

Seguro de Cascos Marítimos

César Salerno Martínez
Perito Naval

Primer Tema

TIPOS DE SEGUROS RELACIONADOS CON CASCO

Seguro de cascos

- Es la rama del seguro específica para proteger a todo tipo de embarcaciones, de todos los riesgos relacionados con la aventura marítima o la travesía fluvial o lacustre.
- Todas las embarcaciones, ya sean comerciales, de transporte de cargas, de pasajeros, buques pesqueros, buques factoría, o de placer y/o esparcimiento, están expuestas a todo tipo de riesgos cada vez mayores y más frecuentes, los cuales pueden ser transferidos parcialmente a una aseguradora.

Cubren:

- Casco y Maquinaria.- Hull & Machinery.
- Protección e Indemnización.- Protection & Indemnity.
- Flete, pérdida de flete.- Freight, Loss of Hire.
- Gastos legales y demora.- Defence and Demurrage.
- Responsabilidad Legal civil.- Civil Liability.
- Salvamento.- Salvage.

Los riesgos de pérdidas o daños a que están expuestas las propiedades mientras se encuentran en el mar, se denominan ***averías***.

Las ***averías*** pueden ser de daños o gastos.

Las ***averías de gastos*** son desembolsos extraordinarios e imprevistos incurridos durante la navegación para la conservación de la nave **y/o** la carga. (Ej.: puerto de refugio).



TERRORISMO

El concepto *avería* es propio y único del derecho marítimo

No sólo describe el deterioro o destrucción física de una propiedad. Tiene una connotación jurídica

Por regla general “las cosas perecen para su dueño”

En el caso de *averías* la situación es distinta, pues en ciertos casos la pérdida tiene que ser soportada por una “comunidad” de personas.

AVERÍAS SIMPLES Y AVERÍAS GRUESAS

Son *averías comunes o gruesas*, cuando el daño a la nave **y/o** la carga ha sido *intencionalmente* producido por el Capitán para salvar la “aventura común” (el buque y la carga) de un peligro común.

La *avería gruesa o común*, a diferencia de la *simple*, no es un *accidente* sino una *decisión* del capitán.

Ej.: “echazón”; varada voluntaria.



Pero no basta que sea una ***decisión***, también tiene que ser tomada *en beneficio común*: del buque y la carga (u otros intereses a bordo).

Ej.: varar intencionalmente una nave “en lastre”; desviarse a un puerto de refugio para evitar la pérdida de carga refrigerada.

AVERIA GRUESA

Regulada por:

1. M.I.A.
2. Cláusulas del Instituto
3. Reglas de York Amberes (1994 -2004)

Considerada además en el contrato de fletamento.

AVERIA GRUESA O GENERAL

Principio:

Lo que ha sido destruido por el bien de todos, debe ser reemplazado por la contribución de todos.

AVERIA GRUESA O GENERAL

- Serán averías gruesas o comunes, por regla general, todos los daños y gastos que se causen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento, o ambas cosas a la vez, de un riesgo conocido y efectivo.

- Art. 824 Código de Comercio Peruano

AVERIA GRUESA O GENERAL

- ***"Existe un acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, se ha efectuado o contraído, intencional y razonablemente, algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro a los bienes comprometidos en una expedición marítima."***
- **Reglas de York-Amberes**

Avería General y Echazón

Echazón:

Consiste en arrojar mercadería al agua, a fin de salvar el buque cuando se halla en peligro.

ELEMENTOS DE LA AVERIA GRUESA O GENERAL

- 1. EL PELIGRO**
- 2. LA VOLUNTAD**
- 3. EL SACRIFICIO**
- 4. EL INTERES O BENEFICIO COMUN**
- 5. EL EXITO**

AVERIA GRUESA O GENERAL

- 1. Los efectos o metálicos invertidos en el rescate del buque del cargamento apresado por enemigos, corsarios o piratas; y los alimentos, salarios y gastos del buque detenido mientras se hiciere el arreglo del rescate.
-
- 2. Los efectos arrojados al mar para aligerar el buque, ya pertenezcan al cargamento, ya al buque o a la tripulación; y el daño que por tal acto resulte a los efectos que se conserven a bordo.
-
- 3. Los cables y palos que se corten o inutilicen, las anclas y las cadenas que se abandonen para salvar el cargamento, el buque o ambas cosas.

AVERIA GRUESA O GENERAL

4. Los gastos de alijo o trasbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto o rada, y el perjuicio que de ellos resulte a los efectos alijados o trasbordados.
- 5. El daño causado a los efectos del cargamento, por la abertura hecha en el buque para desaguarlo e impedir que zozobre.

- Art. 824 Código de Comercio Peruano

AVERIA GRUESA O GENERAL

- 6. Los gastos hechos para poner a flote un buque encallado de propósito con objeto de salvarlo.
- 7. El daño causado en el buque que fuera necesario abrir, agujerear o romper, para salvar el cargamento.
- 8. Los gastos de curación y alimento de los tripulantes que hubieren sido heridos o estropeados defendiendo o salvando el buque.

