

POLIZAS

PARA EMBARCACIONES Y RELATIVAS AL
NEGOCIO NAVIERO

SEGUROS DE *H&M*

Pólizas de Casco del Instituto



Hull & Machinery

- ▶ La cobertura de Casco y Maquinaria se dá bajo cláusulas específicas y por condiciones particulares de cada mercado, pero en esencia está altamente influenciada por cada mercado, pero en esencia es bastante similar al UK Marine Insurance Act 1906. Algunos ejemplos de cláusulas H&M :
- ▶ Institute Time Clauses – Hulls (ITC–Hulls) ya sea 01/10/1983 o 01/11/1995, o International Hull Clauses (IHC) 01/11/2003 – en el mercado Inglés (Lloyd’s)
- ▶ American Institute Hull Clauses
- ▶ Norwegian Marine Insurance Plan 1996 (version 2007 ó 2003)
- ▶ General Swedish Hull Insurance Conditions of 1 January 2000;
- ▶ Finnish Hull Insurance Conditions (FKV 2001);
- ▶ German DTV–Kaskoklauseln 1978/1994 (Fassung

TIPOS DE POLIZAS DE CASCO

▶ Institute Time Clauses

Son las cláusulas más importantes de este tipo de seguros. Otorgan cobertura usualmente por un período de dos meses.

- ▶ Como la naturaleza y grados de riesgo varían de acuerdo al tipo de buque, tráfico, edad, etc. existen tres subcategorías.

Estas son : –

- ▶ Institute Time Clauses (Hull)
- ▶ Institute Time Clauses (FPA)
- ▶ Institute Time Clauses (Total Loss Only)

Institute Time Clauses (Hull)

- ▶ Provee la máxima cobertura, pero sigue siendo de riesgos enumerados.

Institute Time Clauses (FPA)

- ▶ Es igual a la anterior, pero excluye los daños a la maquinaria.

Institute Time Clauses (TLO)



- ▶ Sólo cubre pérdida total.

El término de *pérdida total* está asociado al derecho del asegurado a **reclamar el pago del monto total asegurado** (sin deducible), mediando la oferta de transferir la propiedad asegurada al asegurador, más allá si hubo o no una pérdida total efectiva.






Por tanto -al igual que en el caso de las *averías*-, los reclamos TLO plantean cuestiones jurídicas y técnicas, relacionadas con el tipo de póliza contratada, con las distintas clases de *pérdida total*, con la dejación o abandono y la aceptación o rechazo de la oferta (pago de la indemnización *con beneficio de salvamento o sin beneficio de salvamento*).

En las coberturas TLO el asegurado sólo tiene a reclamar el monto total asegurado ofreciendo la dejación de los bienes asegurados, y si los aseguradores la rechazan, tiene que acreditar la pérdida total efectiva o constructiva.

En las pólizas “completas”, es facultad del asegurado presentar el reclamo como pérdida parcial o TLO.

Si presenta el reclamo como “pérdida parcial”, tiene derecho a que le indemnicen el costo total de las *reparaciones razonables* (aún cuando superen el monto total asegurado, menos el deducible, pero mantiene la propiedad de los bienes asegurados.



Los aseguradores pueden pagar la pérdida total “con beneficio de salvamento” o sin “beneficio de salvamento”

Si pagan “con beneficio de salvamento”, se hacen dueño de los bienes asegurados y las responsabilidades anexas.

RESUMEN

HAY VARIADOS FORMULARIOS O PÓLIZAS DE CASCO MARÍTIMO (*HULL & MACHINERY o H&M*).

SON POR VIAJE O A TÉRMINO (POR UN PERÍODO DETERMINADO)

LAS MÁS COMUNES SON A TÉRMINO:

INSTITUTE TIME CLAUSES – I.T.C. (INGLESAS)

AMERICAN INSTITUTE HULL CLAUSES – A.I. H.C.
(NORTEAMERICANAS)


LOS COMENTARIOS QUE SIGUEN SON A PARTIR DE LA
INSTITUTE TIME CLAUSES - HULL (1983).

INCLUYE PÉRDIDAS PARCIALES Y TOTALES

1.- NAVEGACION

- ▶ El buque queda cubierto, sujeto a las estipulaciones de este seguro, en todo momento, y se le permite salir o navegar con o sin práctico, realizar viajes de pruebas y asistir y remolcar a buques o embarcaciones en peligro, pero queda convenido que el buque no será remolcado, excepto cuando sea usual, o hasta el primer puerto o lugar seguro cuando necesite asistencia, ni efectuará servicios de remolque o salvamento bajo contrato previamente suscrito por el Asegurado y/o los Armadores y/o Gerentes y/o Fletadores. Esta Cláusula 1.1 no excluye los remolques usuales en relación con la carga y descarga.

EXCLUSIONES GENERALES

- ▶ Actos Dolosos
 - ▶ Contaminaciones radioactivas
 - ▶ Polución marina
 - ▶ Riesgos de energía nuclear
 - ▶ Guerra
 - ▶ Conmoción civil
 - ▶ Huelga
 - ▶ Sobrecarga de la embarcación
- 

EXCLUSIONES GENERALES

- ▶ Vicio Propio (Vicio oculto)
- ▶ Insuficiencia de combustible *
- ▶ Varado intencional en playa para carena
- ▶ Transvase de pesca o captura
- ▶ Minas submarinas y flo
- ▶ Demora




EXCLUSIONES GENERALES


- ▶ Infracciones al reglamento de Capitanías.
- ▶ Remoción de obstrucciones



Pérdida de beneficios

- ▶ Si zarpa de un puerto de arribada forzosa sin dar aviso a la compañía.
 - ▶ Si efectúa remolque
 - ▶ Si se embarcara carga peligrosa.
- 

EXCLUSIONES ESPECIFICAS PARA EMBARCACIONES NO PESQUERAS

- ▶ Gastos de cuarentena
 - ▶ Infracción de contratos de fletamento
 - ▶ Sobre-estadías
 - ▶ Estadías forzosas
 - ▶ Mermas
 - ▶ Defectos de arrumaje
- 

I. CONDICIONES GENERALES COBERTURA


EL ASEGURADOR CUBRE LOS BIENES...

SE TRATA DE UNA PÓLIZA DE “DAÑOS” A LOS BIENES ASEGURADOS, INCLUYENDO LOS GASTOS “SUSTITUTIVOS” DE DAÑOS:


- ▶ CONTRIBUCIONES DE AVERÍA GRUESA;
- ▶ SALVAMENTO;
- ▶ GASTOS DE SALVAMENTO;
- ▶ SUE & LABOUR;

EXCEPCIONALMENTE TAMBIÉN AMPARA RESPONSABILIDAD POR COLISIÓN.

