificial, en ese sentido las aseguradoras son omisas al valorar y cuantificar dicho riesgo, porque para éstas es un proyecto futurista y el riesgo es muy grande.

Es importante que para lograr el desarrollo y creación de nuevas tecnologías emergentes se debe asumir este riesgo y considerar que dicha tecnología siempre tendrá un margen de error susceptible de riesgo, por esta razón la importancia de asegurar este patrimonio, para evitar que pueda ser vulnerado y tenga como consecuencias pérdidas materiales o de personas.

Sin embargo, como se demostró en este análisis se encuentra una limitante por parte de las aseguradoras al excluir estos riesgos susceptibles de una indemnización, ya que en caso de que el asegurado tome la decisión de contratar una cobertura adicional resulta costosa, compleja y limitativa.

Capítulo 4: Clubes de Protección e Indemnización

El proceso de industrialización a nivel mundial fue un momento clave para diversos países generando grandes cambios económicos, sociales y tecnológicos, en este sentido existía una necesidad de transportar personas y cosas de un punto a otro, como consecuencia de esta situación aumentó la demanda para la industria naviera, principalmente para el transporte de mercancías y personas, por esta razón fueron aumentando los riesgos y la responsabilidad de los propietarios o armadores, ya que con mayor frecuencia se comenzaron a construir barcos con mayor capacidad de transporte y por ende el aumento de la flota marítima.

Sobre todo, se incrementaron los siniestros y daños a terceros ajenos a la industria marítima e indiscutiblemente los Estados requerían garantizar la responsabilidad que surge a partir de causar un daño a alguien, denominada responsabilidad civil. En este sentido los propietarios se organizaron para tratar de buscar una solución para cubrir la necesidad y falta de protección en el sector asegurador, ya que los seguros convencionales no resguardaban todos los riesgos derivados de la industria naviera.

Los *P&I Clubes* comenzaron a atraer una atención inusual después del desastre de la embarcación *Exxon Valdez*¹⁷¹, cuando se demostró la necesidad de que dichas sociedades eran las únicas dispuestas a asegurar siniestros derivados por derrames catastróficos de petróleo en el mar. Asimismo, los sindicatos de *Lloyd 's* de Londres y las aseguradoras tradicionales, han mostrado poco interés en ser la institución

¹⁷¹ En 1989, el buque petrolero *Exxon Valdez* encalló por negligencia del capitán en Bligh Reef, Alaska, derramando millones de galones de petróleo. En los años posteriores al derrame, la compañía *Exxon* pagaría millones de dólares generados por daños, así como por demandas gubernamentales bajo leyes ambientales de los Estados Unidos de América como la *Ley de Agua Limpia* (CWA por sus siglas en inglés). Adicional una demanda colectiva por parte de terceros por daños generados a su patrimonio y personas.

Finalmente, un tribunal de Alaska condenó por \$ 20 millones en daños compensatorios contra Exxon y \$ 5 mil millones en daños punitivos. Sin embargo, este caso resulta interesante para la industria de seguros marítimos; ya que una póliza convencional de una compañía aseguradora no cubre dichos daños. Sin embargo, actualmente este tipo de riesgos son asegurados por un club de protección e indemnización, así como por la protección del *CICFID*.

Cornel Law School, *Exxon Shipping Co. v. Baker*, disponible en : <https://www.law.cornell.edu/supct/cert/07-219>, último acceso: 28 de julio de 2020.

principal aseguradora que se encargue de cubrir por completo los riesgos por contaminación marítima.¹⁷²

Estas observaciones se centran en el mercado de seguros marítimos, el cual se encuentra conformado por compañías de seguros y *sociedades de protección e indemnización* (sociedades mutualistas de seguro) o *P&I Clubes* (de ahora en adelante) las cuales fueron creadas con la finalidad de asegurar una serie de riesgos que una compañía aseguradora común no pretende o no puede asegurar.¹⁷³

Por lo que se refiere a los *P&I Clubes*, se encargan de asegurar el 90% de la flota mercante que opera a nivel mundial contra los riesgos que enfrentan las embarcaciones y sujetos relacionados en la actividad marítima día a día.¹⁷⁴ Sin duda, es evidente el control casi monopólico por parte de los *P&I Clubes* a nivel mundial sobre la industria de seguros marítimos.

No obstante, es frecuente que los propietarios o personas que desenvuelven la actividad marítima acudan a los *P&I Clubes* ingleses y aseguren su patrimonio, si bien, como se ha desarrollado a lo largo del presente trabajo la gran influencia anglosajona en el sector de seguros marítimos tiene relevancia, la cual se desarrolló y desempeñó simultáneamente la modalidad de P&I.

Ahora bien, esta modalidad de práctica anglosajona permanece a nivel mundial y los propietarios con las flotas más importantes forman parte de clubes anglosajones. En el caso de América Latina no cuenta con clubes propios, además existe un desconocimiento detallado sobre la operación y forma de ejercitar los derechos como miembro de un *P&I club*, ya que su comprensión es mínima sobre este tipo de sociedades extranjeras e inexistentes en esta región, por esta razón los propietarios

¹⁷² Ronneberg, Norma, J., *op. cit.*, p. 1.

¹⁷³ Hill Prados, María Concepción, *op. cit.*, pp. 49-50.

¹⁷⁴ TILLEY, Mark, "*The Origin and Development of the Mutual Shipowners' Protection & (and) Indemnity Associations*", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Estados Unidos de América, núm. 17, 1986, p. 261, disponible en: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/jmlc17&div=22&id=&page=..>, último acceso: 29 de julio de 2020.

acuden al mercado extranjero para pertenecer a dicha sociedad y asegurar su patrimonio.

A pesar de que los *P&I Clubes* no tienen fines lucrativos, son negocios sofisticados, conformados por redes de comunicaciones eficaces que cuentan con corresponsales en todo el mundo, asesores de inversiones, suscriptores y ajustadores de reclamos expertos en el sector marítimo asegurador.¹⁷⁵

La finalidad del presente capítulo, es explicar su origen, desarrollo, composición, funcionamiento, naturaleza jurídica, jurisdicción aplicable en caso de disputas y algunos casos de exoneración de responsabilidad de dichas sociedades. Asimismo, el análisis de dichas sociedades en el marco normativo mexicano, ya que México no cuenta con un *P&I Club* propio, sin embargo, las pocas embarcaciones y artefactos navales que enarbolan bandera mexicana deben contar con una protección obligatoria que cubra riesgos de responsabilidad civil, misma cobertura que es ofrecida por un *P&I Club*.

4.1 Origen y desarrollo de los clubes de protección e indemnización

El crecimiento exponencial del tráfico marítimo a través del tiempo creó nuevas exigencias y responsabilidades por parte de los gobiernos hacia los sujetos responsables o dueños de este negocio marítimo por el uso de sus embarcaciones en la operación marítima del siglo XVIII. Al observar que ciertas personas morales que se encargaban de asegurar los riesgos marítimos eran informales, y posteriormente de recibir el monto de las primas, no respondían o no tenían los fondos suficientes para cubrir las reclamaciones generadas como consecuencia del siniestro marítimo¹⁷⁶.

¹⁷⁵ Ronneberg, Norma, J., “*An Introduction To The Protection & Indemnity Clubs And The Marine Insurance They Provide*”, University of San Francisco Maritime Law Journal, Estados Unidos de América, Winter, 1990/1991, p.1, disponible en: <http://www.johnsandercock.com/group/ronneberg.PDF>., ultimo acceso: 1 de agosto de 2020.

¹⁷⁶ Cfr. Hill Prados, María Concepción, *op. cit.*, p. 53.

En este sentido, se encuentra como antecedente las sociedades mutualistas aseguradoras marítimas en Inglaterra, que comenzaron su desarrollo en el seguro de daños y ramo de incendios como consecuencia del gran incendio en Londres de 1666 que generó la necesidad de este tipo de seguros.¹⁷⁷

Después, se incorpora este tipo de sociedades en el sector marítimo en Inglaterra, aunque eran conocidas por su gran eficacia en este país, también existían en otros países como Francia e Italia, sin embargo, no en todos estos se obtuvo el desarrollo e importancia que fue alcanzado en Reino Unido.¹⁷⁸

Hay que mencionar que los propietarios de buques franceses que se iban de pesca a la isla de Terranova (*Terre-Neuve*) Canadá, desde el canal de la Mancha conformaron una sociedad mutualista de seguros sobre casco, fundada el 5 de diciembre de 1885 con sede en Marsella, dicha sociedad representa una doble ventaja de solvencia, así como primas inferiores a las compañías comerciales de seguros, ya que no se perseguía un fin lucrativo.¹⁷⁹

Por lo que se refiere a Italia, surge la figura mutualista a finales del siglo XIX como las denominadas *Camogliese*, *Sorrentina*, *Procidana*, *Viareggina*, que fueron fundadas en las localidades marítimas conformadas principalmente por pescadores y personas que se dedicaban al comercio marítimo. En esta forma de seguro, no nace la idea de asumir un riesgo ajeno mediante el pago de una prima, sino de atribuir un vínculo en común de solidaridad frente a los riesgos marítimos.¹⁸⁰

En el período de 1700 comenzaron a surgir numerosas compañías aseguradoras con la finalidad de ser más competitivas con la compañía Lloyd 's, pero solamente dos compañías denominadas *Royal Exchange Assurance* y *London Assurance*, se mantuvieron a la altura de dicha entidad con el transcurso del tiempo, solamente estas eran las encargadas de asegurar gran parte de la flota en Europa.¹⁸¹

¹⁷⁷ *Ibidem*, p. 40.

¹⁷⁸ *Idem*.

¹⁷⁹ *Ibidem*, p. 43.

¹⁸⁰ *Ibidem*, p. 44.

¹⁸¹ *Ibidem*, pp. 53-54.

Más adelante, se fueron creando grupos o clubes conformados por sujetos con intereses similares sobre actividades comerciales en la industria marítima de diferentes partes del mundo, es decir, armadores y dueños quienes no se encontraban satisfechos por los costos y coberturas limitadas del seguro de casco.

Estos Clubes de casco eran asociaciones de seguros mutuos (no incorporadas)¹⁸² o cooperativas de armadores que compartían entre sí sus riesgos de casco, siendo cada uno al mismo tiempo un asegurado y un asegurador de los demás, teniendo el concepto básico de los actuales *Clubes P&I*, a pesar de que ahora están incorporados para que sea el Club y no los miembros individuales quienes brinden el seguro.¹⁸³

Después de que el monopolio a favor de *Royal Exchange Assurance* y *London Assurance* fue abolido en 1824, comenzó una mayor competencia económica logrando minimizar las tarifas, incrementando las coberturas y el servicio ofrecido por el mercado comercial. Los clubes de casco se hicieron menos necesarios y entraron en declive.¹⁸⁴

En contraste con lo anterior, a medida que los Clubes de casco disminuyeron, los armadores y propietarios descubrieron la necesidad de crear asociaciones similares para hacer frente al aumento constante de las obligaciones frente a terceros.

Como resultado del incremento de reclamaciones por los miembros de la tripulación que habían resultado lesionados en el desempeño de sus labores, se comenzó a buscar indemnizaciones, a través de las reclamaciones de los dependientes económicos de los miembros de la tripulación, por esta razón se aprobó *la Ley de Lord Campbell de 1846 (Lord Campbell 's Act)*.¹⁸⁵

¹⁸² Es importante señalar que conforme al derecho anglosajón de esa época este tipo de asociaciones no era necesario su registro; si el número de sus miembros era superior a veinte.

Hill Prados, María Concepción, *op. cit.*, p. 84.

¹⁸³ John Sandercock, *op. cit.*

¹⁸⁴ *Idem.*

¹⁸⁵ La Ley de Lord Campbell de 1846: era una normatividad que establecía la indemnización causada por una muerte injusta. Después del barón John Campbell, jurista británico de origen

No sólo las reclamaciones por los trabajadores o gente de mar aumentaron, sino también, las reclamaciones de pasajeros se incrementaron sustancialmente, ya que se tenía como marco normativo la *Ley de 1846* y por la gran cantidad de pasajeros que constituyeron la avalancha de emigrantes a Norteamérica y Australia en la segunda mitad del siglo.¹⁸⁶

Los propietarios cada vez más conscientes de la insuficiencia de la cobertura tradicional ofrecida por las compañías de seguros respecto a los daños causados por sus barcos, principalmente por el aumento progresivo de los riesgos de la navegación.

Con relación a la cobertura usual por disputas derivadas como consecuencia de una colisión hacia otro barco, así como daños generados a la carga transportada excluía por completo una cuarta parte de dichos daños y, fue limitada en gran cantidad (porque la indemnización máxima a recuperar bajo las pólizas tradicionales: con los recibidos y daños causados, es decir, la responsabilidad por el daño que se había causado, la cual era limitada al valor asegurado de la nave).

Como consecuencia de la problemática señalada, se incorporó una nueva cláusula al seguro de cascos la cual se podía obtener por una prima adicional denominada *Cláusula de abordaje (Collision Clause o Running Down Clause)* la cual tenía como finalidad indemnizar el siniestro causado por un peligro de mar causado por un abordaje, empero esta cláusula era limitativa respecto a la responsabilidad de los propietarios de las embarcaciones, ya que constituía una restricción por cada accidente a tres cuartas partes de la responsabilidad del propietario por daños materiales causados por abordaje con otra embarcación. Además, excluía por

escocés jugó un papel fundamental en la aprobación y compilación de leyes de accidentes fatales y muerte injusta de 1846.

Merriam-Webster, Legal Definition of Lord Campbell's Act, 2020, disponible en: <https://www.merriam-webster.com/legal/Lord%20Campbell%27s%20Act>, último acceso: 5 de agosto de 2020.

¹⁸⁶ John Sandercock, *op. cit.*

completo la responsabilidad de las aseguradoras sobre pérdida de vidas o lesiones personales, así como cualquier reclamación por la carga y otros riesgos.¹⁸⁷

Es probable que la creación o formación de los *P&I Clubes* fue motivada por tratar de cubrir ese porcentaje (un cuarto) de responsabilidad generado por daños de abordaje, así como otros tipos de daños no cubiertos por un seguro convencional.

Así se realizó un análisis y existieron varios argumentos sobre la importancia de incluir una cobertura más amplia los cuales son:¹⁸⁸

Primero. - Los seguros de buques únicamente cubrían las $\frac{3}{4}$ partes (tres cuartas partes) del valor del buque en caso de un abordaje, por esta razón este grupo de personas querían tener la cobertura restante de esa $\frac{1}{4}$ (cuarta parte) no cubierta por las aseguradoras comunes.

Segundo. - Existía la posibilidad de que los navieros y armadores fueran declarados responsables como consecuencia de una reclamación derivada de un accidente de la tripulación (*crew claims*) durante su desempeño laboral.

Tercero. - En el caso del contrato de fletamento para los porteadores marítimos podían ser responsables en algunos casos, que las mercancías resultaban dañadas o se perdían durante el trayecto de navegación.

Finalmente, en 1855, se formó la primera *Sociedad de Protección Mutua de Armadores (Shipowners' Mutual Protection Society)*, este club existe actualmente con el nombre de *Britannia P&I Club*¹⁸⁹. Su principal objetivo era conformar un club de casco mutuo para cubrir las responsabilidades por pérdida de vidas y lesiones

¹⁸⁷ Hill Prados, María Concepción, *op. cit.*, p. 62.