AVERIA GRUESA O GENERAL

- 9. Los salarios de cualquier individuo de la tripulación detenido en rehenes por enemigos, corsarios o piratas, y los gastos que cause en su prisión, hasta restituirse al buque o a su domicilio, si lo prefiriese.
-
- 10. El salario y alimento de la tripulación del buque fletado por meses, durante el tiempo que estuviera embargado detenido por fuerza mayor u orden del gobierno, o para reparar los daños causados en beneficio común.
- 11. El menoscabo que resultare en el valor de los géneros vendidos en arribada forzosa, para reparar el buque por causa de avería gruesa.
- 12. Los gastos de liquidación de la avería.

AVERIA GRUESA O GENERAL

- **REGLA A (Reglas de York-Amberes):**
- *"Existe un acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, se ha efectuado o contraído, intencional y razonablemente, algún sacrificio o gasto **extraordinario** para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro a los bienes comprometidos en una expedición marítima."*

Caso de Estudio

JOSEPH WATSON & SON LTD. v.
FIREMEN'S FUND INSURANCE Co. OF SAN
FRANCISCO
(1922)

DEFINICION: SACRIFICIO O GASTO EXTRAORDINARIO

1. Wilson v. Bank of Victoria (1867)
2. Hingston v. Wendt (1876)
3. Societe Nouvelle D'armement v. Spillers & Bakers Ltd. (1917)

Si el daño al buque o la carga no es la consecuencia de una *decisión* de ***avería gruesa***, entonces se trata de un *accidente* o ***avería particular***, de modo que la ***avería particular*** es la regla general en materia de riesgos marítimos.

No siempre es fácil distinguir entre *averías gruesas y particulares*

Ej.: daños por incendio y daños por medidas para combatir el incendio

LAS AVERÍAS GRUESAS

Reglas de York & Amberes (Y&A)

Lloyd's Average Bond

Average Guarantee

La *avería gruesa* supone la existencia previa de una *avería particular*, en cuanto causa de la decisión de *avería gruesa*

Las *decisiones* de ***avería gruesa*** las toma el Capitán. Por tanto son “imputables” al armador (el armador responde por los hechos del Capitán).

Las *decisiones* de ***avería gruesa*** pueden consistir en sacrificios (el buque se vara intencionalmente) o gastos extraordinarios (solicitud de remolque, puerto de refugio). En ambos casos son perjuicios o desembolsos que inicialmente asume el armador.

El armador tiene derecho a que los propietarios de la carga le “reembolsen” proporcionalmente los sacrificios o gastos extraordinarios.

Los armadores tienen derecho a retener la carga, hasta tanto los propietarios de ella otorguen garantías de contribución: *Lloyd's Average Bond; Average Guarantee*

Las contribuciones de las *averías gruesas* las determinan los *Average Adjusters* nominados por los armadores, aplicando las *Reglas de York & Amberes*.

Si el armador (su Capitán) es *responsable* de la ***avería particular*** que dio lugar a la ***avería gruesa***, no tiene derecho a cobrar reembolso a la carga.

La *responsabilidad* del armador frente a la carga que transporta dependerá de las normas (Reglas) que aplican al Conocimiento de Embarque (B/L).

Si aplican las Reglas de La Haya y Visby, el armador no responde por las *faltas náuticas* (negligencia del Capitán y tripulación), de modo que muy probablemente tendrá derecho a exigir el reembolso.

Si aplican las Reglas de Hamburgo, es más difícil que el armador pueda reclamar el reembolso. Bajo las Reglas de Hamburgo el armador es responsable de las negligencias del Capitán y la tripulación.

Sin embargo, a pesar de la cuestión de la *responsabilidad armatorial*, la ***avería gruesa*** tiene que ser liquidada de todos modos.

SALVAMENTO

El premio o remuneración que se debe

Convención Internacional de Salvamento, 1989

Lloyd's Open Form (LOF)

Salvage Guarantee

El ***premio*** o ***remuneración*** que los propietarios de los bienes salvados en el mar le deben a los ***salvadores*** , es un riesgo propiamente marítimo. ***Avería gruesa o particular***, según las circunstancias

El *salvamento* se caracteriza por:

- (i) que los bienes salvados hayan estado en peligro en el agua;
- (ii) que el auxilio lo preste una persona ***que no está obligada a prestarlo;***
- (iii) quién presta el auxilio sólo tiene derecho a remuneración contra resultado exitoso.

Salvamento

- Para el propietario de los bienes salvados es una ***avería particular o común***;
- Para el ***salvador*** es un negocio.

El salvamento de vidas humanas no califica dentro de esta institución.