Coberturas típicas

- a. Peligros del mar
 - b. Incendio & explosión
 - c. Robo con violencia
 - d. Piratería
 - e. Contacto con aeronave
 - f. Terremoto, erupciones volcánicas, rayos
 - g. Accidentes en operaciones de carga etc.
 - h. Explosión de calderas
 - i. Rotura de ejes
 - j. Defecto latente
 - k. Negligencia de Capitán, etc.
 - l. Negligencia de reparadores, etc.
 - m. Negligencia de charteadores etc.
 - n. Baratería
- 

Otras Coberturas

- o. Peligros de contaminación
 - p. $\frac{3}{4}$ colisión
 - q. Avería general y salvataje
 - r. Gastos de conservación
 - s. Pérdida Total constructiva
- 

CAUSALES DE RESCISION

- ▶ No declaración del asegurado de alguna condición del buque.

Resolución de contrato

- ▶ No notificar el cambio de nombre y el número de matrícula
- ▶ Venta sin notificar
- ▶ Quiebra
- ▶ Innavegabilidad



II. CLÁUSULAS 4 TERMINACIÓN

Terminación:

- ▶ Por cambio de la Sociedad de Clasificación
- ▶ Por no cumplir las recomendaciones de la sociedad de clasificación.
- ▶ Por término de validez de certificados de clasificación.

Cargas del Asegurado

A. Informar la ocurrencia de la pérdida, daño o avería a LA COMPAÑÍA inmediatamente, esto es, apenas se tome conocimiento de los hechos ... por correo electrónico o teléfono, confirmándolo luego por escrito dentro de los dos (2) días hábiles siguientes.

B. Inmediatamente después de arribar al Puerto mas cercano, presentar el correspondiente **protesto** a la Capitanía de Puerto y enviar copia certificada del citado protesto a LA COMPAÑÍA, luego después de obtenido este documento.

C. Remitir a LA COMPAÑÍA dentro del día hábil siguiente de recibida toda carta, **reclamación** escrita, notificación, administrativa o judicial o

Cargas del Asegurado

- D. Efectuar todo aquel **gasto** que resulte imprescindible para evitar la inminente pérdida del buque o embarcación. la cobertura o rechazo de estos gastos será determinada por el Ajustador designado.
- E. Tomar todas las precauciones necesarias para cuidar o **preservar** el buque o embarcación asegurada y evitar que sobrevenga pérdidas o daños ulteriores.
- F. El ASEGURADO Y por él, el Capitán o Patrón en su representación, si LA COMPAÑÍA lo requiere en caso de accidente, deberán aceptar el remolque del buque o embarcación asegurada al puerto que LA COMPAÑÍA indique.

I. CONDICIONES GENERALES COBERTURA

*NO SE CUBRE EL DAÑO CAUSADO POR USO Y
DESGASTE ORDINARIO...*

ES UN “COSTO OPERATIVO”

I. CONDICIONES GENERALES COBERTURA

... NI AQUÉL QUE SE PRODUZCA POR NO ENCONTRARSE LA NAVE EN CONDICIÓN NAVEGABLE.

I. CONDICIONES GENERALES COBERTURA

LA CONDICIÓN “NAVEGABLE” ES UNA GARANTÍA QUE PESA SOBRE EL ASEGURADO, DE MANERA QUE SI NO SE ACREDITA QUE LA NAVE ESTABA “NAVEGABLE” AL INICIO DE LA COBERTURA, EL ASEGURADO PIERDE SU DERECHO A SER INDEMNIZADO POR ACCIDENTES POSTERIORES

I. CONDICIONES GENERALES COBERTURA

BAJO LA LEY INGLESA ESTA GARANTÍA ES ABSOLUTA O
ESTRICTA

I. CONDICIONES GENERALES DECLARACIONES DEL ASEGURADO

ESTE ES EL “ DEBER DE SINCERIDAD”

CUALQUIER FALSEDAD, RETICENCIA O ERROR A ESTE RESPECTO, LIBERA A LA COMPAÑÍA DE TODA OBLIGACIÓN DE INDEMNIZAR

“ERROR” ES TÍPICAMENTE UNA DECLARACIÓN INVOLUNTARIA QUE NO CORRESPONDE A LA REALIDAD

CONTRATO DE MÁXIMA BUENA FE (*UBERRIMA BONA FIDE*)

GARANTIAS

- ▶ IMPLICITAS
- ▶ EXPRESAS (Se debe cumplir exactamente, así no sea material al riesgo; si no, es irremediable y deviene la póliza en nula)


CLAUSULA 6. EL PACIFICO

CONDICIONES GENERALES OBLIGACIONES DEL ASEGURADO Y SU INCUMPLIMIENTO

GARANTIAS IMPLICITAS:

- ▶ GARANTÍA DE “NAVEGABILIDAD O SEAWORTHINESS”
- ▶ “LEGALIDAD”
- ▶ “PORTWORTHINESS”
- ▶ “CARGOWORTHINESS”

Garantía implícita de navegabilidad o seaworthiness.

- ▶ **El underwriter tiene la carga de la prueba.**
 - ▶ **El buque tiene solamente que demostrar que ha ejercido la debida diligencia.**
 - ▶ **La garantía de seaworthiness está referida para el buque, pero no para las pólizas de P&I.**
- 

Continental Insurance v. Lone Eagle Shipping Ltd. (SDNY 1997)