¹⁸⁸ *Ibidem*, pp. 44-45.

¹⁸⁹ El P&I Club inglés considerado uno de los más antiguo del mundo desde 1855 y forma parte del Grupo Internacional de Clubes P&I. BRITANNIA P&I , 2020, disponible en: <https://britanniapandi.com/about/group-profile/>, último acceso: 7 de agosto de 2020.

personales, así como los riesgos de abordajes excluidos de las pólizas tradicionales de seguro en esa época.¹⁹⁰

Con el tiempo, se crearon nuevas sociedades con la misma base mutualista y concepto con la finalidad de cubrir riesgos no convencionales que no eran cubiertos por las aseguradoras tradicionales.

En 1874, el riesgo de responsabilidad por pérdida o daño de la carga transportada a bordo del buque asegurado se agregó por primera vez a la cobertura proporcionada por un Club de protección. Los valores de los cargamentos habían aumentado y los consignatarios de la carga se habían vuelto más entusiastas al recuperar sus pérdidas de los armadores. En 1874, muchos clubes agregaron una clase de indemnización para proporcionar la cobertura necesaria.¹⁹¹

Es importante mencionar que en un principio solamente estas asociaciones ofrecían seguros de indemnización (*indemnity insurance*) que se concentraban en lo referente a siniestros relacionados con el casco del barco, es decir, la embarcación *per se*, empero no cubrían daños ni pérdidas causadas al cargamento que se transportaba en la embarcación y los propietarios se veían obligados a pagar grandes cantidades de dinero aun cuando la nave se encontrara suscrita a una. Es así como se amplía la cobertura de la indemnización (*indemnity*) con la finalidad de incluir los riesgos referentes a la carga.¹⁹²

Posteriormente, la mayoría de estas distinciones se encontraban separadas y clasificadas, pero se han fusionado y actualmente la distinción entre los dos tipos prácticamente ha desaparecido dentro de los *P&I Clubs*.¹⁹³

Si bien, los *P&I Clubs* originales tenían su sede en varias ciudades del Reino Unido y posteriormente comenzó su expansión y funcionamiento a nivel mundial por diversos continentes. El seguro de P&I, es el principal producto de seguro ofrecido

¹⁹⁰ John Sandercock, *op. cit.*

¹⁹¹ *Idem.*

¹⁹² Hill Prados, María Concepción, *op. cit.*, pp. 63-64.

¹⁹³ John Sandercock, *op. cit.*

por los *P&I Clubes*, actualmente se encuentran concentrados en una asociación denominada Grupo Internacional de Clubes P&I y la mayor parte de ellos son aún administrados por ingleses, no obstante, también hay clubes noruegos, suecos, japoneses y norteamericanos.¹⁹⁴

En América del Norte no se utilizaban los seguros mutualistas, pero actualmente encontramos en *Estados Unidos de América* el *American Club*, sin embargo, en América Latina y el Caribe únicamente se tienen oficinas secundarias, ya que no tienen sus propios *Clubes P&I* porque los armadores siguen contratando en sus oficinas de origen de los más importantes.¹⁹⁵

4.2 Definición y naturaleza jurídica de un P&I Club

4.2.1 Definición

En párrafos anteriores, se señaló el origen y desarrollo de los *P&I Clubes los cuales fueron constituidos* como sociedades mutualistas de seguro conformadas por socios, principalmente dueños o armadores con la finalidad de cubrir riesgos no cubiertos por un seguro marítimo común como es el caso de una cobertura por responsabilidad civil.

En este sentido, mi propuesta para definir a un *P&I club* es la siguiente:

Un P&I club es una sociedad con una base mutualista conformado por operadores, navieras, propietarios o cualquier persona que efectúe o lleve a cabo operaciones o actividades dentro de la industria marítima con carácter de propietario, sin un fin lucrativo y con el propósito de construir un fondo económico de compensación para cubrir las indemnizaciones generadas por un siniestro causado como consecuencia de la actividad de un miembro perteneciente a dicho club.

¹⁹⁴ *Idem.*

¹⁹⁵ Sandercock, John Sandercock, History of The American Club, 2017, disponible en: http://www.johnsandercock.com/group/History_of_The_American_Club.html, último acceso: 8 de agosto de 2020.

Como se puede apreciar en el párrafo anterior, es una modalidad de seguro marítimo que es conocida como *P&I Club (Protection and Indemnity Club)* y se asocia principalmente con el seguro de responsabilidad civil del naviero, así como todos los riesgos de responsabilidad no cubiertos por un seguro tradicional.

Este seguro ofrece una cobertura de responsabilidad civil para prácticamente todos los riesgos de responsabilidad marítima asociados a la operación de un buque. De manera puntual, no existen formularios estándares de P&I con los términos y condiciones específicos para cada asegurado, ya que se adecuan a las necesidades particulares de cada sociedad y miembros que la conforman.¹⁹⁶

4.2.2 Características y naturaleza jurídica

A continuación, se exponen las principales características que contiene y distingue a un *P&I Club* de un contrato de seguros convencional conforme a la doctrina marítima establecida por el profesor Arroyo¹⁹⁷:

Primera. - Es un seguro de responsabilidad frente a terceros.

El principal objeto de la cobertura es la *responsabilidad extracontractual*¹⁹⁸ en que puede incurrir el naviero o propietario frente a terceros, es decir, el seguro de P&I satisface la indemnización al asegurado y no al tercero perjudicado. Conforme a lo establecido en el artículo 175 de la *LNCM*, se entiende que la responsabilidad civil será atribuida y es responsable; el propietario de una embarcación o artefacto naval,

¹⁹⁶ International Risk Management Institute, Inc. (IRMI), Protection and Indemnity (P&I) Insurance, disponible en: <https://www.irmi.com/term/insurance-definitions/protection-and-indemnity-insurance>, último acceso: 9 de agosto de 2020.

¹⁹⁷ Arroyo Martínez, Ignacio, *op. cit.*, p. 622.

¹⁹⁸ Responsabilidad Extracontractual: Es importante considerar que la teoría divide la responsabilidad civil en contractual y extracontractual, esta división se basa en la preexistencia o no de un vínculo obligacional. Si existe dicho vínculo y falta de cumplimiento de este se está en presencia de la responsabilidad civil contractual, si, por otro lado, el deber jurídico de indemnizar surge por una transgresión de un deber jurídico impuesto por un precepto general del derecho o por la ley, se está en presencia de la responsabilidad civil extracontractual.

El seguro de responsabilidades frente a terceros, es decir, aquéllas en que pueda incurrir el armador con respecto a otra u otras personas que no sea empleados suyos y con respecto a propiedades ajenas.

Gonçalves Pimenta, Matusalém, *Responsabilidad civil del práctico*, Brasil, Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, 2009, p.33.

al ocurrir un siniestro que cause daños a terceros por la explotación del mismo objeto o por su carga, así como de las medidas que se tomen para prevenir o minimizar daños.

Segunda. - Es un seguro adicional.

Este seguro se encarga de cubrir las obligaciones que algunos Estados establecen sobre contar con un seguro obligatorio de responsabilidad civil. A su vez resulta ser complementario porque se encarga de cubrir la responsabilidad no cubierta por un seguro marítimo tradicional. En el caso concreto en México conforme al artículo 176 de la *LNCM*, es necesario que cualquier embarcación o artefacto que navegue en aguas interiores cuente con un seguro de responsabilidad civil.

Tercera. - Es un seguro mutuo o de base mutualista.

Se encuentra conformado por un grupo de personas quienes son propietarios o poseedores de embarcaciones o se encuentran relacionados con la industria marítima y se organizan mediante una sociedad mutualista o *P&I Clubes* con la finalidad de brindar una cobertura a sus propios miembros. Sin embargo, en México no se cuenta con un *P&I Club* propio, pero si cuenta con corresponsales que forman parte de sociedades extranjeras que ofrecen este servicio.

4.2.3 Mutualidad como figura jurídica principal de un P&I Club en México

Es importante señalar que la mutualidad es la figura jurídica de un *P&I club*, se entiende como *mutualidad* a las asociaciones que se encuentran conformadas por un grupo de personas que, sin dar pólizas o contratos, conceden a sus miembros coberturas en caso de muerte, beneficios en accidentes y enfermedades o indemnización por daños, entre otros.¹⁹⁹

¹⁹⁹ Cfr. Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros, ¿Sabes qué es una Mutualista?, 2016, disponible en: <https://www.gob.mx/conducef/prensa/sabes-que-es-una-mutualista>, último acceso: 5 de junio de 2020.

Asimismo, las personas que conforman una mutualidad tienen como objetivo formar un fondo económico de protección para afrontar de manera conjunta riesgos por daños señalados en el párrafo anterior que pudieran sufrir cada uno de sus integrantes, es decir, contribuyen a resarcir los daños o pérdidas que pudieran sufrirse en la colectividad, generalmente esta figura se asocia a las actividades de transporte.²⁰⁰

En este sentido, conforme al sistema jurídico mexicano se entiende como una sociedad mutualista aquella que solicite y obtenga la autorización por parte del *Gobierno Federal* a través de la *Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF)* en virtud de lo establecido en el artículo 11 de la *LISF*.

Dicha sociedad debe ser otorgada ante fedatario público y registrarse conforme a la normatividad referente a la *Ley General de Sociedades Mercantiles (LGSM)*. Además, debe contar con un estatuto social donde se señale el objeto social, las operaciones, ramos y tipo de seguro conforme al caso específico de cada sociedad mutualista, asimismo el nombre de la sociedad deberá expresar su carácter de mutualista y el domicilio de la sociedad deberá estar dentro del territorio de la República Mexicana conforme a lo establecido en los artículos 41, 43, 44, 45 y 336 de la *LISF*.

Ahora bien, la diferencia primordial sobre las instituciones de seguros con las sociedades mutualistas radica en que éstas últimas solamente pueden operar en un determinado tipo de seguros como son vida, accidentes, enfermedades y daños, sin embargo, una compañía de seguros puede brindar el servicio de diversas operaciones de seguros como son vida, accidentes, enfermedades y daños.

A su vez, no deben tener fines lucrativos para la sociedad, ni sus socios, en este sentido, se deben cobrar los montos precisos para cubrir los gastos y constituir un fondo económico con la finalidad de cumplir las indemnizaciones por siniestros y

²⁰⁰ *Idem*.

compromisos de sus socios conforme a lo establecido en el artículo 337, fracción III de la *LISF*.

Deseo subrayar que en la actualidad México cuenta solamente con dos sociedades mutualistas, denominadas *Sociedades Mutualistas de Seguros Torreón* y *Sociedades Mutualistas de Seguros*.²⁰¹

En consecuencia, conforme a nuestro sistema de instituciones financieras, México no cuenta con una sociedad mutualista de seguros que cubra riesgos de responsabilidad civil de propietarios o armadores de embarcaciones o artefactos navales, es decir, una sociedad mutualista al estilo de los *P&I Clubes* que son objeto de estudio del presente capítulo.

Conforme a la normativa mexicana aplicable en materia de seguros, se encuentra expresamente señalada la prohibición de tener una sociedad mutualista de seguros que practique al mismo tiempo las operaciones de daños y vida como se puede apreciar en el artículo 26 de la *LISF*.

“ARTÍCULO 26.- Una misma Institución de Seguros o Sociedad Mutualista no podrá contar con autorización para practicar las operaciones señaladas en las fracciones I y III del artículo 25 de esta Ley”.

Como se puede apreciar, el párrafo anterior hace referencia a las fracciones I y III del artículo 25, las cuales señalan expresamente las operaciones de vida y daños, así como ramos de seguro responsabilidad civil y riesgos profesionales, marítimos y de transporte, etc.

Como resultado de la inexistencia de *P&I Clubes* mexicanos, las embarcaciones o artefactos navales que cuentan con bandera mexicana, se ven en la necesidad de acudir a contratar este servicio en clubes extranjeros con corresponsales en México.

²⁰¹ *Idem*.

Por otra parte, conforme a establecido en el artículo 21, fracciones II y IV de la LISF se encuentra prohibido contratar con empresas extranjeras seguros:

“(...) II. Seguros de cascos, de naves o aeronaves y de cualquier clase de vehículos, contra riesgos propios del ramo marítimo y transportes, siempre que dichas naves, aeronaves o vehículos sean de matrícula mexicana o propiedad de personas domiciliadas en la República;

IV. Seguros contra la responsabilidad civil, derivada de eventos que puedan ocurrir en territorio nacional (...)”

Sin embargo, en virtud de lo establecido en la normativa mexicana es legal contratar un seguro con una compañía aseguradora o mutualista extranjera porque el riesgo no se cubre en México, si no en territorio extranjero como se puede apreciar en el artículo 22, fracciones I y II de la LIS:

“(...) I. A las empresas extranjeras que, previa autorización de la Comisión y cumpliendo con los requisitos que la misma establezca, celebren contratos de seguros en territorio nacional, que amparen aquellos riesgos que sólo puedan ocurrir en los países extranjeros en donde estén autorizadas para prestar servicios de seguros. Estas operaciones no estarán sujetas al régimen que esta Ley establece para las Instituciones de Seguros y Sociedades Mutualistas.

La Comisión podrá revocar la autorización otorgada en los términos del párrafo anterior, cuando considere que están en peligro los intereses de los usuarios de los servicios de aseguramiento, oyendo previamente a la empresa de que se trate, y

II. A la persona que compruebe que ninguna de las Instituciones de Seguros facultadas para operar en el país, pueda o estime conveniente realizar determinada operación de seguro que les hubiera propuesto. En este caso,

se otorgará una autorización específica para que lo contrate con una empresa extranjera, directamente o a través de una Institución de Seguros (...)”

Como se aprecia, en los párrafos anteriores, se puede solicitar una autorización específica para contratar un seguro con una empresa extranjera que brinde la cobertura de este riesgo en territorio extranjero, dicha autorización se presenta por escrito y la persona física o moral interesada ante la *Comisión Nacional de Seguros y Fianzas*, empero, esta autorización puede ser revocada cuando se considere que están en peligro los intereses de los usuarios de los servicios de aseguramiento. Sin embargo, no se establecen cuáles son los lineamientos, criterios o parámetros que debe considerar la autoridad para determinar que se encuentran en peligro los intereses de los usuarios.

A su vez, es indispensable que las embarcaciones que naveguen o artefactos navales que se encuentren en zonas marinas o en aguas interiores mexicanas cuenten con un seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil conforme a lo establecido en el artículo 176 de la *LNCM*.

Además, en virtud de lo establecido en el artículo 17, fracciones I y II del *RLNCM* son considerados seguros marítimos obligatorios:

- I. Todas las especies de seguros de responsabilidad civil que exija específicamente la Ley, y*
- II. Los seguros que se consideren obligatorios por los Tratados Internacionales aplicables.”*

Como se aprecia en el párrafo anterior, al hacer referencia a los seguros que se consideren obligatorios por los tratados internacionales, baste como muestra lo establecido en el *Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (CIRDCAH)*.