Hay propiamente “salvamento” cuando la asistencia se presta espontáneamente, sin contrato previo, de manera que la remuneración del salvador queda para ser determinada posteriormente, sobre la base del valor residual de los bienes salvados y los esfuerzos desplegados por el salvador

Pero el “salvamento” no pierde su naturaleza si hay contrato previo en condiciones *no cure no pay*

Contratos de salvamento *LOF*

Terminada exitosamente la operación de salvamento, los salvadores tienen derecho a retener las propiedades salvadas.

Liberación contra *Salvage Guarantee*

Si la asistencia se presta bajo un contrato “a todo evento”, no hay salvamento sino un gasto extraordinario.

La remuneración que debe el “salvado” no es una hipótesis de responsabilidad, sino una contraprestación por el servicio.

Por tanto, es una *avería de gastos*

Sin embargo, en materia de salvamento, tratándose de amenazas o daños al medio ambiente, los salvadores pueden cobrar remuneración incluso en el evento que la operación no haya sido exitosa (lo que modifica la regla general).

Tienen derecho a que en las operaciones de salvamento exitosas se considere la destreza y esfuerzos para impedir o disminuir daños al medio ambiente como uno de los criterios para fijar el premio, con cargo a todos los propietarios de los bienes asistidos (buque y carga)

Si la operación de salvamento no ha sido exitosa o el valor de los bienes asistidos no guarda relación con los gastos incurridos para evitar daños al medio ambiente, tienen derecho a que el **buque** les pague una remuneración equivalente a los costos razonables para evitar daños al medio ambiente



Los otros dos riesgos marítimos son:

(i) el abordaje;

(ii) la arribada forzosa

Abordaje es una colisión entre dos o más naves, o cuando por causa de la ola de desplazamiento de una nave se ocasionan daños a otras naves, sus cargas o a las personas que están a bordo de ellas, aunque no llegue a producirse una colisión

La “arribada forzosa” es la entrada necesaria de la nave a un puerto o lugar distinto al de escala

LAS RESPONSABILIDADES

No sólo las *averías* son riesgos marítimos, también las responsabilidades a que están expuestos los titulares que ejercen la navegación

El titular por excelencia de la navegación es el
“armador”

Los “buques” son “industrias productoras de fletes”. De manera que lo relevante no es determinar el “propietario” sino quién lo explota comercialmente.

Tanto el caso del “fletamento” como en el de “transporte de mercancías por mar”, la nave sigue siendo una industria “productora de fletes”.

En el “fletamento”, el armador arrienda su nave, o espacios en su nave, para que otros transporten carga. Cumple su obligación poniendo la nave en condición “navegable” a disposición del “fletador”. No se obliga a transportar carga de un puerto a otro.

Los contratos de fletamento pueden ser:

- A casco desnudo (*bareboat charter party*);
- Por tiempo (*Time charter party*);
- Por viaje (*Voyage charter party*)
- De espacios y/o bodegas (*Slot charter party*)

En el contrato de “transporte de mercancías”, bajo Conocimientos de Embarque o B/L, el armador (“transportador”) se compromete a transportar carga de un puerto a otro.

- “A”, armador/propietario, arrienda la nave (toma la posición de “fletante”) a casco desnudo a
- “B” (el fletador a “casco desnudo”) que sub-arrienda la nave (toma la posición de fletante) por tiempo a
- “C” (el fletador “por tiempo”) que sub-sub-arrienda la nave (toma la posición de fletante) por viaje a
- “D” (el fletador “por viaje”), que sub-sub-sub-arrienda espacios o bodegas en la nave (toma la posición de fletante) a
- “E” (el fletador por “espacios” o transitario), que celebra contratos de transporte con los propietarios de la carga; es decir, emite B/L y toma la posición de “porteador”.

La calidad de “armador” para una misma y única nave se difumina entre distintas personas: de la “A” a la “E”.

Consecuentemente, más que hablar del “armador”, hay que referirse a la “cadena armatorial”

Básicamente porque, en definitiva, el “buque” responde ante terceros cualquiera sea el integrante de la “cadena armatorial” que haya sido el responsable de los daños

Por eso, cuando se habla de responsabilidades armatoriales se suele identificar al “buque” como responsable. No es que el “buque” tenga personalidad jurídica, sino que sobre él o contra él pueden dirigirse las víctimas de los daños que ocasiona su navegación o explotación comercial.

OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL (O.T.M.)

(N.V.O.C.C. Non Vessel Operator Common Carrier o también llamados transitarios)

Celebran contratos de transporte de mercancías con los cargadores (emiten B/L) y, a su vez, luego de consolidar o agrupar la carga, celebran otro contrato de transporte con los contratistas efectivos.

PORTEADORES Y PORTEADORES EFECTIVOS

Porteador: la persona que contrata con el cargador un contrato de transporte de mercancías;

Porteador efectivo: la persona subcontratada por el porteador para ejecutar el todo o parte del contrato de transporte

GRACIAS