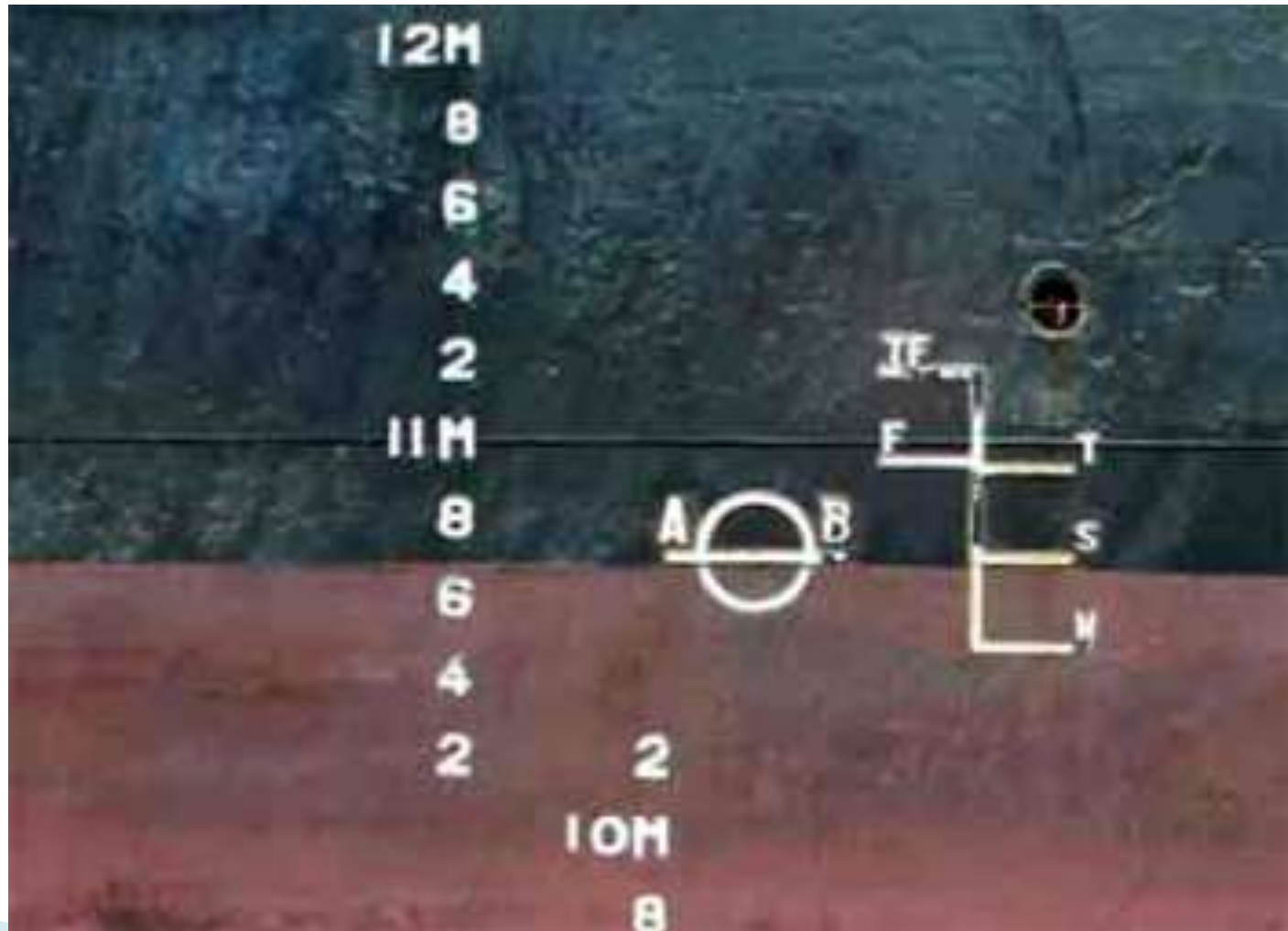
- ▶ **Named perils hull policy AITH Form 1977. Coverage for total loss only.**
- ▶ **M/V “ALPHA STAR” un buque de 21 años de edad Ore/Bulk oil (OBO) reclamó una pérdida total constructiva como resultado de mal tiempo, un peligro de mar.**
- ▶ **Los aseguradores del casco no estuvieron de acuerdo y demandaron, alegando que la nave zarpó en condición de no navegabilidad durante un mal tiempo.**
- ▶ **La corte dictaminó a favor de los aseguradores y declaró como causa próxima al daño sufrido por la M/V “ALPHA STAR” era debido a corrosión en el casco y cuadernas.**

CONDICIONES GENERALES OBLIGACIONES DEL ASEGURADO Y SU INCUMPLIMIENTO

LOS ASEGURADORES PUEDEN IMPONER OTRAS GARANTÍAS (EXPRESAS):

- ▶ CLASIFICACIÓN;
- ▶ VIGILANCIA PERMANENTE;
- ▶ LÍMITE DE CARGA;

CLASIFICACION



VIGILANCIA PERMANENTE



LOAD LINE




CLÁUSULA INGLESA 6 RIESGOS

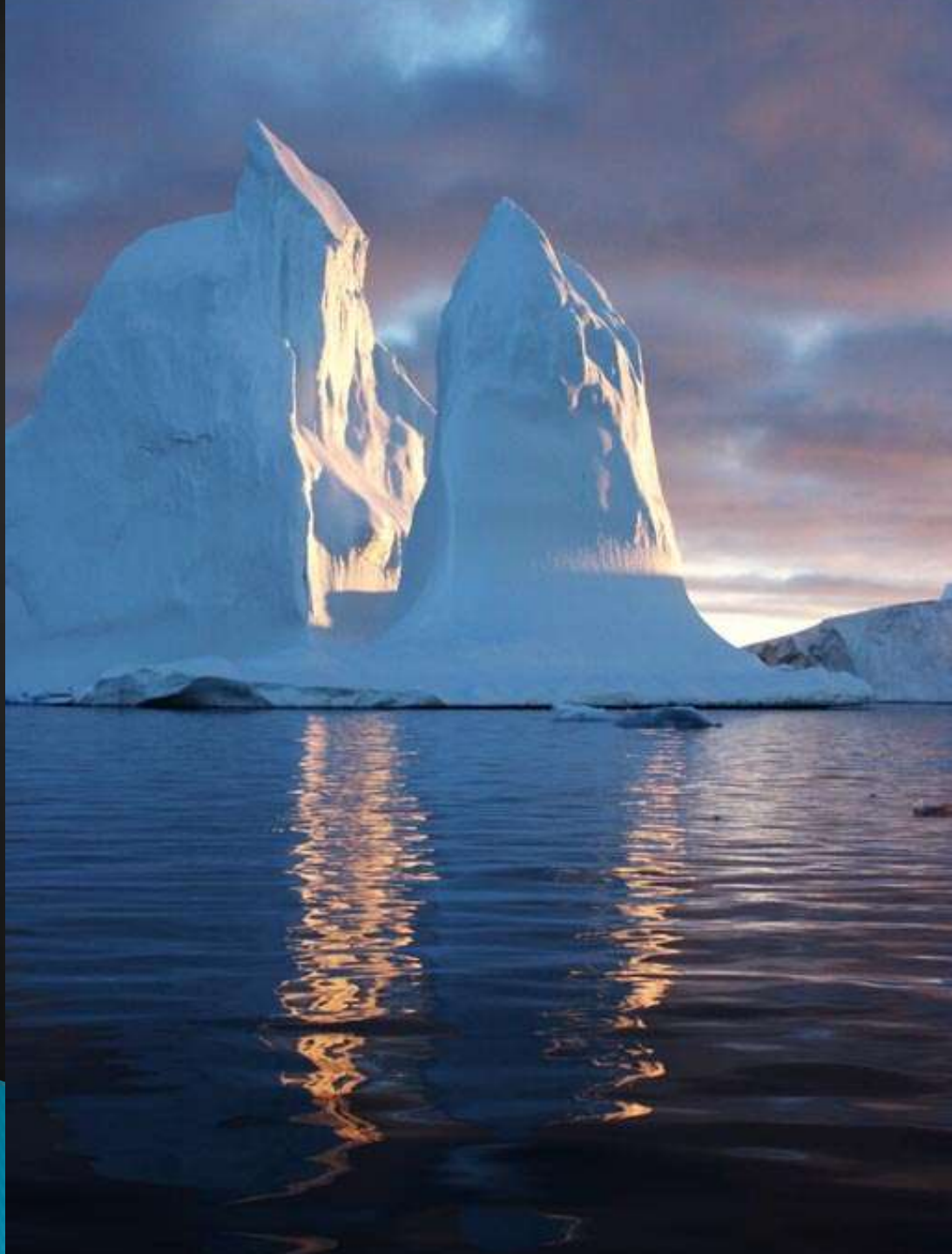
6.2 (CLÁUSULA “INCHMAREE O DE RIESGOS ADICIONALES O DE NEGLIGENCIAS)