En cuanto al seguro obligatorio de responsabilidad civil, es fundamental señalar lo que se aprecia en el artículo 242 de la LNCM:

“El seguro de la responsabilidad civil del propietario de una embarcación, del naviero o del fletador de ésta, cubrirá todos los daños que le sean imputables causados a otras personas o a sus bienes, por la utilización u operación de dicha embarcación o por la carga, combustible o basura derramados, vertidos o descargados.

De conformidad con las disposiciones de este título sobre reglas y cláusulas internacionalmente aceptadas, las coberturas de protección e indemnización de los seguros de responsabilidad contratadas con Clubes de Protección e Indemnización o con aseguradores de prima fija, deberán ser lo suficientemente amplias como para indemnizar a los terceros afectados por cualquier siniestro o concepto de reclamación regulada por esta Ley o por los tratados internacionales.”

Conforme a lo establecido en el precepto transcrito, se señala que este seguro puede ser cubierto por un *P&I Club*. En este sentido al ser miembro de éste, puedes tener acceso a los fondos económicos que resultan ser abundantes para garantizar y en su caso poder indemnizar siniestros calificados como responsabilidad civil; un ejemplo cuantioso, sería una contaminación de hidrocarburos o siniestros que se relacionen con embarcaciones de pasajeros.

4.3 Organización y Funcionamiento de los P&I Clubes

4.3.1 Miembros del P&I Club

Al ser una sociedad de carácter mercantil, se encuentra conformada por un conjunto de personas relacionadas entre sí y con un fin en común, en este sentido constituyen un sistema diseñado para alcanzar sus objetivos y metas.

En definitiva, un P&I Club se encuentra conformado por diversos sujetos que conforman el sector marítimo, es decir, tanto dueños, poseedores y personas

distintas a estos; pueden ser los fletadores a través de un contrato de fletamento de una embarcación, quienes se vinculan a la operación marítima como consecuencia de las diversas obligaciones y responsabilidades que implica su modelo de negocio. Otro ejemplo sería el ostentarte y brindar un servicio como transportista frente a terceros.²⁰²

En este sentido, prácticamente cualquier persona física o moral que cumpla con los requisitos e intereses del propio club o sociedad mutualista, puede formar parte de esta sociedad y adquirir el título de miembro.

Acorde con lo establecido en la práctica, se entiende como miembro al dueño (*owner*) porque se entiende como al propietario de un buque o nave, sin embargo, también se le atribuye este término el sinónimo de *armador* por tener una relación temporal con la nave, ya que se ven expuestos en una serie de riesgos y responsabilidades sustanciales, en principio relacionados a la carga y lo relativo a los daños a muelles e instalaciones portuarias.²⁰³

Asimismo, este tipo de responsabilidades pueden ser atribuidas y presentar similitud con los armadores, también conocidos como no propietarios (*non-owners*) quienes se encuentran interesados en asegurar esas responsabilidades de la operación marítima. El ejemplo más claro es el del *fletador (Charterer)*, pongamos por caso más concretamente cuando se realiza en la modalidad de *fletador por tiempo (time-charterer)*, este sujeto será responsable frente a la limitación del período de duración establecido en el contrato de fletamento.²⁰⁴

Por los motivos expuestos, en líneas anteriores los clubes tienden a tener una definición amplia de dueño (*owner*) para tener integradas a todas aquellas personas cuya relación y responsabilidades con la embarcación se encuentren delimitadas únicamente a la duración de un lapso de tiempo, por eso esta definición de

²⁰² Sierra Noguero, Eliseo, *El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques: especial referencia a los seguros obligatorios*, Fundación Mapfre, 2016, España, p. 50.

²⁰³ Cfr. Hill Prados, María Concepción, *op. cit.*, p.14.

²⁰⁴ Cfr. *Idem*.

propietario engloba a la persona que se dedica a la actividad marítima y permite que puedan llegar a adquirir la condición de miembro del club una personas física y moral, cuya relación sea temporal u ocasional.²⁰⁵

Ahora, en virtud de lo establecido en el marco normativo aplicable al sector marítimo se define en el artículo 2, fracción VIII de la *LNCM* como propietario a:

“(...) VIII. Propietario: la persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, bajo cualquier título legal (...)”

Como se aprecia en la definición previa para ser considerado propietario, se debe tener el derecho real de propiedad.

A su vez, la citada normativa define en el artículo 2, fracción IX de la *LNCM* a naviero o empresa naviera a:

“(...) IX. Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones (...)”

Como se aprecia en la definición previa, se puede entender como sinónimos a la naviera, empresa naviera o armador, pero la diferencia radica en que tengan la posesión o propiedad y su actividad radique en ciertas actividades específicas dentro del sector marítimo.

Conforme al análisis previo, cualquier persona física o moral que desarrollé una actividad marítima y se le pueda atribuir obligaciones y responsabilidades frente a terceros, podrá adquirí la condición de miembro ante un P&I club, siempre y cuando

²⁰⁵ *Idem.*

cumpla con los requisitos y obligaciones sobre el mismo; y en caso de siniestro podrá acceder al fondo de indemnización. Por el contrario, dicha condición puede perderla cuando deje de cumplir sus obligaciones como miembro como es el caso de dejar de cubrir los montos de cuotas establecidos en el reglamento interno de cada club.

4.3.2 Admisión en un P&I Club

Para formar parte de un *P&I Club*, es fundamental solicitar la admisión al mismo; no como en un seguro comercial que simplemente elijes la aseguradora que más te convenga para contratar un seguro, pagas una prima y este te expide una póliza.

Siendo más específicos, es importante puntualizar que los clubes no expiden una póliza de seguros, puesto que estas sociedades mutualistas te admiten y otorgan el carácter de miembro o socio, ya que adquieres obligaciones y derechos societarios.²⁰⁶

Dicho lo anterior, esta solicitud de admisión se materializa en una *entrada en el club (entry form)* que debe contener cierta información sobre la embarcación: como es el nombre, bandera, tonelaje y edad. A su vez la, información del socio, dicha información es considerada de carácter confidencial porque contiene datos relativos al negocio y finanzas de la persona física o moral que desea ingresar al club, sin embargo, esta persona tiene el deber de divulgar toda la información que le sea requerida (*duty of disclosure*) por la sociedad mutualista con la finalidad de calcular y garantizar la solvencia económica y determinar el monto de entrada.²⁰⁷

Posteriormente, los integrantes de la sociedad mutualista pueden admitir o denegar a la persona la entrada a dicha sociedad. Llegando a este punto en caso de ser admitido adquieren el carácter de miembro y se le entrega un *certificado de entrada (certificate of entry)* las reglas y estatutos correspondientes del club.²⁰⁸

²⁰⁶ Cfr. Clavero Ternero, Manuel, *Clubs de P&I*, IEEM, 1992, España, p.141.

²⁰⁷ Valle Tejada, Vicente, *Del contrato de seguro marítimo, de las embarcaciones de recreo y los P&I Clubs*, España, Dykinson, 2018, p. 81.

²⁰⁸ *Idem*.

Debe mencionarse que los socios adquieren este carácter, siempre y cuando cumplan con el deber de aportar como *entrada inicial el pago (consideration)* sobre la parte proporcional del monto correspondiente al riesgo, es decir, la cuota (*call*) valuada conforme al tipo de riesgo descrito en un inicio conforme a su actividad marítima a desarrollar día a día, así como a las reclamaciones previas o incidentes presentados por esta embarcación o por parte del armador.²⁰⁹

4.3.3 Documentos emitidos por un P&I Club

Los miembros o socios que conforman sociedades mutualistas o *P&I Clubes* acreditan sus derechos y obligaciones a través de un *certificado de entrada (certificate of entry)*. Dicho documento también sirve como documento probatorio para determinar que una o varias embarcaciones, se encuentran inscritas en un club. Dicho documento es emitido por el club.

Este certificado en principio es una prueba fundamental que vincula la existencia de contratación de un seguro marítimo de tipo P&I, pero de inicio este certificado no es equivalente a algún tipo de reconocimiento sobre la existencia de una obligación solidaria o garantía, sin embargo, para algunos efectos puede servir como una *garantía financiera*, referente a la responsabilidad nacida de algún tipo de daño.

Algunas reglas establecidas por los *P&I Clubes* en la práctica se encargan de detallar el certificado de entrada, como es el caso de las reglas del *Britannia P&I Club* que expresan lo siguiente:²¹⁰

1. *El nombre del asegurado y el tipo de interés en ese buque (propietario, arrendatario a casco desnudo, fletador, etc.).*
2. *El nombre, si es distinto, del propietario registral.*
3. *Los riesgos contra los cuales el buque está asegurado en el club y la cantidad de cualquier franquicia o retención a soportar por el asegurado.*

²⁰⁹ *Ibidem*, p. 82.

²¹⁰ *Ibidem*, p. 60.

4. *La fecha en que la entrada en el club comienza.*
5. *La totalidad del tonelaje del buque y, en su caso, el tonelaje inscrito en el club P&I.*
6. *Cualquier término especial relativo a la contribución a cargo del mutualista asegurado y la moneda en que las contribuciones deben calcularse.*
7. *Cualquier limitación de cobertura no detallada en las reglas. En el certificado de entrada del armador o fletador del buque se pueden añadir cláusulas especiales, por ejemplo, si es un petrolero y tiene cubiertos los viajes a Estados Unidos de Norteamérica o si el fletador está coasegurado con el mismo seguro P&I.*

Se aprecia del contenido de este certificado de entrada que establece el monto de cobertura y los datos relevantes de la sociedad; sirviendo como documento probatorio para efectos de que algún país solicite como requisito obligatorio para contar con una cobertura amplia de responsabilidad frente a terceros y para poder navegar en su territorio.

Este certificado, se termina de complementar con las reglas y estatutos de cada *P&I Club* mismas que se encuentran con libre acceso y de forma pública en su portal de internet de cada club. A su vez, emiten un documento que se denomina suplementario ("*endorsement note*" o "*endorsement slip*") en caso de modificar los términos y condiciones del contrato principal donde se estipulan de forma clara las modificaciones y fechas aplicativas distintas al certificado de entrada.²¹¹

Además, hay que mencionar que un *P&I club* puede emitir de manera anual un documento denominado *tarjeta azul (blue card)* el cual tiene como finalidad fungir como un requisito administrativo para algunos Estados, ya que sirve como garantía para las embarcaciones petroleras o de pasaje que naveguen dentro de sus aguas interiores, este certificado surge como consecuencia de las exigencias prevista en el

²¹¹ *Ibidem*, p. 61.

*Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992), Convenio Bunkers 2001*²¹² y el *Convenio de Atenas 2002*²¹³, mismo documento que es vinculante y obligatorio para todos los Estados parte que formen parte de los convenios señalados anteriormente.²¹⁴

4.3.3.1 Carta Garantía

Dentro de la industria aseguradora marítima los *P&I Clubes* pueden otorgar una carta garantía a los miembros. El cual, es un documento de carácter provisional con efectos similares a una póliza mientras esta no haya sido expedida. Esta carta se emite cuando un miembro necesita acreditar la cobertura de indemnización como requisito de alguna autoridad marítima, levantar el embargo o cualquier medida legal tomada en contra de la Embarcación, capitán, tripulación o persona involucrada en algún suceso relacionado a la embarcación.²¹⁵

Ahora, conforme a lo establecido en el artículo 267 de la *LNCM* cuando se establezca la obligación de otorgar una garantía al propietario, naviero o entidad relacionada a ellos, será suficiente la presentación de una *Carta Garantía* emitida por un *P&I Club*.

Asimismo, en el artículo 11 del *Reglamento de la LNCM* la carta garantía deberá ser aceptada por Autoridad Marítima Mercante, en este caso ante la *Dirección General o por las Capitanías de Puerto*, exclusivamente cuando el club de protección e

²¹² Convenio Bunkers 2001: Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos por combustible de los buques realizado en Londres el 23 de marzo de 2001.

Uría Menéndez, Grupo de Derecho Marítimo transporte y Lógistica, El convenio Bunkers 2001, Abril 2008, disponible en: https://www.uria.com/documentos/circulares/142/documento/742/2008_04.htm?id=742, último acceso: 11 de agosto de 2020.

²¹³ Convenio Atenas 2002: Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar fue realizado en Londres en 2002.

Diario Oficial de la Unión Europea, 2007, disponible en: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e73876b5-ffa-4780-9e1d-8bc1b8557fff.0007.01/DOC_111&format=PDF, último acceso: 12 de agosto de 2020.

²¹⁴ Cfr. Sierra Noguero, Eliseo, *op. cit.*, p. 61.

²¹⁵ Aseguradora Fenix Directo, Definición de Carta garantía, disponible en: <https://www.fenixdirecto.com/es/diccionario-seguros/c/carta-de-garantia>, último acceso: 12 de agosto de 2020.

indemnización o la entidad extranjera que las otorgue estén reconocidas por la Autoridad.

Conforme a lo establecido en el artículo 12 del *Reglamento de la LNCM* la entidad extranjera debe acreditar ante la *Dirección General* lo siguiente:

- I. *Que el régimen legal aplicable en su respectiva jurisdicción la hace efectivamente responsable de las obligaciones de terceros que haya de garantizar en los Estados Unidos Mexicanos conforme a la Ley;*
- II. *Que el régimen legal aplicable en su respectiva jurisdicción es consistente con un sistema efectivo de regulación y supervisión gubernamental, que a su vez convalide lo señalado en la fracción anterior, y*
- III. *La manifestación expresa y bajo protesta de decir verdad, que a partir de su reconocimiento y para el cumplimiento de las responsabilidades que garanticen, se sujetan a lo establecido en la legislación mexicana.*

Como se aprecia de los párrafos anteriores, se debe señalar expresamente en el documento la protección que se ofrece a los miembros que se les otorga dicha garantía con la finalidad de tener claridad y certeza en el cumplimiento de responsabilidad en caso de siniestro.

Es importante señalar que los *P&I Clubes* reconocidos, se encuentran publicados en el sitio web de la *Dirección General de Marina Mercante*, donde: se señala el nombre del club, número de reconocimiento, fecha de otorgamiento y vigencia.²¹⁶

La autoridad, puede solicitar a los propietarios o poseedores de embarcaciones y artefactos navales la contratación de garantías adicionales en caso de que se estime que se excede el monto de la responsabilidad conforme a lo establecido en su artículo 13 del *Reglamento de la LNCM*.

²¹⁶ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Reconocimiento P&I, disponible en: <https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/reconocimiento-a-clubes-de-p-i>, último acceso: 14 de agosto de 2020.

4.3.4 Administración de los P& I Clubes

Al referirse a la administración de un club o sociedad mutualista de seguros, se debe hacer énfasis que dichas funciones propias de éste recaen en personas físicas que pueden tener el carácter de miembro.