cláusula de seguro marítimo que cubre la pérdida o avería al casco o a la maquinaria de un buque mientras está cargando o descargando. También ampara los accidentes al tomar combustible, las explosiones que ocurran a bordo o en otro sitio, la explosión de calderas, rotura de ejes o cualquier defecto latente del buque en general, incluyendo la negligencia de capitanes, ingenieros, o cualesquier servidores del armador. También conocida como additional perils clause. Ha sido remplazada por la póliza llamada MAR, que tiene el mismo concepto.

CONDICIONES GENERALES OBLIGACIONES DEL ASEGURADO Y SU INCUMPLIMIENTO

GARANTÍAS

- ▶ UBICACIÓN: NAVEGAR DENTRO DE UNA ZONA DETERMINADA; (LIMITES GEOGRAFICOS)
 - ▶ REMOLQUE. LA NAVE NO PUEDE REMOLCAR;
 - ▶ SERVICIO DE SALVAMENTO: NO PUEDE PARTICIPAR
 - ▶ FECHA DE SALIDA
- 



Navigation limits

REMOLQUE



CONDICIONES GENERALES OBLIGACIONES DEL ASEGURADO Y SU INCUMPLIMIENTO

LOS INCUMPLIMIENTOS DE LAS GARANTÍAS CLÁUSULA 6, PUEDAN SUBSANARSE ... SIEMPRE QUE SE HAYAN NOTIFICADO A LOS ASEGURADORES INMEDIATAMENTE DESPUÉS DE RECIBIDO EL AVISO RESPECTIVO Y SE HAYAN ACEPTADO LOS TÉRMINOS MODIFICADOS DE COBERTURA Y LA PRIMA ADICIONAL REQUERIDA POR ELLOS

GARANTIA DE NAVEGACIÓN

ESTAS GARANTÍAS QUE LA NAVE NO SERÁ REMOLCADA NI PRESTARÁ SERVICIOS DE REMOLQUE O SALVAMENTO (BAJO CONTRATO), SE SALVAN CON LO DISPUESTO EN LA CLÁUSULA 3 (VIOLACIÓN DE GARANTÍAS)

8.- CONTRATACION DE SALVATAJE

En caso de accidente de mar, EL ASEGURADO tiene la obligación de contratar el salvataje o reflotamiento del buque o embarcación que fuera necesario. LA COMPAÑÍA interviene en el proceso dando su autorización o puede proveer directamente el salvataje o reflotamiento del buque o embarcación, así como en tomar todas las medidas necesarias para tal fin, sin que por estas acciones se pueda imputar a LA COMPAÑÍA haber hecho acto de posesión, o Abandono del buque o embarcación o de reconocimiento del derecho del ASEGURADO.

II. CLÁUSULAS 12 DEDUCIBLE

12.1 EL DEDUCIBLE APLICA A CADA “OCURRENCIA”
POR AVERÍA PARTICULAR, AVERÍA GRUESA,
SALVAMENTO Y “SUE & LABOUR”

NO APLICA A LA INSPECCIÓN DEL FONDO DE LA
NAVE, AUNQUE NO HAYA DAÑO

II. CLÁUSULAS 12 DEDUCIBLE

12.3 SALVO EN LA CASO DE ABANDONO (LOS ASEGURADORES ADQUIEREN LAS PROPIEDAD DE LA NAVE) EN CASO DE RECUPERO LOS ASEGURADORES SON LOS PRIMEROS QUE SE PAGAN, EL EXCESO ES PARA EL ASEGURADO.

II. CLÁUSULAS

6 RIESGOS

6.2

CLÁUSULA 6.2.2 CUBRE EL DAÑO CAUSADO POR ... ESTALLIDO DE CALDERA, ROTURA DE EJES O CUALQUIER DEFECTO LATENTE EN LA MAQUINARIA O EN EL CASCO

SE TRATA DE LA CALDERA QUE ESTALLA, EL EJE QUE SE ROMPE O LA MAQUINARIA QUE SE DAÑA SIN LA INTERVENCIÓN DE UN RIESGO CUBIERTO.

POR LO TANTO, SE CUBREN LAS CONSECUENCIAS DE LA CALDERA QUE ESTALLA, EL EJE QUE SE ROMPE O LA MAQUINARIA DEFECTUOSA (NO LOS EQUIPOS MISMOS)

SI SE QUIERE ASEGURAR LOS EQUIPOS, HAY QUE CONTRATAR EL ADICIONAL DE *INSTITUTE ADDITIONAL PERILS CLAUSES - HULLS* (CLÁUSULA DE RIESGOS ADICIONALES DEL INSTITUTO)

II. CLÁUSULAS 7 RIESGOS DE CONTAMINACIÓN

NO ES UNA COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL
SINO DE DAÑOS PROPIOS A LA NAVE ASEGURADA.

ESTA SUJETA A LA MISMA CONDICIÓN DE LOS
RIESGOS 6.2

Responsabilidad por colisión

•³/₄ DE RESPONSABILIDAD DE COLISION

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

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

8.1.2 Demora o perdida de uso de cualquier otro buque o propiedad a bordo de cualquier otro buque.

8.1.3 avería gruesa de salvamento:

II. CLÁUSULAS

8 RESPONSABILIDAD POR COLISIÓN (3/4)

RUNNING DOWN CLAUSE

- ▶ PUEDE SER MODIFICADA A 4/4;
- ▶ ES UNA COBERTURA DE RESPONSABILIDAD INSERTA EN PÓLIZA DE DAÑOS

II.CLÁUSULAS

8 RESPONSABILIDAD POR COLISIÓN (3/4)

LO DISPUESTO EN LA CLÁUSULA 8.1.3 SIGNIFICA QUE, SI COMO RESULTADO DE UNA COLISIÓN, EL OTRO BUQUE SOLICITA SALVAMENTO O TOMA DECISIONES DE AVERÍA GRUESA, EL ASEGURADO TAMBIÉN QUEDA PROTEGIDO DE ESTAS RESPONSABILIDADES.

II. CLÁUSULAS

8 RESPONSABILIDAD POR COLISIÓN (3/4)

8.2 “ La indemnización a la que se refiere esta cláusula está en adición a los otros términos y condiciones de este seguro”

LO DISPUESTO EN LA CLÁUSULA 8.2 SIGNIFICA QUE LOS ASEGURADORES PUEDEN PAGAR ADEMÁS DEL MONTO TOTAL ASEGURADO POR DAÑOS A LA NAVE, EL MONTO TOTAL ASEGURADO POR RESPONSABILIDAD EN LA COLISIÓN. (AMBOS CULPABLES DE COLISION)

II. CLÁUSULAS

8 RESPONSABILIDAD POR COLISIÓN (3/4)

RESPONSABILIDAD SIMPLE

SE SUMA EL MONTO DE LOS DAÑOS, Y SÓLO PAGA EL ARMADOR CON SALDO EN CONTRA (SISTEMA LEGAL). EL ASEGURADO CON SALDO A FAVOR NO RECIBE NADA DE SUS ASEGURADORES.

RESPONSABILIDAD RECÍPROCA O CRUZADA
SE SUPONE QUE CADA ARMADOR LE PAGA AL OTRO SU PROPORCIÓN

Caso ejemplo: ambas naves 50% culpables

Daños a la nave A	\$ 100.000	Daños a la nave B	\$ 200.000
Sobreestadía	\$ 40.000	Sobreestadía	\$ 80.000
Totales	\$ 140.000		\$ 280.000
“A” paga a “B”	\$ 70.000	“B” paga a “A”	- 0 -
	\$210.000		\$210.000

Sobre esta base el ajuste de la pérdida sería el siguiente	
Aseguradores de “A” pagan el monto de los daños del buque “A”	\$ 100.000
Y $\frac{3}{4}$ del monto pagado por “A” a “B”; esto es $\frac{3}{4}$ de \$70.000	\$ 52.500
Total que pagan los aseguradores H&M de “A”	\$ 152.500
También se recupera el $\frac{1}{4}$ que falta del Club P&I	\$ 17.500
Total que recupera “A”	\$170.000
Aseguradores de “B” pagan el monto de los daños del buque “B”	\$ 200.000
Y reciben la proporción del recupero de B contra “A” que es la suma de \$70.000. que se prorratan entre \$50.000 (por daños) y \$20.000 (para la sobreestadía que quedan para el armador)	\$ 50.000
Monto neto que pagan los aseguradores de “B”	\$ 150.000
El Club P&I de “B” no paga nada Sobre la base de la responsabilidad recíproca, el ajuste sería el siguiente	

Aseguradores de "A" pagan el monto de los daños a la nave "A"	\$ 100.000
Y tres cuartos de la mitad de los daños de la nave "B", que "A" tiene que pagar a "B", específicamente $\frac{3}{4}$ de la $\frac{1}{2}$ de \$280.000	\$ 105.000
Total	\$ 205.000
Y reciben un crédito por la mitad de los daños de la nave "A", que "A" asume porque recupera de "B"	\$ 50.000
Total que pagan los aseguradores de "A"	\$ 155.000

El Club P&I de "A" paga un cuarto de la mitad del total de los daños de "B"	\$ 35.000
En consecuencia el total que recupera "A" es	\$ 190.000
Aseguradores de "B" pagan el monto de los daños a la nave "B"	\$ 200.000
Y tres cuartos de la mitad de los daños de la nave "A", específicamente $\frac{3}{4}$ de la $\frac{1}{2}$ de \$140.000	\$ 52.500
Sub total	\$252.500
Y reciben un crédito por la mitad de los daños a la nave "B"	\$ 100.000
Total que pagan los aseguradores de "B"	\$ 152.500
<i>El club P&I de "B" paga un cuarto de la mitad de los daños de "A"</i>	\$ 17.500
<i>En consecuencia, el total recibido por "B" es</i>	\$ 170.000

En este caso, entonces, el armador “A” recupera de sus pérdidas del modo siguiente:

El armador “A” asume una pérdida de	:	
\$60.000.000		
Recupera de aseguradores por daños al casco	:	
(\$50.000.000)		
Recupera de sus aseguradores		
$\frac{3}{4}$ de \$11.250.000 que le debe a “B”	:	(\$ 8.437.500)
Perdida neta armador “A”	:	\$ 1.562.500

El crédito de \$3.750.000 que tiene contra “B” pasa a beneficio de sus aseguradores en lo que exceda la pérdida efectiva de “A”.

II. CLÁUSULAS 8 RESPONSABILIDAD POR COLISIÓN (3/4)

***LA CLÁUSULA 8.2.2 ESTABLECE QUE LA
RESPONSABILIDAD DE LOS ASEGURADORES ES
...RESPECTO DE CUALQUIER COLISIÓN ÚNICA...
SI LA COLISIÓN INVOLUCRA MÁS DE 2 NAVES, SE
TRATA DE UNA SOLA COLISIÓN.***

***PERO SI SE TRATA DE COLISIONES SUCESIVAS, EL
MONTO ASEGURADO ES POR CADA COLISIÓN***

II. CLÁUSULAS

8 RESPONSABILIDAD POR COLISIÓN (3/4)

EXCLUSIONES

CLÁUSULAS

- 8.4.1 REMOCION DE RESTOS
- 8.4.2 CUALQUIER OTRO DAÑO A PROPIEDADES
- 8.4.3 LA CARGA
- 8.4.4 DAÑOS PERSONALES
- 8.4.5 POLUCIONES

...(EXCEPTO OTRAS NAVES CON LAS CUALES LA NAVE ASEGURADA HAYA ENTRADO EN COLISIÓN O BIENES SOBRE OTRAS NAVES)

II. CLÁUSULAS 9 NAVES HERMANAS

LA NECESIDAD DE ESTA CLÁUSULA SE ORIGINA EN EL HECHO QUE EN CASOS DE COLISIÓN DE UN MISMO PROPIETARIO O ADMINISTRADOR, NO SE DA RESPONSABILIDAD LEGAL, POR LO QUE DEBEN SER TRATADOS COMO SI SE TRATARA DE DISTINTOS PROPIETARIOS PARA QUE OPERE EL SEGURO.