A su vez se distribuye en director o directores; managers, ejecutivos o gerentes y representantes o corresponsales de los anteriores los cuales se encuentran en los puertos más importantes del mundo:²¹⁷

a) Directores o director

Son aquellos sujetos o sujeto que tienen el cargo más importante, ya que es el encargado de tomar las decisiones trascendentales y cumplir con el objeto social del club; así, como las facultades que son otorgadas en el estatuto y reglamento de la sociedad mutualista de seguro. Baste, como ejemplo el constituir depósitos en instituciones de crédito.

b) Managers, ejecutivos o gerentes

Son personas que llevan a cabo la gestión administrativa de la actividad aseguradora, es decir, llevan a cabo actividades cotidianas de gestión. Sirva de ejemplo de estas: el determinar el pago de las reclamaciones, inversión de fondos, estudio de expedientes o historiales de cada miembro. En algunas ocasiones, se trata de firmas de abogados y personal especializado en cuestiones marítimas.²¹⁸

c) Representantes o corresponsales

Se encuentra conformado por una red de personas establecidas en los puertos más importantes a nivel mundial. Tienen el objetivo de actuar en representación de la sociedad mutualista de seguros, baste como muestra la orientación a un

²¹⁷ Cfr. Clavero Terner, Manuel, *op. cit.*, p. 121.

²¹⁸ Cfr. Hill Prados, María Concepción, *op. cit.*, p. 123.

miembro del club en algún momento de dificultad; ellos brindan por mandato toda la ayuda y asistencia que necesite un miembro.²¹⁹

Por otra parte, en cuanto a los órganos o estructura interna de dicha sociedad mutualista se encuentra conformada por una *junta general (general meeting)* y un *comité de directores (committe of directors)* y comisarios o comisario. Junto a estos dos organos básicos existen otros dos de carácter potestativo, que son los gerentes y los corresponsales como se señaló previamente.²²⁰

Ahora se realizará un breve análisis, sobre los órganos o estructura interna conforme a las disposiciones establecidas para las sociedades mutualistas de seguro en México.

Conforme el artículo 337 fracción XII de la *LISF*, una sociedad mutualista debe estar conformada por:

“XII. La administración de las Sociedades Mutualistas estará encomendada a un consejo de administración y a un director, en sus respectivas esferas de competencia.”

Se aprecia que cada órgano y sujeto encargado deberá sujetarse a una competencia atribuida, es decir, no debe de invadir la competencia de otro. Sin embargo, es importante considerar que estas disposiciones que establece la *LISF* para las sociedades mutualistas de seguro, no son aplicables a los P&I extranjeros.

En este sentido, conforme a la normativa señalada anteriormente los órganos o estructura interna es la siguiente:

a) Consejo de administración y directores

Se debe conformar por un número de miembros de la sociedad mutualista que establezca el contrato social que no sea inferior de cinco ni mayor a quince,

²¹⁹ *Ibidem*, p. 124.

²²⁰ Valle Tejada, Vicente, *op. cit.*, p. 45.

estos deben ser electos por un periodo no mayor de cinco años, precisamente por la asamblea general, y su nombramiento deberá recaer en personas que cuenten con honorabilidad y un buen historial crediticio. En este sentido los miembros del consejo pueden escogerse entre ellos y en caso de que el contrato social lo permite fuera de ellos, uno o varios directores, cuya remuneración consistirá en un emolumento fijo que se tomará de la parte de cuota prevista para gastos de gestión.

Los miembros del consejo de administración deberán ser electos entre los mutualizados que tengan la suma de valores asegurados o de cuotas que determinen los estatutos, pudiendo las minorías, cuya representación en la asamblea no sea menor del 5%, nombrar un consejero, por lo menos conforme a lo establecido en el artículo 337 fracción XIII de la *LISF*.

b) Comisarios

Se entiende como comisarios o comisario a la persona física designada para vigilar o supervisar las facultades previstas en los estatutos y objeto social llevadas a cabo por los demás integrantes de la sociedad, como es el caso de los administradores conforme a lo señalado en *Ley General de Sociedades Mercantiles (LGSM)*.

Este sujeto o sujetos ya sean mutualizados o no, serán designados por la asamblea general de mutualizados, en la inteligencia de que las minorías que representen por lo menos un 10% de los votos computables en la asamblea, tendrán derecho a la designación de un comisario. Su nombramiento deberá recaer en personas que cuenten con honorabilidad e historial crediticio satisfactorio. Los comisarios tendrán todos los derechos y obligaciones que se imponen en la *LGSM* a los comisarios de las sociedades anónimas conforme a lo establecido en el artículo 337 fracción XVIII de la *LISF*.

Debe destacarse además que no podrán ser comisarios propietarios o suplentes de las Sociedades mutualistas de acuerdo con lo establecido en el artículo 337 y fracción XVIII los siguientes:

“ (...)

a) Su director o equivalente;

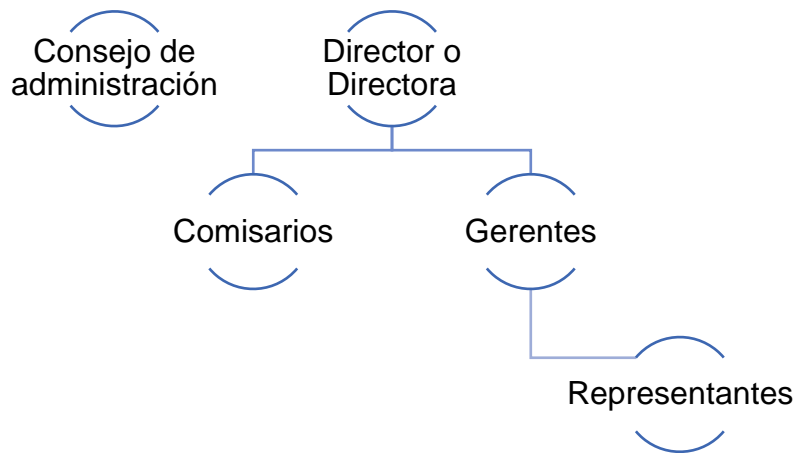
b) Los miembros de sus consejos de administración, propietarios o suplentes;

c) Los empleados de las Sociedades Mutualistas, y

d) Los auditores externos y actuarios independientes que dictaminen sobre la situación y suficiencia de las reservas técnicas de la sociedad (...).”

Finalmente, para que la sociedad mutualista de seguros sea funcional, se debe apegar conforme al derecho aplicable del lugar donde fue constituida y brinda el servicio.

A continuación, en el esquema 1 se muestra la estructura interna de una sociedad mutualista de seguros:



Esquema 1. Estructura interna de una sociedad mutualista de seguros.

4.3.5 Cuotas

Ahora, veamos que el mutualista o socio de una sociedad mutualista de seguros en sentido estricto no paga una prima de seguro, porque éste se obliga a cumplir con diversas contribuciones económicas que cubran los gastos y pérdidas de dicha sociedad con la finalidad de constituir un fondo común y proteger su patrimonio. Sin embargo, estas contribuciones son variables porque dependen del tipo de riesgo y gestión de la sociedad.²²¹

Dentro de la industria, esta aportación se conoce como *cuota o cotización (calls)*, esta se cotiza a través de la valuación de los datos solicitados en un principio, ya que cada miembro paga una cuota determinada respecto al riesgo expuesto, y se toma en cuenta su historial crediticio y de reclamaciones de este.²²²

En este sentido, es importante señalar que existen diversos tipos de contribuciones por parte de los socios las cuales son las siguientes:²²³

- a) **Cuota o comisión de gestión (Management fees).** - Es el pago sobre un derecho de gestión o retribuciones de estas, la cual debe pagar cada socio que forma parte del club.²²⁴
- b) **Cuotas iniciales (advance calls).** - Se deben de cubrir al inicio del periodo asegurado por parte del socio, que por lo regular se hace de forma anual como cuota inicial.²²⁵
- c) **Cuotas suplementarias (supplementary calls).** - Se cubren de manera adicional, es decir, posterior al periodo asegurado cuando la sociedad determina que los riesgos en común de todos los socios son considerados de grandes cuantías, sin embargo, se procura evitar este tipo de contribuciones para no generar una incertidumbre económica a los socios.²²⁶

²²¹ Cfr. Clavero Ternero, Manuel, *op. cit.*, p. 44.

²²² Hill Prados, María Concepción, *op. cit.*, p. 131.

²²³ *Ibidem*, p. 127.

²²⁴ *Ibidem*, p. 131.

²²⁵ *Ibidem*, p. 132.

²²⁶ *Idem*.

Por otra parte, y al mismo tiempo, este P&I club o sociedad puede pertenecer a un grupo internacional de P&I Clubes; en este sentido, se asumen derechos y obligaciones, mismas que pueden ser favorables en cuestiones económicas. Cuando un P&I club, se integra a una red internacional, se obliga conforme a lo establecido en un acuerdo, es decir, la obligación de hacer pagos favorables sobre las ganancias de casos importantes anuales. En virtud del carácter mutualista, el club que deba hacer contribuciones favorables, pueden repercutir en los demás clubs que conforman este grupo.²²⁷

Por lo que se refiere a las cuotas, si un P&I club realiza indemnizaciones derivadas de reclamaciones de los socios durante el período anual de contratación del seguro, y durante este período el club tuviera reclamaciones pendientes (outstanding claims). El P&I Club tiene el derecho de exigir cuotas suplementarias a los mutualistas (supplementary calls) para satisfacer las reclamaciones pendientes de los demás socios. Finalmente puede ser una desventaja para los socios porque este tiene una incertidumbre financiera sobre el precio total y final del seguro. En consecuencia, afecta el detrimento de su patrimonio.²²⁸

4.3.6 Utilidad de pertenecer a un P&I Club

Conforme a lo establecido en la práctica, no es fácil que las compañías de seguros marítimos convencionales que se encuentran en el mercado asegurador puedan competir con los grandes beneficios y ventajas que representa formar parte de una sociedad mutualista de seguros o de un *P&I Club*. Conviene subrayar que un club puede estar a su vez integrado en un grupo internacional que tenga los mismos objetivos en común y que conformen una sociedad más sólida.²²⁹

Por esta razón, a continuación, se señalarán algunas ventajas de un P&I club.²³⁰

²²⁷ Cfr. Sierra Noguero, Eliseo, *op. cit.*, pp. 44-45.

²²⁸ *Idem.*

²²⁹ Cfr. Sierra Noguero, Eliseo, *op. cit.*, pp. 44-46.

²³⁰ *Idem.*

Primera. – En algunas ocasiones la cobertura puede resultar a un buen precio, ya que el objetivo principal de una sociedad mutualista es que se organice y funcione sin fines lucrativos. Teniendo en cuenta que el *P&I Club* exige únicamente cuotas que sean necesarias para cubrir las reclamaciones y funcionamiento ordinario. En este sentido si se llevó a cabo una administración adecuada; podría repercutir en la reducción del costo de cada cuota para los socios en el siguiente período de cobertura.

Segunda. – La existencia de una diversificación sustancial de riesgos, ya que al no tener un límite de socios cuentan con una gran variedad de socios dedicados a diversas actividades marítimas, por esta razón la gama de riesgos es más amplia en comparación de un seguro convencional.

Tercera. - Para algunos sujetos podría llegar a ser económico, ya que el *P&I Club* cuenta con una amplia gama de riesgos cubiertos y la suma asegurada puede resultar de gran conveniencia para la actividad marítima a desarrollar. Pongamos por caso el de una naviera la cual cuenta con una gran flota que opera en diversas partes del mundo y le resulta más útil formar parte de un club.

Cuarta. – Los miembros de esta sociedad mutualista, deben participar en la toma de decisiones relevantes del club a través de la celebración de *Asambleas Generales (General Meetings)*. A su vez, pueden formar parte del *Consejo de Administración*, sin embargo, en una compañía de seguros comercial, el asegurado carece de derechos societarios.

Quinta. – Esta sociedad mutualista de seguros, se encuentra especializada en riesgos derivados de la actividad marítima, por esta razón ofrece un mejor servicio a sus miembros, ya que suministra información detallada y especializada, a través de su portal web, suministrando usuarios personalizados sobre ciertas medidas de seguridad y prevención de siniestros.

Sirva de ejemplo, los casos de informar a los miembros sobre el estado de los puertos, medidas sanitarias por brotes o virus, el estado actual de zonas consideradas de alto riesgo por actividades de piratería e incluso la implementación de cursos especializados sobre del sector marítimo para los miembros que forman parte de dicha sociedad.

Sexta. - El funcionamiento a través de los managers y representantes establecidos en los puertos más importantes a nivel mundial, representan una gran labor en asesoramiento personalizado y especializado, ya que se encuentran disponibles y al alcance, y en cambio una compañía aseguradora comercial no ofrece este servicio.

Como resultado del análisis anterior y conforme al desarrollo del presente trabajo líneas anteriores, se ha señalado que los seguros convencionales no ofrecen una protección amplia o total sobre ciertos riesgos, es decir, en la práctica los seguros convencionales que cubren responsabilidad civil; no lo hacen de una forma total, sino parcial referente a ciertas actividades consideradas de riesgo las cuales aumentan sustancialmente la prima y la indemnización es limitada a un monto en concreto. Y por esta razón los propietarios de las embarcaciones, les resulta de gran utilidad suscribirse a un P&I Club.

4.4 Riesgos cubiertos y alcance de la cobertura por el P&I Club

La protección que brinda un P&I club, se distingue por tener una naturaleza de multirriesgo, que contempla la protección ante responsabilidad civil, gastos y pagos extraordinarios. En este sentido su cobertura es tan amplia que contempla la posibilidad de brindar coberturas obligatorias y voluntarias de responsabilidad civil.²³¹

Pongamos por caso un buque de carga que se encuentra inscrito ante un *P&I club* que brinda una cobertura obligatoria impuesta por el *Convenio Bunkers 2001*; en caso de un siniestro por contaminación de hidrocarburos por combustible. A su vez

²³¹ *Ibidem*, p. 50.

garantiza la protección por un siniestro de contaminación voluntaria, como sería la responsabilidad civil por daños o pérdidas de la mercancía a bordo.²³²

Por otra parte, no existe una política universal igual para todas las coberturas que brinda un P&I club, sin embargo, respecto a las coberturas que van dirigidas para la industria mercante, se encuentra una similitud en estas, ya que se debe a la costumbre y práctica de la industria. Además de la existencia de grupos internacionales o institutos que tienen la finalidad de establecer parámetros con condiciones esenciales para una cobertura.²³³

Es importante recordar que un P&I club es complementario, porque su finalidad es brindar coberturas adicionales que no cubre una aseguradora comercial.

Los riesgos cubiertos por un P&I club son diversos y versátiles porque se adecuan al modelo de negocio y necesidad de los socios, al adaptarse a la evolución conforme a los cambios de la normatividad nacional e internacional de los Estados donde se imponen nuevas responsabilidades a los propietarios o poseedores de una embarcación. En este sentido los clubes se adecuan a esta necesidad con la finalidad de ofrecer una cobertura más adecuada para proteger el patrimonio de sus miembros. En consecuencia, la doctrina establece que existen 3 tipos de riesgos objeto de la cobertura: protección, indemnización y defensa.²³⁴

a) Protección

Este riesgo objeto de la cobertura, se centra en cubrir principalmente la responsabilidad derivada de la propiedad o posesión de un buque por: muertes, lesiones, enfermedades de la tripulación, pasajeros, estibadores y personas auxiliares.

²³² *Idem.*

²³³ *Ibidem*, p. 51.

²³⁴ *Ibidem*, pp. 623-628.