EJEMPO: LA NAVE “A” 100% CULPABLE OCASIONA DAÑOS A LA CARGA A BORDO DE LA NAVE “B”. SIENDO LA NAVE “B” Y SU CARGO A BORDO DEL MISMO PROPIETARIO QUE “A”, NO HAY RESPONSABILIDAD Y POR TANTO EL SEGURO DE “A” NO PAGA LOS DAÑOS A LA CARGA A BORDO DE “B”

“A” TAMPOCO PAGA LA PÉRDIDA DE USO DE LA NAVE “B”

II. CLÁUSULAS

11 AVERÍA GRUESA Y SALVAMENTO

CLÁUSULA 11.1: EL PRESENTE SEGURO CUBRE LA PROPORCIÓN CORRESPONDIENTE A LA NAVE DEL SALVAMENTO Y GASTOS DE SALVAMENTO REDUCIDA POR CONCEPTO DE CUALQUIER INFRASEGURO...

ESTO SIGNIFICA QUE EN EL ASEGURAMIENTO DEL PREMIO DE SALVAMENTO O DE LOS GASTOS DE SALVAMENTO, APLICA INFRASEGURO.

II.CLÁUSULAS

11 AVERÍA GRUESA Y SALVAMENTO

CONTINÚA LA CLÁUSULA 11.1...PERO EN EL CASO DE SACRIFICIO DE LA NAVE POR AVERÍA GRUESA, EL ASEGURADO TENDRÁ DERECHO A RECUPERAR EL TOTAL DE LA PÉRDIDA SIN NECESIDAD DE HACER VALER PREVIAMENTE SU DERECHO A CONTRIBUCIÓN POR PARTE DE TERCEROS.

DEBERES DEL ASEGURADO (SUE AND LABOUR)

- ▶ Medidas razonables con el propósito de evitar o disminuir pérdidas,

II. CLÁUSULAS

10 NOTIFICACIÓN DE RECLAMACIONES Y PROPUESTAS

TENDER CLAUSE

EL DERECHO DEL ASEGURADOR PARA ELEGIR A LOS REPARADORES, TIENE LA CONTRAPARTIDA QUE DEBE COMPENSAR AL ASEGURADO POR LA PÉRDIDA DE TIEMPO O DE USO DE LA NAVE

II. CLÁUSULAS

11 AVERÍA GRUESA Y SALVAMENTO

LA CLÁUSULA 11.3 SE REFIERE A TÍPICAS DECISIONES DE AVERÍA GRUESA PERO CUANDO NO HAY “DISTINTOS” INTERESES.

POR TANTO, SE AMPARAN EN LAS PÓLIZAS DE CASCO LAS DECISIONES DE AVERÍA GRUESA CONTEMPLADAS EN LAS REGLAS DE Y&A, AÚN CUANDO NO HAYA UN ACTO DE AVERÍA GRUESA PORQUE EL INTERÉS EN PELIGRO ES UNO SÓLO. EJEMPLO: DESVÍO A PUERTO DE REFUGIO Y GASTOS ASOCIADOS;

REGLA XX. ADELANTO DE FONDOS

REGLA XXI: INTERESES

II. CLÁUSULAS

13. OBLIGACIÓN DEL ASEGURADO (SUE & LABOUR)

13.2 ... *LOS ASEGURADORES CONTRIBUIRÁN A LOS GASTOS INCURRIDOS DEBIDA Y RAZONABLEMENTE.*

ESTE ES EL CRITERIO QUE DA COBERTURA : LA RAZONABILIDAD. NO ES NECESARIO QUE SEAN EXITOSOS.

LOS GASTOS S&L SON LA NORMA GENERAL: SI HAY GASTOS QUE CAEN BAJO LAS CATEGORÍAS DE AVERÍA GRUESA, SALVAMENTO Y GASTOS DE DEFENSA EN COLISIÓN, NO SE PAGAN BAJO LA CLÁUSULA 13 (SALVO 13.5, SALVAMENTO SIN ÉXITO)

II.CLÁUSULAS

13. OBLIGACIÓN DEL ASEGURADO (SUE & LABOUR)

13.4 LA PRIMERA PARTE INDICA QUE LOS GASTOS S&L ESTÁN SUJETOS A INFRASEGURO.

LA SEGUNDA, SI LA NAVE SE SALVA DESPUÉS DE ACEPTADA LA PÉRDIDA TOTAL, PRECISAMENTE POR HABERSE INCURRIDO EN GASTOS S&L. LOS ASEGURADORES PAGAN LOS GASTOS S&L SIN DEPRECIACIÓN HASTA EL MONTO QUE NO EXEDAN EL VALOR DE LA NAVE SALVADA, EL INFRASEGURO SE APLICA AL EXCESO.

II.CLÁUSULA

13. OBLIGACIÓN DEL ASEGURADO (SUE & LABOUR)

13.5 SON GASTOS INCURRIDOS PARA SALVAR LA NAVE ... *Y OTROS BIENES.*

ES DECIR, NO SON GASTOS S&L SINO DE AVERÍA GRUESA.

PERO COMO NO TIENEN ÉXITO, SE AGREGAN A LOS S&L EN CUANTO AL BUQUE.

II.CLÁUSULA

13. OBLIGACIÓN DEL ASEGURADO (SUE & LABOUR)

13.6 SI LOS GASTOS S&L SON RAZONABLES SE PAGAN ADICIONALMENTE A LA INDEMNIZACIÓN POR OTROS CONCEPTOS (HASTA EL MONTO ASEGURADO)

II. CLÁUSULA 14.NUEVO POR VIEJO

NEW FOR OLD

ESTA CLÁUSULA NO OBLIGA A LOS ASEGURADORES A REEMPLAZAR MATERIALES VIEJOS POR NUEVOS.