Así como responsabilidades causadas: por colisión y daños a objetos fijos (muelles, diques, instalaciones portuarias, plataformas, etc.) las cuales no son cubiertas por un seguro convencional de casco.

b) Indemnización

Esta cobertura tiene la finalidad de garantizar siniestros derivados de la explotación o utilización de embarcaciones de transporte de mercancías, ya que tiene una cobertura para los daños generados al cargamento.

c) Defensa

Esta cobertura tiene la finalidad de garantizar los gastos y honorarios que surgen de una defensa legal del propietario o poseedor de la embarcación. En ocasiones esta cobertura se extiende para las acciones de reclamaciones por parte de estos sujetos como pueden ser para recuperar los fletes, estadías, y otros créditos que le sean debidos.

Para efectos del presente trabajo, se señalan una serie de riesgos generales que son cubiertos por los *P&I Clubes*:²³⁵

1. Responsabilidad en relación con los pasajeros

Se hace referencia a la cobertura por la responsabilidad en siniestros que tengan como consecuencia una lesión, enfermedad o fallecimiento de un pasajero. En este sentido se tiene una cobertura bastante amplia de un monto aproximado de 2000 millones de dólares, ya que se incluye desde gastos médicos, funerarios y pérdida o daño de objetos personales. Y en caso de algun siniestro se puede extender a retornar al puerto de salida o de destino, así como brindarles alojamiento.

Hay que mencionar que en el transporte marítimo de pasajeros las embarcaciones de ferry o cruceros son los más interesados en esta cobertura debido al servicio que desarrollan. Pongamos como casos concretos la

²³⁵ *Ibidem*, pp. 623-629.
Valle Tejada, Vicente, *op. cit.*, pp. 82-99.

deportación de algún pasajero, el retraso de un viaje y la pérdida del equipaje de algún pasajero, estos siniestros serán cubiertos por el club.

2. Responsabilidad en relación con la tripulación

Esta cobertura se centra en la tripulación que se encuentra laborando dentro de una embarcación, ya que puede cubrir un monto aproximado de 3000 millones de dólares. Es necesario recalcar que en algunas ocasiones resulta ser la única garantía para la gente de mar como consecuencia de la incertidumbre laboral para estos. En este sentido conforme a lo establecido en el *Convenido de Trabajo Marítimo de 2006*, es sujeto responsable el propietario de una embarcación por el pago de salarios, daños por muerte o incapacidad.

También, se cubren los gastos de repatriación de los trabajadores y en caso de abandono, se pueden cubrir los sueldos devengados, asimismo en caso de pérdida o daño de las pertenencias de la tripulación.

3. Responsabilidad por lesiones o muerte de personas ajenas a la tripulación, y no son pasajeros a bordo.

El club se encarga de brindar una cobertura a personas ajenas a la tripulación y que no cuentan con una relación contractual de transporte de pasajeros.

4. Gastos relacionados con polizones (pasaje clandestino), refugiados o personas que fueron salvadas en el mar.

El club se encarga de cubrir los gastos relacionados con estas personas como consecuencia de que se lleguen a encontrar a bordo y sean sujetos de un siniestro.

5. Gastos por desvío.

Esta cobertura hace referencia sobre los gastos extraordinarios como pueden ser: combustible, salarios, provisiones y costos portuarios; como consecuencia de una desviación de la ruta de la embarcación.

6. Salvamento de vida.

Esta cobertura hace referencia al pago a un tercero por el salvamento de vidas o intento a una persona que viajaba a bordo de la embarcación.

7. Responsabilidad por la mercancía.

Esta cobertura, se enfoca principalmente en los buques mercantes de transporte de mercancías, el *P&I Club* cubre la responsabilidad relativa a la mercancía que se encuentra transportada por una embarcación en caso de pérdida o daño de esta.

En ocasiones dicha contratación, se hace a través de un conocimiento de embarque donde se contempla el uso de transporte multimodal, es decir, a través de diversos medios de transporte (marítimo, ferroviario y por carretera) en este caso la cobertura puede ampliarse dependiendo el caso en concreto. A su vez esta cuantificación del daño y monto de indemnización, se apega a lo establecido en su conocimiento de embarque y los límites de las Reglas de la Haya-Visby²³⁶ u otra normativa aplicable.

8. Colisión

Esta cobertura contempla, el pago de daños a terceros en caso de colisión del buque asegurado; siempre y cuando esta responsabilidad no se encuentre cubierta por el seguro convencional del buque (la cuarta parte no cubierta por este), ya que es una cobertura complementaria.

²³⁶ Es importante señalar que estas reglas son las más usadas en la industria, sin embargo, encontramos *Las Reglas de la Haya, Reglas de Rotterdam y Reglas de Hamburgo*, ambas usadas para limitar la responsabilidad de indemnización dentro del negocio de transporte de mercancías vía marítima, pero son poco usuales en la práctica.

En caso de que la responsabilidad de la colisión sea compartida por dos buques o más, la indemnización se valuará en proporción al grado de culpa atribuida a cada uno.

9. Daños causados a objetos fijos o flotantes

Esta cobertura contempla cualquier responsabilidad atribuida a la embarcación causada a objetos fijos o flotantes, es importante señalar que puede operar el seguro de buque, sin embargo, en caso de que no cuente con este riesgo o el monto sea excesivo el *P&I club* puede indemnizar.

10. Responsabilidad por contaminación.

Esta cobertura contempla la responsabilidad de los costos y gastos derivados de la descarga, derrame o escape de combustible u otra sustancia contaminante de la embarcación. Es importante que, sin distinguir la fuente de la contaminación, se establece un monto límite por 1.000 millones de dólares, esta cobertura se encuentra adecuada al *Convenio de Bunkers de 2001*, asimismo se puede cubrir la responsabilidad por contaminación de otras sustancias peligrosas.

Asu vez existe un acuerdo denominado *Acuerdo de indemnización (small tanker Oil Pollution Indemnification Agreement STOPIA)* donde los *P&I Clubes* toman como marco regulatorio de indemnización para embarcaciones pequeñas porque es voluntario y aplicable entre los aseguradores y propietarios de estos buques (arqueo bruto igual o inferior a 29.548 toneladas).

Y también existe el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de petróleo (*Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement TOPIA*) que es aplicable para todas las embarcaciones petroleras que formen parte de un *P&I Club*.

La finalidad de tomar como base estos cestos convenios por parte de los *P&I Clubes*, es lograr una indemnización justa en caso de siniestro.

11. Responsabilidad por obstrucción y remoción de buque o pecio

Esta cobertura contempla los gastos y costos generados por la obstrucción o remoción de un buque o pecio²³⁷ como consecuencia de un accidente cuando la obligación sea impuesta por la ley.

12. Avería general o avería a la gruesa

Esta cobertura contempla la avería a la gruesa que como se señaló anteriormente consiste en un *acto de intención y razonable de cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura marítima común*. Aún cuando se encuentre cubierta por un seguro convencional de casco, el club puede cubrir bajo su propio criterio; si el monto de reclamación no es cubierto por el seguro convencional.

13. Salvamento

Esta cobertura contempla el salvamento que es un acto que se inicia para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval para salvaguardar o recuperar bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables. En este caso puede estar contemplado el riesgo dentro del seguro convencional de buque, sin embargo, el P&I club ofrece una cobertura complementaria.

14. Remolque

Esta cobertura contempla la responsabilidad de costos y gastos que se pudieran ocasionar como consecuencia de remolcar a un buque de un miembro del mismo club.

²³⁷ Pecio: Pedazo o fragmento de la nave que ha naufragado.
Real Académica Española, Definición de pecio, 2020, disponible en: <https://dle.rae.es/pecio>, último acceso: 15 de agosto de 2020.

15. Costos legales

Esta cobertura contempla los costos, gastos o asesoría legal derivada de la responsabilidad de la actividad marítima de un miembro del club, sin embargo, se encuentran limitados a un cierto monto fijado por cada P&I.

16. Investigación

Esta cobertura contempla los costos y gastos cometidos por un miembro del club relacionados con su defensa y protección de intereses frente a una investigación formal de carácter legal principalmente relacionada con algún accidente o siniestro marítimo.

17. Medidas para prevenir o minimizar daños

Esta cobertura hace referencia a la indemnización por costos extraordinarios y gastos razonables relacionados con medidas que se tomaron para prevenir o minimizar algún incidente o siniestro durante la navegación de la embarcación.

18. Multas

Esta cobertura contempla cubrir las multas impuestas a una embarcación de un miembro del club impuesta por un tribunal o autoridad competente del Estado donde se encuentre dicha embarcación.

19. Desinfección y cuarentena

Esta cobertura contempla cubrir los gastos y costos relacionados con las normas y medidas sanitarias impuestas por los Estados como puede ser el caso de la imposición de una cuarentena a una embarcación con la finalidad de prevenir la propagación de una enfermedad.

20. Confiscación de embarcaciones

El *P&I club* puede otorgar el pago de una embarcación que se encuentre confiscada por un tribunal o Autoridad Administrativa de algún Estado como

consecuencia de haber infringido alguna norma, sin embargo, la cobertura será inferior al valor de mercado del buque.

21. Regla *ómnibus*

El P&I club puede otorgar la posibilidad de indemnizar a algún miembro incluso por riesgos no cubiertos por las reglas generales de la sociedad, pero la condición para ser candidato a esta indemnización es que se encuentre dentro del objeto de la cobertura del club y no esté expresamente excluido. Esta regla se sujeta a la decisión final de los administradores del club para ver si se otorga dicha cobertura.

Finalmente, es importante destacar que estas coberturas son generales, ya que en la práctica pueden surgir nuevos *P&I Clubes* con la finalidad de garantizar riesgos que un seguro convencional no otorga y a su vez dichos riesgos se van adaptando a las necesidades de la industria.

4.4.1 Casos de extinción de la responsabilidad de los P&I Clubes

Un *P&I Club* como ya se ha señalado durante el desarrollo del presente trabajo, su principal objetivo es asegurar los riesgos que un seguro convencional no cubre, respondiendo a los riesgos establecidos en su cobertura, sin embargo, existen casos de extinción de responsabilidad por parte de los clubes como pueden ser:²³⁸

- a) Cuando los daños o pérdidas derivados del siniestro fueron causados por parte del miembro del club, en este caso, la conducta fraudulenta es un motivo de extinción de la responsabilidad por parte del club.

- b) Cuando no se cumple con uno de los requisitos previos, es decir, un requisito para formar parte de un club es contar con un seguro convencional vigente ante una compañía aseguradora y contar con una póliza que contenga una

²³⁸ Cfr. Hill Prados, María Concepción, *op. cit.*, pp. 138-139.

cobertura contra riesgos generales, ya que la protección otorgada por el club es complementaria.

En este caso el club no resultará responsable de los daños que deberían ser cubiertos por un seguro convencional o si el miembro ya hubiera sido indemnizado por otra entidad en la que hubiera asegurado determinados riesgos, el club se exime de su cumplimiento.

- c) Cuando la embarcación o artefacto naval hubiera sido utilizado para transportar contrabando²³⁹ o realizar actos ilícitos, el club considera un motivo de extinción de la responsabilidad por parte del club.

Finalmente, los casos señalados anteriormente son los más comunes en algunos reglamentos internos de los *P&I Clubes*, sin embargo, cada club tiene que analizar cada caso en concreto para determinar, si se exime su responsabilidad.

4.5 Cláusula arbitral dentro del P&I Club

Es importante destacar que dentro de los contratos de seguro en ocasiones se encuentran *cláusulas arbitrales* que se definen como *una cláusula alternativa de resolución de controversias en un contrato donde las partes resuelven las disputas que surjan o se relacionen con el contrato mediante arbitraje.*²⁴⁰

Además, se debe considerar que el arbitraje es de tipo comercial, en virtud de la actividad de comercio que desarrollan las partes que conforman la relación jurídica. Teniendo en cuenta la naturaleza mercantil y especializada sobre los contratos de seguros marítimos con gran frecuencia se acude a mecanismos alternativos de resolución de controversias como es el arbitraje, por sus grandes ventajas, ya que son especializados, flexibles en su proceso, privados, rápidos, la elección recae en

²³⁹ Contrabando: mercancías o géneros prohibidos o introducidos fraudulentamente en un país. Real Academia Española, Definición de Contrabando, disponible en: <https://dle.rae.es/contrabando>, último acceso: 16 de agosto de 2020.

²⁴⁰ International Risk Management Institute, Definición of arbitration clause, 2020, disponible en: <https://www.irmi.com/term/insurance-definitions/arbitration-clause>, último acceso: 17 de agosto de 2020.

manos de expertos con la finalidad de conservar las relaciones comerciales entre las partes.²⁴¹

Ahora, en cuanto al caso concreto del presente trabajo sobre seguros marítimos los cuales son ofrecidos por compañías de seguros que conforman el Sistema Financiero Mexicano conforme a lo establecido en el artículo 7 de la *Ley del Impuesto sobre la Renta (LISR)*.

“(...) *El sistema financiero, se compone por el Banco de México, las instituciones de crédito, de seguros y de fianzas (...)*”

En este sentido, a partir de enero de 2015 comenzó a operar el *Sistema Arbitral de la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (CONDUSEF)* que tiene la finalidad de resolver controversias derivadas entre los usuarios y las entidades financieras mediante arbitraje, es decir, para el presente trabajo; asegurado y asegurador.²⁴²

Este arbitraje puede ser en amigable composición²⁴³ o de estricto derecho²⁴⁴ sobre determinadas operaciones, productos o servicios, que previamente inscritos por la propia entidad financiera ante el *Registro de Ofertas Públicas de la CONDUSEF*, asimismo, las instituciones financieras al inscribir sus productos o servicios se obligan a someterse al arbitraje en virtud de lo establecido en el artículo 5 de la *Ley de Protección y Defensa al Usuario de Servicios Financieros*.

²⁴¹ Sección Española: Asociación Internacional de Derecho de Seguros, Boletín informativo de SEAIDA sobre “ Seguros de Transporte Marítimo y Terrestre 5° aniversario de la LNM y 10° de la LCTT”, N° 188, 2019, p. 12.

²⁴² Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros, ¿Conoces el sistema arbitral?, 2015, disponible en: <https://www.gob.mx/condusef/prensa/conoces-el-sistema-arbitral>, último acceso: 18 de agosto de 2020.

²⁴³ *Arbitraje de amigable composición*: Es cuando las partes en conflicto delegan a un tercero la facultad de definir, con fuerza vinculante para las partes, una controversia. Comisión de Apelación y Arbitraje del Deporte, Procedimiento de arbitraje en amigable composición (CAAD-00-001), 2017, disponible en: <https://www.gob.mx/caad/articulos/procedimiento-de-arbitraje-en-amigable-composicion-caad-00->, último acceso: 19 de agosto de 2020.

²⁴⁴ *Arbitraje de estricto derecho*: Es cuando las partes formulan un compromiso arbitral y fijan las reglas del procedimiento que convencionalmente ellas establecen. Provisa, Juicio Arbitral en Estricto Derecho, disponible en: <http://capacitacion.provissa.com/seguros/textos/cond7.htm>, último acceso: 20 de agosto de 2020.