EL ASEGURADO DEBERÁ ACEPTAR EL REEMPLAZO DE MATERIALES O PARTES DE LA MISMA EDAD, BAJO LAS MISMAS CONDICIONES DE CONSERVACIÓN DE LAS REEMPLAZADAS

II. CLÁUSULAS

15. TRATAMIENTO DE FONDO

EN NINGUN CASO SE ACEPTARA UN RECLAMO EN RELACIÓN A LA PREPARACIÓN DE SUPERFICIES METALICAS EN EL FONDO DEL BUQUE TALES COMO ARENADO, EXCEPTO EN:

1. ARENADO DE PIEZAS NUEVAS EN TIERRA
2. ARENADO DE LAS PARTES ADYACENTES A SER JUNTADAS
3. SUMINISTRO Y APLICACIÓN DE LA PINTURA BASE Y ANTOCORROSIVA EN ESAS AREAS.

II. CLÁUSULAS

16. SALARIOS Y MANUTENCIÓN

*... SALVO QUE SE INCURRIERE EN ELLOS
EXCLUSIVAMENTE ... POR DAÑOS CUBIERTOS O EN
LA NECESIDAD DE TRANSPORTAR LA NAVE DE UN
PUERTO A OTRO PARA REPARACIONES.*

NO HAY PRORRATEO.

II. CLÁUSULAS 17 COMISIÓN DE INTERMEDIACIÓN

NO CONFUNDIR CON LOS GASTOS DEL SUPERINTENDENTE
(SUPERVISIÓN)

NO CUBIERTOS



II. CLÁUSULAS

18 DAÑOS NO REPARADOS

SE PUEDEN INDEMNIZAR EN RAZON DE LA DEPRECIACION.

SI A CONSECUENCIA DE UN DAÑO NO REPARADO OCURRIERA UNA PERDIDA TOTAL SUBSECUENTE, LA ASEGURADORA NO SERA RESPONSABLE.

II. CLÁUSULAS

19 PÉRDIDA TOTAL CONSTRUCTIVA

19.1 ...NO SE TOMARÁ EN CUENTA EL VALOR EN ESTADO DE AVERÍA NI EL VALOR DE DESGUACE DE LA MISMA NI DE LOS RESTOS NÁUFRAGOS... (SE TOMA EN CUENTA SOLAMENTE LOS COSTOS DE REPARACION FINAL)

NO SE PUEDE SUMAR AL VALOR DE LA NAVE AVERIADA SU ESTADO EN VALOR DE AVERÍA O LOS RESTOS.

II. CLÁUSULAS

20 RENUNCIA DE RECLAMACIÓN POR FLETE

AL PAGAR LA PÉRDIDA TOTAL CON “BENEFICIO DE SALVAMENTO”, LOS ASEGURADORES SE HACEN PROPIETARIO DE LA NAVE. POR ESTA CLÁUSULA LOS ASEGURADORES RENUNCIAN A LOS FLETES QUE SE LE DEBEN A LA NAVE

II. CLÁUSULAS

21 GARANTÍAS DE DESEMBOLSOS (SEGUROS ADICIONALES)

CONSIDERACIONES:

- 1.- LAS PÓLIZAS DE CASCO SON DE “VALOR ACORDADO”. POR TANTO, PUEDEN LLEGAR A SER POR UN VALOR INDEPENDIENTE AL REAL DEL BUQUE;
- 2.- POR OTRA PARTE, EN LAS *AVERÍAS PARCIALES* EL ASEGURADO TIENE DERECHO A SER INDEMNIZADO *POR EL COSTO RAZONABLE DE LAS REPARACIONES CON LA ÚNICA LIMITACIÓN QUE NO EXCEDA LA SUMA ASEGURADA (NO HAY INFRASEGURO)*;
- 3.- POR DESEMBOLSOS, FLETE, O CONTRATOS POR VIAJE: POR UNA SUMA QUE NO EXCEDA EL 25% DEL MONTO TOTAL ASEGURADO.
- 4.- POR TIME CHARTER HIRE: 50% DEL ALQUILER TOTAL

II. CLÁUSULAS 21 GARANTÍAS DE DESEMBOLSOS

LOS ARMADORES INCURRIERON EN LA PRÁCTICA DE TOMAR DOS SEGUROS.

EJEMPLO, BUQUE CUYO VALOR REAL ERA DE \$2.000.000, LO ASEGURABAN:

\$1.000.000.- EN CONDICIONES “COMPLETAS”

\$1.000.000.- BAJO PÉRDIDA TOTAL

SI LA NAVE TENÍA PÉRDIDAS PARCIALES HASTA \$1.000.000 LA RECLAMABAN A SUS ASEGURADORES DE CONDICIONES COMPLETAS.

SI LA NAVE TENÍA DAÑOS SUPERIORES A \$1.000.000., RECLAMABAN A SU ASEGURADOR EN CONDICIONES COMPLETAS EL PRIMER MILLÓN Y EL SEGUNDO A LOS DE PÉRDIDA TOTAL.

EL COSTO RAZONABLE DE LAS REPARACIONES



Servicios generales de dique


Cuando el buque sube a dique como consecuencia inmediata del siniestro, el costo de entrar y salir es 100% de cargo de los aseguradores.

Cuando el armador aplaza el ingreso a dique hasta la próxima carena programada, los servicios general se dividen por mitad.

Costo de entrar y salir de un puerto de reparaciones

Gastos de Superintendencia del Armador

Otros costos adicionales


- (i) Horas extras;
 - (ii) Reparaciones a bordo (mientras navega);
 - (iii) Flete aéreo (hoy se acepta que es costo razonable);
 - (iv) Reparaciones provisionarias.
- 

RETORNOS DE PRIMA POR DIQUE


- ▶ Pro rata mensual

INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES

Riesgos Asegurados

- ▶ Guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o acto beligerante de una potencia.
 - ▶ Captura y detención
 - ▶ Minas derrelictas, torpedos
 - ▶ Huelguistas,
 - ▶ Actos terroristas
 - ▶ Confiscación y expropiación.
- 

EXCLUSIONES


- ▶ Guerra entre los siguientes países: UK, USA, Francia, Rusia, China.
 - ▶ Captura o detención en el país de bandera
 - ▶ Por razones de cuarentena o por infringir regulaciones comerciales o aduaneras.
 - ▶ Procesos judiciales ordinarios.
 - ▶ Armas radiocativas
- 

LÍMITE DE RESPONSABILIDAD ARMATORIAL

Convención de Londres, 1976

CLC 1969, Protocolo 1992


La responsabilidad de los integrantes de la “cadena armatorial” (propietarios / armadores / fletantes /, fletadores, porteadores y operadores multimodales o emisores de B/L), está limitada a un cierto monto.



La regla general en materia de limitación es el “límite por tonelada” (Convención de Londres, 1976).