“ La Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros tendrá como finalidad promover, asesorar, proteger y defender los derechos e intereses de los Usuarios frente a las Instituciones Financieras, arbitrar sus diferencias de manera imparcial y proveer a la equidad en las relaciones entre éstos, así como supervisar y regular de conformidad con lo previsto en las leyes relativas al sistema financiero, a las Instituciones Financieras, a fin de procurar la protección de los intereses de los Usuarios (...)”

Conforme a lo establecido en el párrafo anterior la CONDUSEF, es competente para arbitrar y defender de manera imparcial los intereses de los usuarios, es decir, de los asegurados.

Considerando que los seguros marítimos convencionales dentro de su póliza contienen una *cláusula de competencia* que establece la facultad que tiene un tribunal o institución para resolver las controversias de las partes de alguna forma se están sometiendo a la CONDUSEF, siempre y cuando se hayan inscrito las operaciones o servicios como se indicó con anterioridad.

El siguiente ejemplo de la cláusula de competencia y jurisdicción establecida en las condiciones generales²⁴⁵ sobre seguro de transporte de mercancía sirve para señalar como se prevé la resolución de controversias ante CONDUSEF.²⁴⁶

“ Cláusula 30.- Competencia y Jurisdicción:

En caso de controversia, el Asegurado podrá hacer valer sus derechos ante la Unidad Especializada de Atención de Consultas y Reclamaciones de la

²⁴⁵ *Condiciones Generales*: reflejan el conjunto de principios básicos que establece el asegurador para regular todos los contratos de seguro que emita. Además, conforme a lo establecido en el artículo 7 y 24 de la LCS las condiciones generales fungen como un documento de contratación del seguro. Fundación Mapfre, Definición de póliza de seguro, disponible en: https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/p/poliza-de-seguro.jsp, último acceso: 21 de agosto de 2020.

²⁴⁶ Zurich, Condiciones generales seguro de transporte de mercancías, *op. cit.*, p. 24.

propia Compañía de Seguros o en la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (CONDUSEF).

En todo caso, queda a elección del Asegurado acudir ante las referidas instancias o directamente ante el juez. Lo anterior dentro del término de dos años contado a partir de que se suscite el hecho que le dio origen, o en su caso a partir de la negativa de la Compañía, a satisfacer las pretensiones del Asegurado.

De no someterse las partes al arbitraje de la CONDUSEF, o de quien ésta proponga, se dejarán a salvo los derechos del Asegurado para que los haga valer ante el juez (...)”

Existe la posibilidad de que el asegurado acuda a la *Unidad Especializada* de la propia Compañía de Seguros, ya que cada institución financiera deberá contar con esta, la cual tiene como objeto atender consultas y reclamaciones de los usuarios, es decir, a los asegurados.

Por otra parte, es preciso recalcar que para los seguros contratados en territorio nacional con entidades extranjeras que amparen riesgos que sólo puedan ocurrir en países extranjeros dichas operaciones no estarán sujetas al régimen mexicano para las *Instituciones de Seguros y Sociedades Mutualistas*. En consecuencia, los mecanismos establecidos por CONDUSEF no son aplicables para estos casos por ser una entidad extranjera.

En particular, haciendo referencia al contenido obligacional de la póliza de seguro extranjera en caso de resolución de controversias, se hará alusión a la cláusula arbitral, dichas disputas serán resueltas en el extranjero.

Baste, como muestra la cláusula arbitral contenida en la póliza de seguro marítimo para casco y maquinaria con una cobertura de todo riesgo de una aseguradora francesa.²⁴⁷

“ 5.5 Clausula Arbitral

Todas las disputas que surjan en relación con esta póliza serán resueltas por la Cámara de Arbitraje Marítimo de Paris bajo sus Reglas de Arbitraje o por cualquier otro Tribunal de Arbitraje acordado.”

Así, el asegurado tendrá que acudir a un arbitraje en París, Francia en caso de alguna controversia con la aseguradora extranjera, lo cual podría ser una desventaja por los costos que involucra acudir a un arbitraje en el extranjero y la falta de conocimientos a la normativa de otro país.

En cuanto a los *P&I clubs extranjeros*, estos no se encuentran sujetos a un régimen mexicano como las Instituciones de Seguros y Sociedades Mutualistas. De manera que los socios de nacionalidad mexicana o con embarcaciones abanderadas en territorio nacional, no pueden dirimir sus controversias ante la *CONDUSEF* o *tribunales mexicanos*, ya que los *P&I clubs extranjeros* no son una institución financiera y no forman parte del sistema financiero mexicano en virtud de lo establecido en el artículo 7 de la *LISR* y 1 de la *LISF*.

Para ilustrar mejor haré referencia a las Reglas 2017 del *P&I club de intermediarios de transporte internacional inglés (International Transport Intermediaries Club)*.²⁴⁸

“ 28.2 Arbitraje

Según esto, cualquier controversia o diferencia será resuelta mediante arbitraje en Londres de conformidad con la Arbitration Act 1996 (Ley de

²⁴⁷ Fédération française de l'assurance, All risks marine hull and machinery insurance policy, 2012, disponible en: www.ffa-assurance.fr, último acceso: 4 de agosto de 2020, p. 17.

²⁴⁸ International Transport: Intermediaries Club, Reglas, 2017, disponible en: https://www.itic-insure.com/fileadmin/uploads/itic/Documents/2017_Rules_in_Spanish.pdf, último acceso: 22 de agosto de 2020, p.20.

Arbitraje de 1996) en su versión modificada. Para evitar dudas, los árbitros no tendrán la potestad de reabrir ninguna decisión de la Junta Directiva, que será final y vinculante, incluidas las decisiones (...)”

Asimismo, en algunos *P&I Clubes* es el único recurso para dirimir sus controversias como se establece en las reglas 2017 del *P&I club* de intermediarios de transporte internacional inglés.²⁴⁹

“28.3 Único recurso

Usted no tendrá derecho a seguir ninguna acción u otro procedimiento judicial contra el Club. Solo podrá iniciar procedimientos, que no sean los de arbitraje conforme a la Regla 28.2, para ejecutar un laudo arbitral por la cuantía a pagar por el Club establecida en dicho laudo. Las obligaciones del Club hacia usted con respecto a dicha diferencia o controversia cesarán con el pago del laudo.”

Como se aprecia de lo expuesto, es indispensable que las controversias derivadas entre el *P&I Club* y sus socios sean resueltas a través de un arbitraje ante ley y sede extranjera, resaltando el principio de voluntad de las partes. Sin embargo, en algunas ocasiones deja sin otra alternativa a los socios.

4.6 Los P&I Clubes existentes en el mercado asegurador a nivel mundial

Los *P&I Clubes* son una parte fundamental del mercado asegurador marítimo, ya que cubren más del 90% de la flota en el mundo porque proporcionan un seguro complementario para los riesgos de la industria marítima que no son cubiertos por un seguro convencional.

Siendo importante recordar que, durante el desarrollo del presente trabajo, se ha señalado con frecuencia que el mercado asegurador más importante a nivel mundial

²⁴⁹ *Idem.*

es el inglés, al ser el marco de referencia para conformar nuevos mercados aseguradores en otros países.

Considerando ahora, que algunos de los *P&I clubes* más importantes se encuentran conformados en un grupo internacional, compartiendo entre ellos sus riesgos, pérdidas, conocimientos y asuntos relacionados.

Por ejemplo, uno de los grupos más importantes es el *Grupo Internacional de P&I Clubes (International Group of P&I Clubs)* con sede en Londres que conforma los 13 *P&I Clubes* más importantes del mundo que son los siguientes:²⁵⁰

1. American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.
2. The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited.
3. Gard P&I (Bermuda) Ltd.
4. The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association.
5. The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited.
6. The North of England Protecting & Indemnity Association Limited.
7. The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg).
8. Assuranceforeningen Skuld.
9. The Standard Club Ltd.
10. The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited.
11. Sveriges Ångfartygs Assurans Förening / The Swedish Club.
12. United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd.
13. The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg).

Como se puede apreciar este Grupo Internacional de *P&I Clubes* cuenta con gran variedad, conformado por clubes de diversas partes del mundo e incluso algunos ubicados en paraísos fiscales que son atractivos para la industria porque los

²⁵⁰ Internationa Grup of P&I Clubs, Group of Clubs, 2020, disponible en: <https://www.igpandi.org/group-clubs>, último acceso: 24 de agosto de 2020.

propietarios pueden elegir registrar sus embarcaciones a su conveniencia con bandera de conveniencia, es decir, enarbolar el pabellón de un país diferente de su propietario con la finalidad de obtener tasas de registro baratas, impuestos inexistentes o bajos y contratar gente de mar con salarios mínimos y condiciones mínimas laborales.²⁵¹

Finalmente, cada país cuenta con sus propias particularidades, características y coberturas conforme a la industria que se desarrolla y al tipo de mercado de seguros marítimos.

4.6.1 El seguro de Protección e indemnización en los Países Nórdicos

Los países nórdicos son una región geográfica conformada por *Suecia, Dinamarca, Noruega, Finlandia e Islandia* los cuales tienen características culturales, económicas y sociales en común, sin embargo, algo que los identifica entre sí, es por su gran desarrollo en la navegación, ya que elaboraron sus propias embarcaciones y rutas desde tiempos muy remotos por sus pueblos vikingos, empero, este legado prevalece en la actualidad.²⁵²

Se debe agregar que, dentro del mercado de seguros marítimos, los clubes nórdicos son importantes y antiguos porque en esta región es donde hay más *P&I Clubs*, en virtud de su gran difusión y modelo de negocio; en un principio solamente permitían el acceso a propietarios nacionales, pero cambiaron sus reglas y aceptaron a miembros de cualquier nacionalidad ampliando su alcance comercial.²⁵³

²⁵¹ ITF: Seafarers, ¿Qué son las Banderas de Conveniencia (BDC)?, 2020, disponible en: <https://www.itfseafarers.org/es/focs/qu%C3%A9-son-las-banderas-de-conveniencia-bdc-#:~:text=Un%20buque%20con%20bandera%20de,contratar%20mano%20de%20obra%20barata.>, último acceso: 26 de agosto de 2020.

²⁵² Universidad de Valencia, La diferencia entre Escandinavia y los países nórdicos, disponible en: <https://www.uv.es/capelo/Norden.html>, último acceso: 6 de agosto de 2020.

²⁵³ Hill Prados, María Concepción, *op. cit.*, p. 221.

4.6.1.1 Panorama general de los P&I Clubes en los Países Nórdicos

En virtud de su región geográfica que se encuentra compuesta por los 5 países nórdicos (*Suecia, Dinamarca, Noruega, Finlandia e Islandia*) a continuación se señala el panorama general de sus P&I Clubes:²⁵⁴

a) Suecia

Actualmente, cuenta con los clubes más reconocidos, son *El club sueco (The Swedish Club*²⁵⁵) fundado en 1882 y *Skuld* fundado en 1897²⁵⁶. Se caracterizan por ofrecer una cobertura que cubre riesgos de guerra, mismos que son excluidos en la mayoría de los seguros convencionales y *P&I Clubes*. Asimismo, ofrecen un seguro tradicional de casco y maquinaria y a la par la protección complementaria a través de su P&I, este servicio con base mutualista resulta bastante útil para el sector marítimo.

b) Noruega

Los clubes más reconocidos son *Skuld* y *Gard* fundado en 1907.²⁵⁷

c) Dinamarca

No existe un club danés, ya que los propietarios acuden a las filiales o sucursales de los otros países que conforman la región nórdica que les brinda la cobertura que necesitan.

d) Finlandia

No existe un club finlandés, ya que los propietarios acuden a las filiales o sucursales de los otros países que conforman la región nórdica que les brinda la cobertura que necesitan.

²⁵⁴ Hill Prados, María Concepción, *op. cit.*, p. 223.

²⁵⁵ The Swedish Club, Protection and Indemnity (P&I), disponible en: <https://www.swedishclub.com/insurance/p-and-i/p-and-i/>, último acceso: 26 de agosto de 2020.

²⁵⁶ Skuld, About of P&I, 2020, disponible en: <https://www.skuld.com/about/>, último acceso: 27 de agosto de 2020.

²⁵⁷ Gard, Protection and Indemnity (P&I) cover, 2020, disponible en: http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20747884&p_document_id=20747880, último acceso: 28 de agosto de 2020.

En cuanto a las coberturas ofrecidas por los *P&I Clubes* nórdicos, se puede decir, que son similares a las ofrecidas por el mercado inglés, que se tomó como modelo asegurador. En cambio, existe una variación interna debido a la legislación específica de esta región.

Lo importante de estos clubes, es referente a la aplicación de una *cuota fija* que resulte suficiente y se calcula con la finalidad de no solicitar contribuciones adicionales a sus socios a lo largo de su cobertura anual, brindando una certeza y seguridad económica para sus miembros. Hay que mencionar que ofrecen una cobertura por *riesgos de flete* la cual es poco común encontrar en el mercado asegurador.²⁵⁸

Por tanto, se puede apreciar la predominación de los clubes noruegos y el club sueco que conforman las sociedades más importantes en el mercado asegurador marítimo porque ofrecen coberturas a nivel mundial a través de un servicio amplio y eficaz que incluso puede competir con el mercado inglés, al tener filiales distribuidas alrededor del mundo.

4.6.2 El seguro de Protección e indemnización en los Estados Unidos de América

La modalidad de seguro a través de un *P&I Club* tardó en aparecer dentro de los *Estados Unidos de América*, ya que la necesidad de la existencia de un club comenzó a partir de la primera Guerra Mundial porque en un principio los propietarios de embarcaciones norteamericanas acudían al mercado inglés, sin embargo, debido al conflicto bélico mundial los *Estados Unidos de América* se consideraban un país neutro, por esta razón, se vieron en la necesidad de crear su propio *P&I Club*.²⁵⁹

²⁵⁸ Hill Prados, María Concepción, *op. cit.*, pp. 233-234.

²⁵⁹ *Ibidem*, pp. 288-289.

El 20 de febrero de 1917 en Nueva York, denominado *El Club Americano (The American Club)*, en un principio comenzó a inscribir toda la flota norteamericana y al final de la guerra más de cuatro mil buques conformaban al club.²⁶⁰

Hay que mencionar, que el éxito de este mercado radicó en que los clubes incorporaron firmas profesionales especializadas en marítimo lo que tuvo como consecuencia que fuera más atractiva para el mercado de seguros.²⁶¹

4.6.2.1 Panorama general de los P&I Clubes en los Estados Unidos de América

Acerca del panorama general de los P&I Club en *Estados Unidos de América*, se encuentra que la contratación de un P&I se hace a través de una cuota fija, sin embargo, existe la posibilidad de demanda bajo una cuota extraordinaria. Asimismo, utilizan una póliza tipo o estándar con la finalidad de que sea más clara y precisa para que todos los miembros puedan entenderla, pero se va adecuando a las necesidades de cada socio.²⁶²

En este sentido, desde un principio se establece la calidad de propietario del buque inscrito, la cual es bastante amplia con la finalidad de instaurar la cobertura y protección de indemnización brindada, ya que para que el club acceda a indemnizar, es necesario que el miembro resulte legalmente responsable de los daños causados y previamente haber pagado; en este momento el club indemniza.²⁶³

Ahora bien, respecto a las coberturas ofrecidas, son similares a las otras que se ofrecen en los demás mercados aseguradores, pero con ciertas salvedades, en virtud que estas se encuentran adecuadas al estricto régimen legal de los *Estados Unidos de América* el mercado de seguros, como es el caso de indemnización de la

²⁶⁰ American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Associatio, History of Club, 2020, disponible en:<https://www.american-club.com/page/history>, último acceso: 29 de agosto de 2020.

²⁶¹ Hill Prados, María Concepción, *op. cit.*, p. 289.

²⁶² *Ibidem*, p. 292.

²⁶³ *Ibidem*, p. 293.

gente de mar por muerte y lesiones; donde los montos fijados por el jurado son bastante elevados.

Dicho lo anterior, el costo de un seguro de P&I para una embarcación norteamericana, puede ser bastante elevado incluso, el doble o triple del costo que se puede encontrar para una embarcación con otro tipo de bandera.²⁶⁴

Siendo, una diferencia sustancial de los demás mercados el que en *El Club Americano* éste proporciona a sus miembros información financiera trimestral sobre la actividad aseguradora del club con la finalidad de comunicar a detalle el estatus de sus coberturas y en caso de que se requiera una cuota complementaria, se encuentren preparados. Además, dentro de la industria, se destacan por el pago inmediato de las reclamaciones generadas por sus miembros, al tener la política de pago de un plazo máximo de una semana.²⁶⁵

4.6.3 El seguro de Protección e indemnización en Japón

La existencia de un *P&I Club* en el continente asiático comenzó en Japón debido a su posición geográfica de ser una isla, era frecuente el uso de embarcaciones para poder comunicarse y transportar mercancías dentro y fuera de la isla.

Actualmente, Japón cuenta con un solo *P&I Club* denominado *Club Japones (Japan P&I Club)* fundado el 2 de octubre de 1950 en Kobe y Tokio, que surgen a la par de la entrada en vigor de la *Ley de Asociación Mutua de Seguros de Armadores* que constituyó la existencia de dicha sociedad, ya que en un principio existía la prohibición de construir una sociedad de seguros especializados a otra rama de seguros que no fuera la de vida.²⁶⁶

²⁶⁴ *Ibidem*, p. 294.

²⁶⁵ *Ibidem*, p. 298.

²⁶⁶ Japan P&I Club, History, 2020, disponible en: <https://www.piclub.or.jp/en/about/history>, último acceso: 29 de agosto de 2020.

4.6.3.1 Panorama general de los P&I Clubes en Japón

En rasgos generales del club japonés no dista mucho de los otros clubs, al ofrecer dos tipos de coberturas; una básica y otra especial que en rasgos generales contempla los siguientes riesgos:²⁶⁷

a) Cobertura Básica

Contempla la responsabilidad frente a terceros referente a muerte o lesiones de personas a bordo del buque, pérdida de daños o bienes a bordo y gastos de defensa.

b) Cobertura Especial

Contempla los riesgos incluidos de la cobertura básica, así como la incorporación de la cláusula que consiste en cubrir aquellos riesgos que no están expresamente previstos en su cobertura, sin embargo, se encuentran sometidos a la discrecionalidad de aceptación por parte del club.

Además, por mucho tiempo solamente se permitía el acceso de miembros japoneses, pero en 1973 se admitió la inscripción de buques extranjeros lo que generó un impacto positivo y atractivo para las embarcaciones asiáticas.

4.6.4 El seguro de Protección e indemnización en China

Es interesante la gran evolución e impacto que ha tenido China en la industria marítima, en virtud de las actividades marítimas que desarrolla como es el comercio marítimo, los puertos, la flota y construcción de embarcaciones en china, así como la dependencia que se tiene de la demanda de importaciones en China para los demás países.²⁶⁸ Si bien, dentro de este gran desarrollo marítimo para este país, tiene un papel fundamental el transporte de mercancías, a través de buques

²⁶⁷ Hill Prados, María Concepción, *op. cit.*, pp. 278-279.

²⁶⁸ Hellenic Shipping News Worldwide, China's all-embracing maritime influence, 2019, disponible en: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-all-embracing-maritime-influence/>, último acceso: 30 de agosto de 2020.

portacontenedores como es el caso de la naviera *Cosco Shipping Lines* que cuenta con 488 embarcaciones.²⁶⁹

Debido al crecimiento sustancial del sector marítimo, se creó *La Asociación de Aseguramiento Mutuo de Armadores de China (China Shipowners Mutual Assurance Association)* que se fundó el 1 de enero de 1984 en Pekín.²⁷⁰

4.6.4.1 Panorama general del P&I Club en China

En rasgos generales el P&I Club chino ofrece a sus miembros coberturas similares a las de los demás mercados aseguradores a nivel mundial, es decir, una cobertura de responsabilidad civil frente a terceros básica y especializada, sin embargo, el plus que podemos encontrar es que protege contra riesgos de guerra, dependiendo el tipo de embarcación.

Asimismo, cuenta con sus propias reglas y una red global de más de 430 corresponsales en más de 140 países con la finalidad de que los miembros puedan recibir asistencia profesional e inmediata en caso de emergencia.²⁷¹

Además, cuenta con firmas especializadas en el sector marítimo para poder brindar inspectores, investigación probatoria, manejo de reclamos, prevención de pérdidas y asesoramiento legal. Finalmente se ha expandido activamente en el extranjero incorporando a socios de diversas partes del mundo.

²⁶⁹ Alphaliner TOP 100, 2020, disponible en : <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>, último acceso: 30 de agosto de 2020.

²⁷⁰ China Shipowners Mutual Assurance Association, About Club, disponible en: http://www.cpiweb.org/cpiwebmanager/pages/about.jsp?type=XHGK&menuCode=XHGK&SYSMOD ULE_ID=1426, último acceso: 30 de agosto de 2020.

²⁷¹ *Idem*.

Conclusiones

Primera. – El seguro marítimo representa un elemento fundamental para la industria marítima, ya que permite a las personas garantizar su patrimonio a través de un seguro que se encarga de cubrir riesgos que se presenten en la operación marítima.

Segunda. – El seguro marítimo es una figura antigua, pero sin duda de suma importancia para la industria marítima, ya que, a través del tiempo, diversas civilizaciones utilizaban una figura jurídica similar al seguro; como es el caso del *préstamo a la gruesa* que resulta ser un antecedente importante porque tenía la finalidad de garantizar los bienes de los comerciantes. En este sentido el seguro marítimo cada vez se consideraba más necesario para la operación de este sector.

Tercera. – Es importante considerar que el seguro marítimo, si bien toma como base la doctrina del seguro en general, no resulta suficiente para su desarrollo, interpretación y análisis, en virtud de que es un tema especializado, ya que, a lo largo de su progreso dentro del sector marítimo, se generaron sus propios principios, costumbres, tipos de seguros y riesgos asegurables conformando su propio mercado asegurador. Sin duda la mayor parte se concentró dentro del mercado asegurador inglés, no obstante, otras demarcaciones geográficas tomaron como base el sistema anglosajón, pero crearon sus propios mercados aseguradores de acuerdo con el tipo de negocio y lugar de interés.

Cuarta. – Las disposiciones generales aplicables en materia de seguros son de carácter nacional e internacional dentro del sistema jurídico mexicano que tienen la finalidad de interpretar y garantizar el sistema de seguros. Sin embargo, estas disposiciones resultan ser insuficientes en algunos supuestos, en virtud de que la industria marítima se rige bajo criterios internacionales principalmente de carácter anglosajón.

Asimismo, resultaría necesario que se revise a detalle la norma aplicable, ya que en ocasiones esta desactualizada. Baste, como muestra lo establecido en el artículo 6, fracción VIII de la *LNCM* donde se establece como norma supletoria la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, sin embargo, esta disposición se encuentra abrogada, por esta razón resulta eficaz acudir a criterios y normativa internacional.

Quinta. – La normatividad mexicana establece un seguro obligatorio de protección e indemnización para las embarcaciones o artefactos navales que se encuentren dentro de aguas mexicanas, ahora bien, es indispensable señalar que al ser una industria lucrativa y representar un contrato entre empresarios dotados de un poder de contratación equitativo. No resulta de igual forma para todos los comerciantes por esta razón es necesario hacer un análisis sobre los buques de embarcaciones deportivas y de recreo, ya que conforme a la ley no se realiza una distinción y son sometidos a contratar con aseguradoras comerciales del mundo marítimo mostrando una evidente desigualdad.

Sexta. - Las cláusulas Internacionalmente conocidas y aceptadas resultan ser de gran importancia para los contratos de seguro marítimo, ya que son vinculantes, reconocidas y establecidas por agrupaciones conformadas por grupos de expertos en la materia a nivel internacional con la finalidad de elaborar pólizas y cláusulas uniformes con un estándar de carácter internacional reconocidas y aceptadas por la comunidad marítima para poder facilitar su comprensión y resolución de futuras disputas, pero en ocasiones estas cláusulas resultan ser limitativas para los asegurados o miembros, ya que limitan la cobertura a un cierto monto y un tipo de riesgo; aun cuando sean cláusulas que sean todo riesgo, mantienen exclusiones y excepciones particulares como es el caso de los ciber ataques, guerra, conflictos políticos y terrorismo.

Séptima. – Las compañías de seguro comerciales no cubren todos los riesgos de la actividad marítima, por esta razón se crearon sociedades con base mutualista denominadas *P&I Clubes* que tienen el objetivo de cubrir aquellos riesgos que un seguro convencional no pueda cubrir de modo que forman parte del mercado de seguros, sin embargo, México no cuenta con un P&I Club propio y los comerciantes mexicanos interesados tienen que acudir a través de intermediarios para cubrir esta necesidad sometiéndose a nuevas dificultades, ya que la mayor parte de estas sociedades se rigen bajo derecho extranjero.

Octava. – Los miembros o socios que contraten un seguro convencional o se incorporen a un P&I club extranjero, se encuentran en una posición de desigualdad porque desconocen el sistema jurídico extranjero al que se someten dichas corporaciones. Asimismo, en caso de controversia tienen que acudir a tribunales o autoridades extranjeras para hacer valer sus derechos.

Bibliografía

Libros

ARROYO Martínez , I. (2015). *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)* (Tercera ed.). España, España: Civitas.

CLAVERO Ternero, M. (1992). *Clubs de P&I*. España: IEEM.

CRUZ Barney, Ó. (1998). *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX*. Ciudad de México, México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM.

DE RODE, H. (2017). *Les contrats d'assurance particuliers* (Primera ed.). Bélgica: Larcier.

ENRÍQUEZ Rosas, J. D. (1998). *El buque : una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM.

GABALDÓN García, J. L. (2012). *Curso de derecho marítimo internacional: derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*. España: Marcial Pons.

GABALDÓN García, J. L., & Ruiz Soroa, J. M. (2006). *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*. Madrid: Marcial Ponds, Ediciones Jurídicas y Sociales.

GARCÍA Gil, F. J. (2011). *Las pólizas de seguro, Legislación comentada, jurisprudencia, formularios*. España: La Ley.

GIRGADO Perandones, P. (2015). *La póliza estimada, la valoración convencional del interés en los seguros de daños*. España: Marcial Pons.

GONÇALVES Pimenta, M. (2009). *Responsabilidad civil del práctico*. Brasil: Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante.

GONZÁLEZ-LEBRERO, R. A. (1998). *Curso de Derecho de la Navegación*. Bilbao, España: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.

GUARDIOLA Lozano, A. (1990). *Manual de Introducción al Seguro*. España: Mapfre.

HILL Prados, M. C. (1992). *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*. España: José María Bosch.

MEDINA Magallanes, P. (2011). *Ley sobre el Contrato de Seguro*. México: Porrúa.

PELÁEZ, M. (1994). *Historia del Derecho de la Navegación I. Trabajos de Teoría e Historia de Derecho Marítimo y de Derecho Aeronáutico*. Barcelona, España: Gráficas Cometa.

PÉREZ-SERRABONA González, J. (2003). *La póliza y la documentación del contrato de seguro*. España: Comares.

SALGADO y Salgado, J. E. (2012). *Manual de Derecho Marítimo (Vol. II)*. Saarbrücken, Alemania: Académica española.

SÁNCHEZ Flores, O. G. (2007). *La institución del seguro privado en México (Vol.)*. México: Porrúa.

SECRETARÍA DE MARINA, C. (2017). *Derecho Marítimo Internacional*. México: Secretaría de Marina-Armada de México, Universidad Naval, Centro de Estudios Superiores Navales, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Derecho.

SIERRA Noguero, E. (2017). *El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques, Cuadernos de la Fundación Mapfre*. España: Fundación Mapfre.

SOROA, J. L. (2002). *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, España: Marcial Ponds.

VALLE Tejada, V. (2018). *Del contrato de seguro marítimo, de las embarcaciones de recreo y los P&I Clubs*. España: Editorial Dykinson .

VEIGA Copo, A. (2010). *Carácteres y elementos del contrato de seguro: póliza y clausulado* (Primera ed.). Colombia: Biblioteca Jurídica Diké.

VEIGA Copo, A. B. (2017). *Tratados del Contrato de Seguro* (Vol. II). España,: Thomson Recuters.

LAMBETH, R. (1986). *Templeman on Marine Insurance, Its Principles and Practice*. Reino Unido: PITMAN Publishing limited

Diccionario

Instituto Superior de Técnicas y Prácticas Bancarias. (1999). *Diccionario de Finanzas*. Madrid, España: Instituto Superior de Técnicas y Prácticas Bancarias.

Revistas

CRAWFORD Crawford, J. (2019). Ciberataque al Transporte Marítimo ¿Una amenaza o ciencia Ficción?. *Revista de Marina*, 15-23.

HERSCHAFT, J. (2005). Not Your Average Coffee Shop: Lloyd's of London - A Twenty-First-Century Primer on the History, Structure, and Future of the Backbone of Marine Insurance. *Tulane Maritime Law Journal*, 29, 169-186.

HUDSON, N. G. (1996). The York-Antwerp Rules: Background to the changes of 1994. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 469-470.

JARAMILLO Jaramillo, C. (2010). *Derecho de Seguros: Estudios y escritos jurídicos* (Primera ed., Vol. II). Colombia: Temis.

RONNEBERG , N. J. (1990). An Introduction to the Protection & Idemnity Clubs and the Marine. *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 1-20.

SIMON, S. I. (1981). The dilemma of war and military exclusion clauses in insurance contracts. *American Business Law Journal*, 233-266.

SOLOMON Huebner. (1995). The Development and Present Status of Marine Insurance in the United States. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 241-272.

TILLEY, M. (1986). The Origin and Development of the Mutual Shipowners' Protection & (and) Indemnity Associations. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 261.

VELÁZQUEZ Elizarrarás, J. C. (2015). Tres vertientes del derecho internacional marítimo: derecho del mar, marítimo y de la navegación y su recepción en el orden "bioceánico". *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, 817-853.

VICENTE, C. (1995). War Risk Insurance. *Neptunus*, 1-19.

Páginas Webs

Alphaliner TOP 100. (2020). Alphaliner TOP 100. Obtenido de Alphaliner TOP 100: Obtenido de <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>

American Institute of Marine Underwriters . (2013). American Institute of Marine Underwriters . Obtenido de American Institute of Marine Underwriters : <http://www.aimu.org/forms/cargoexp.html>

American Institute of Marine Underwriters, . (2009). American Institute of Marine Underwriters, . Obtenido de American Institute of Marine Underwriters, : <http://www.aimu.org/forms/HullClauses2009.pdf>

American Institute of Marine Underwriters. (2009). American Institute of Marine Underwriters. Obtenido de American Institute of Marine Underwriters: <http://www.aimu.org/forms/HullClauses2009.pdf>

American Institute of Marine Underwriters. (2013). American Institute of Marine Underwriters. Obtenido de American Institute of Marine Underwriters: <http://www.aimu.org/forms/AllRisks.pdf>

American Institute of Marine Underwriters. (2020). Obtenido de <https://aimuedu.org/>

American Institute of Marine Underwriters. (2020). Obtenido de http://www.aimu.org/forms/Background_AIMU_Cyber_Exclusion_cargo_12202019.pdf

American Institute of Marine Underwriters. (2020). Obtenido de http://www.aimu.org/forms/AIMU_Cyber_Exclusion_cargo_12202019.pdf

American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Associatio. (2020). American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Associatio. Obtenido de American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Associatio: <https://www.american-club.com/page/history>

AMT Insurance. (s.f.). AMT Insurance. Obtenido de AMT Insurance: <http://www.amt-insurance.com/en/insure/water/limitation-of-liability-for-maritime-claims/>

Aseguradora Fenix Directo. (s.f.). Fénix Directo. Obtenido de Fénix Directo: <https://www.fenixdirecto.com/es/diccionario-seguros/c/carta-de-garantia#>

BRITANNIA P&I . (2020). BRITANNIA P&I . Obtenido de Britannia P&I : <https://britanniapandi.com/about/group-profile/>

China Shipowners Mutual Assurance Association. China Shipowners Mutual Assurance Association. Obtenido de China Shipowners Mutual Assurance Association:

http://www.cpiweb.org/cpiwebmanager/pages/about.jsp?type=XHGK&menuCode=XHGK&SYSMODULE_ID=1426

Clúster Marítimo Español. (2016). Clúster Marítimo Español. Obtenido de Clúster Marítimo Español. Obtenido de <https://www.clustermaritimo.es/2016/10/18/la-averia-gruesa-reglas-de-york-y-amberes-2016/>, último acceso: 14 de enero de 2020.

Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros. (2016). Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros. Obtenido de Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros: <https://www.gob.mx/condusef/prensa/sabes-que-es-una-mutualista#:~:text=A%20diferencia%20de%20las%20instituciones,indispensable%20para%20cubrir%20los%20gastos>

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante . (s.f.). Gobierno de México. Obtenido de Gobierno de México: <https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/reconocimiento-a-clubes-de-p-i>

Cornel Law School. (s.f.). Cornell Law School. Obtenido de Cornell Law School: <https://www.law.cornell.edu/supct/cert/07-219>

Diario Oficial de la Federación. (21 de Noviembre de 1963). Diario Oficial de la Federación. Obtenido de Diario Oficial de la Federación: https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=204743&pagina=14&seccion=0

Diario Oficial de la Federación. (21 de noviembre de 1963). Diario Oficial de la Federación. Obtenido de Diario Oficial de la Federación: https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=204743&pagina=15&seccion=0

Diario Oficial de la Federación. (06 de marzo de 1992). Diario Oficial de la Federación. Obtenido de Diario Oficial de la Federación: http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4654162&fecha=06/03/1992

Diario Oficial de la Federación. (4 de enero de 1994). Diario Oficial de la Federación. Obtenido de Diario Oficial de la Federación: https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=200363&pagina=48&seccion=0

Diario Oficial de la Federación. (7 de octubre de 1889). Diario Oficial de la Federación. Obtenido de Diario Oficial de la Federación: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/ccom/CCom_orig_07oct1889_im a%20dip.pdf

Fédération française de l'assurance. (2012). Fédération française de l'assurance. Obtenido de Fédération française de l'assurance: www.ffa-assurance.fr

Fondo Monetario Internacional. (2020). Fondo Monetario Internacional. Obtenido de Fondo Monetario Internacional: <https://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>

Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. (2018). Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Obtenido de Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por

hidrocarburos: <https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/WEB-IOPC-Text-of-Conventions-SPANISH.pdf>

Fundación Mapfre. (2015). Obtenido de https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/imagen_id.cmd?idImagen=1097831

Fundación Mapfre. (2019). Fundación Mapfre. Obtenido de Fundación Mapfre: https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/g/guidon-de-la-mer.jsp

Fundación Mapfre. (2020). Fundación Mapfre. Obtenido de Fundación Mapfre: https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/f/flete.jsp

Fundación Mapfre. (enero de 2020). Fundación Mapfre. Obtenido de Fundación Mapfre: https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/s/salvamento.jsp

Fundación Mapfre. (s.f.). Fundación Mapfre. Obtenido de Fundación Mapfre: https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/p/poliza-de-seguro.jsp

Gard. (s.f.). Gard. Obtenido de Gard: http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20747884&p_document_id=20747880

Gobierno de México. (2017). Comisión de Apelación y Arbitraje del Deporte. Obtenido de Comisión de Apelación y Arbitraje del Deporte: <https://www.gob.mx/caad/articulos/procedimiento-de-arbitraje-en-amigable-composicion-caad-00-001?idiom=es#:~:text=La%20amigable%20composici%C3%B3n%20es%20un,No.>

Gobierno de México. (2020). Tratados Internacionales celebrados por México. Obtenido de https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/muestratratado_nva.sre?id_tratado=416&depositario=0

Hellenic Shipping News Worldwide . (2019). Hellenic Shipping News Worldwide . Obtenido de Hellenic Shipping News Worldwide : <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-all-embracing-maritime-influence/>

Institute of London Underwriters. (2013). Institute of London Underwriters. Obtenido de Institute of London Underwriters: <http://www.ilu.org.uk/history.html>

International Maritime Organization. (2020). International Maritime Organization. Obtenido de International Maritime Organization: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx).

International Maritime Organization. (2020). International Maritime Organization. Obtenido de International Maritime Organization: <http://www.imo.org/en/ourwork/legal/pages/unitednationsconventiononthelawofthesea.aspx>.

International Maritime Organization. (2020). International Maritime Organization. Obtenido de International Maritime Organization: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx).

International Risk Management Institute, Inc. (IRMI). (s.f.). International Risk Management Institute, Inc. (IRMI). Obtenido de International Risk Management Institute, Inc. (IRMI): <https://www.irmi.com/term/insurance-definitions/protection-and-indemnity-insurance>.

International Risk Management Institute. (2020). International Risk Management Institute. Obtenido de International Risk Management Institute: <https://www.irmi.com/term/insurance-definitions/arbitration-clause>

International Transport: Intermediaries Club. (2017). International Transport: Intermediaries Club. Obtenido de International Transport: Intermediaries Club: https://www.itic-insure.com/fileadmin/uploads/itic/Documents/2017_Rules_in_Spanish.pdf.

International Underwriting Association. (2016). Cyber Risks and Insurance: an Introduction to Cross Class Cyber Liabilities. Reino unido : International Underwriting Association of London Limited .

ITF: Seafarers. (s.f.). ITF: Seafarers. Obtenido de ITF: Seafarers: <https://www.itfseafarers.org/es/focs/qu%C3%A9-son-las-banderas-de-conveniencia-bdc-#:~:text=Un%20buque%20con%20bandera%20de,contratar%20mano%20de%20obra%20barata>.

JAPAN P&I CLUB. (2020). JAPAN P&I CLUB. Obtenido de JAPAN P&I CLUB: <https://www.piclub.or.jp/en/about/history>.

Lloyd's List. (2019). Lloyd's List, Maritime intelligence, informa. Obtenido de Lloyd's List, Maritime intelligence, informa: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/about-us>.

Malavé Boada, T. R. (s.f.). Legaliter, Maritime. Obtenido de Legaliter, Maritime: <http://legaliter.co.ve/index.php/el-principio-de-universalidad-del-riesgo-en-el-seguro-maritimo-venezolano/>.

Marco Jurídico Contraloría. (2019). Contraloría Ciudad de México. Obtenido de Contraloría Ciudad de México: <http://www.contraloriadf.gob.mx/contraloria/cursos/MARCOJURIDICO/paginas/sl.php>.

Marsh & McLennan Companie. (2014). Cyber Insurance, Cyber Risk: Filling The Coverage Gap. Obtenido de <https://www.oliverwyman.com/content/dam/marsh/Documents/PDF/UK-en/Cyber%20Gap%20Insurance%20Cyber%20Risk%20Filling%20the%20Coverage%20Gap-07-2014.pdf>.

Merodio López, J. (s.f.). M&L Estudio Legal. Obtenido de M&L Estudio Legal: http://www.ml-estudiolegal.com.mx/publicaciones/fundamentos_de_seguro_maritimo.pdf.

Merriam-Webster. (2020). Merriam-Webster. Obtenido de Merriam-Webster: <https://www.merriam-webster.com/legal/Lord%20Campbell%27s%20Act>.

México, Gobierno de. (2015). Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros. Obtenido de Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros: <https://www.gob.mx/condusef/prensa/conoces-el-sistema-arbitral>.

Organisation for Economic Co-operation and Development . (2017). Enhancing the Role of Insurance in Cyber Risk Management. Francia: OECD. Obtenido de <https://www.oecd.org/daf/fin/insurance/Enhancing-the-Role-of-Insurance-in-Cyber-Risk-Management.pdf>.

Organización Marítima Internacional . (Julio de 2017). Organización Marítima Internacional . Obtenido de Organización Marítima Internacional : http://www.imo.org/es/ourwork/security/guide_to_maritime_security/paginas/cyber-security.aspx.

Organización Marítima Internacional. (Enero de 2020). Organización Marítima Internacional. Obtenido de Organización Marítima Internacional: <http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/paginas/international-convention-on-salvage.aspx>.

Price Waterhouse Coopers. (2017). Riesgo cibernético: iluminación a través de la gestión del riesgo de la información. Obtenido de <https://www.pwc.com.au/consulting/assets/cyber-risk-paper-july2017.pdf>(2020). Obtenido de <http://www.iuaclauses.co.uk/site/cms/contentChapterView.asp?chapter=21>.

Provissa. (s.f.). Provissa. Obtenido de Provissa: <http://capacitacion.provissa.com/seguros/textos/cond7.htm>.

Real Academia Española. (2020). Real Academia Española. Obtenido de Real Academia Española: <https://dle.rae.es/pecio>.

Sandercock, J. (2003). Sandercock, John ;. Obtenido de Sandercock, John ;: http://www.johnsandercock.com/group/clubs_history.html.

Sandercock, J. (2017). John Sandercock. Obtenido de http://www.johnsandercock.com/group/History_of_The_American_Club.html.

Secretaría de Marina. (Enero de 2020). Secretaría de Marina. Obtenido de Secretaría de Marina: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/464812/14.-CONVENIO_INTERNACIONAL_SOBRE_SALVAMENTO_MAR_TIMO__1989_SALVAGE_89.pdf.

Skuld . (2020). Skuld . Obtenido de Skuld : <https://www.skuld.com/about/>.

The International Underwriting Association of London Limited. (2018). The International Underwriting Association of London Limited. Obtenido de The International Underwriting Association of London Limited: https://www.iua.co.uk/IUA_Member/About/IUA_Member/About_the_IUA/About_the_IUA_homepage.aspx?hkey=e86110b6-e04f-4c13-87b9-7ef2e6f71e09.

The Swedish Club. (s.f.). The Swedish Club. Obtenido de The Swedish Club: <https://www.swedishclub.com/insurance/p-and-i/p-and-i/>.

U.S. Government Publishing Office. (2011). Navigation and navigable waters. Obtenido de Navigation and navigable waters: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2011-title33/html/USCODE-2011-title33.htm>.

Universidad de Valencia. (s.f.). Universidad de Valencia. Obtenido de Universidad de Valencia: <https://www.uv.es/capelo/Norden.html>

Uría Menéndez. (2008). Uría Menéndez. Obtenido de Uría Menéndez: https://www.uria.com/documentos/circulares/142/documento/742/2008_04.htm?id=742.

YORK-ANTWERP RULES 2016 (2016). Obtenido de YORK-ANTWERP RULES 2016: https://www.aadm.org.ar/old_site/Antwerp_Rules_2016_Final.pdf

Zurich. (enero de 2019). Zurich. Obtenido de Zurich: <https://www.zurich.com.mx//media/project/zwp/mexico/docs/regulaciones/terminos-y-condiciones/daos-seguro-de-transporte-de-mercancas.pdf?la=es-mx&hash=CC00CE4F9C4A062AF8D2E8C2A38380BB>.

Normatividad

Código de Comercio.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, disponible en: https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/muestratratado_nva.sre?id_tratado=416&depositario=0.

Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1971, disponible en: http://www.cameintram.org/documentos/convenciones/CONVENIO_INTERN

ACIONAL_DE_CONSTITUCION_DE_UN_FONDO_INTERNACIONAL_DE_INDEMNIZACION_DE_DANOS_CAUSADOS_POR_LA_CONTAMINACION_DE_HIDROCARBUROS.pdf.

Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1969, disponible en:https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/LOTAIP2015_Convenio-Internacional-sobre-Responsabilidad-Civil-por-daños-causados-por-la-contaminación-de-las-Aguas-del-Mar-por-Hidrocarburos-1969-y-su-Protocolo-de-1992-donde-sea-aplicable.pdf.

Convenio internacional sobre salvamento marítimo de 1910, disponible en:[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/464812/14.-, CONVENIO_INTERNACIONAL_SOBRE_SALVAMENTO_MAR_TIMO__1989_SALVAGE_89.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/464812/14.-CONVENIO_INTERNACIONAL_SOBRE_SALVAMENTO_MAR_TIMO__1989_SALVAGE_89.pdf).

Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976, disponible en:<http://www.sct.gob.mx/JURE/doc/146-reclamaciones-der-maritimo.pdf>.

Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Ley de Protección y Defensa al Usuario de Servicios Financieros.

Ley de Sociedades Mercantiles.

Ley de Sociedades Mercantiles.

Ley del Contrato de Seguro.

Marine Insurance Act (Ley de seguros Marítimos del Reino Unido de 1996). Disponible en: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/data.pdf>.

Navigation and navigable Waters (Ley de Navegación y aguas navegables de los *Estados Unidos de América* de 2011). Disponible en: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2011-title33/html/USCODE-2011-title33.htm>

Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Reglas de York-Amberes de 2004, disponible en: <http://www.jssusa.com/assets/Uploads/GA-papers/YAR04Esp.pdf>, último acceso: 9 de enero de 2020.

Otros

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). (1989). *Cláusulas tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de cascos y el seguro marítimo de la carga NACIONES UNIDAS. Estados Unidos de América: ONU.*

Naciones Unidas. (1982). *Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo. Estados Unidos de América: Secretaría de la UNCTAD.*

Quintana Adriano, E. (2018). *La vigencia del Código de Comercio de 1890.* México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones jurídicas.

Sección Española,; Asociación Internacional de Derecho de Seguros. (2019). *Seguros de transporte marítimo y terrestre 5° aniversario de la LNM y 10° de la LCTT.* ESPAÑA: SEAIDA.