Tienen derecho a acogerse a este límite el propietario/armador, el fletador, el operador y, el “transportador”

En el caso específico de responsabilidad por el derrame de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, la norma aplicable es la *Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (CLC, 1969) y su Protocolo de 1992*



REGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL “PORTEADOR”

Reglas de La Haya y el Protocolo de Visby
Reglas de Hamburgo

El “límite por bulto” o peso de las mercancías transportadas

En materia de régimen o sistema de responsabilidad de los “porteadores” frente a la carga transportada, no hay uniformidad.

Existen dos cuerpos internacionales que coexisten:

- ▶ Reglas de La Haya y La Haya/Visby
- ▶ Reglas de Hamburgo



En las Reglas de La Haya y La Haya/Visby, los armadores sólo responden ante los propietarios de la carga por daños que sean la consecuencia de la “innavegabilidad” del buque al momento del zarpe. No responden por las “faltas náuticas” (negligencias del capitán y tripulación una vez que la nave ha zarpado en condición navegable)

En las Reglas de Hamburgo, la responsabilidad armatorial incluye todo el tiempo que la carga está bajo la custodia del armador, sea en tierra o navegando, sin que pueda eximirse de responsabilidad salvo que pruebe que él o sus dependientes hicieron todo lo razonablemente necesario para evitar el daño y sus consecuencias

**EL ASEGURAMIENTO DE LA
RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS
ARMADORES
(incluidos los “porteadores”)**



Es un seguro “contra la culpa”, pues está asociado al actuar u omisión culposa, negligente, imputable, de las personas que incurren en responsabilidad (en este caso, los “armadores y “porteadores”)

El caso “*De Vaux v. Salvador*”

La responsabilidad civil por “colisión”

El seguro por “daños” no se extiende a la RC del armador frente a terceros.

Al final, los aseguradores de H&M aceptaron incluir en sus póliza la RC del asegurado en caso de “colisión”: por daños al otro buque y la carga a bordo del otro buque.

LA RESPONSABILIDAD POR “COLISIÓN O ABORDAJE”

Convención de Bruselas, 1910

*Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes,
1972*

Running down clause (R.D.C.) $\frac{3}{4}$ o $\frac{4}{4}$

Todo buque está expuesto a “impactar” con otros objetos: flotantes; sumergidos, fijos; movibles; y, desde luego, con otros buques, Estos riesgos de “impacto” pueden causar daños al propio buque, pero también a:

- ▶ La carga a bordo del “propio” buque
- ▶ La carga a bordo del otro buque;
- ▶ Los objetos impactados, incluyendo el otro buque;
- ▶ La muerte o lesiones a tripulantes o pasajeros a bordo del “propio” buque o del otro
- ▶ Daños al medio ambiente

Al hablar de “colisión” nos referimos al impacto entre dos o más buques. Cualquier otro impacto es “contacto” no “colisión”

La importancia de la distinción es que las pólizas de H&M cubren los daños propios al buque asegurado por cualquier “impacto”, incluyendo la “colisión”, pero la RC sólo en el caso de “colisión”, y sólo respecto de los daños al otro buque y la carga a bordo del otro buque.

Abordaje fortuito

Cada afectado (buque y carga) asume sus propias pérdidas, pues no hay culpable.

A pesar que es la regla general, es la menos probable.



Abordaje culpable

Uno de los buques es 100% culpable y, por tanto, soporta sus propios daños e indemniza (sujeto al límite de responsabilidad), el 100% de los daños al otro buque y la carga a bordo del otro buque.

Abordaje ambos culpables

Both to blame

La proporción de culpa la determina el tribunal.

Si el tribunal determina que el buque “A” es 25% culpable y el “B” 75% culpable, el “A” responde por el 25% de los daños del buque “B” y de la carga a bordo del buque “B”.

El buque “B” responde por al 75% de los daños al buque “A” y de la carga a bordo de “A”

Quien quede con saldo en contra le

La indemnización que pagan los aseguradores puede ser $\frac{3}{4}$ o $\frac{4}{4}$.

Si es $\frac{3}{4}$ el $\frac{1}{4}$ que falta lo indemnizan los Clubes P&I

La indemnización que pagan los aseguradores por RC de “colisión” es *adicional* al monto asegurado por daños (y por gastos *razonables de S&L*) de manera que podrían terminar pagando:

- ▶ El monto total asegurado por la pérdida total de la nave asegurada;
- ▶ El monto total asegurado por RC por “colisión”
- ▶ El monto *razonable* de S&L, cuyo límite es el monto total asegurado.

RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A LA CARGA EN CASO DE COLISIÓN

Cláusula “ambos culpables de colisión” o
both to blame

La “responsabilidad” por colisión está basada en la culpa de los capitanes consecuentemente, en los abordajes fortuitos, la carga no puede reclamar a nadie.

Si la colisión es culpable, la carga a bordo de la nave 100% inocente tiene derecho a reclamar daños contra la nave 100% culpable.

Pero la carga a bordo de la nave 100% culpable queda desprotegida, pues no puede reclamar al armador *inocente*, y, en lo que respecta a su “propio buque”, si la carga se transporta bajo B/L en régimen de La Haya y La Haya/Visby, vía contractual su armador está exonerado de las culpas náuticas (negligencias del capitán y la tripulación)

Si ambos buques son culpables, (25% y 75%), la cuestión a determinar es si la carga a bordo de la nave 25% culpable puede cobrarle el 100% de los daños al armador 75% culpable; y viceversa.

En principio la respuesta es afirmativa, de modo que al momento de la compensación final entre los armadores, también puede ocurrir que uno de los buques termine pagando una proporción de los daños a su propia carga.

En este evento, el armador que pagó “en exceso”, podría repetir contra su propia carga para la devolución del exceso.

Esta es la situación que ampara la cláusula “ambos culpables de colisión” en las pólizas de carga.

CLAUSULAS ILU YATES

- ▶ Institute Yacht Clauses (Clausula de Yates) (todo riesgo nominado)
- ▶ Institute Yacht Clauses – MACHINERY DAMAGE Extension Clause (Cubre lo excluido en la anterior respecto cl 10.10 conexiones, electricidad , mal tiempo, etc.)
- ▶ Institute WAR AND STRIKES Clauses YACHTS



CLAUSULAS ILU YATES

- ▶ Clausula para regatas (extensión arboladura (velas, mástiles,) repuestos, jarcia firme / 2/3 partes coste)
- ▶ Embarcaciones rápidas (mas de 17 nudos)
- ▶ Clausula del instituto de Yates – Riesgo de contaminación (relativa a ordenes gubernamentales para atenuar contaminación que cause daño incluso a la embarcación aseq)



Tasas orientativas

- ▶ Standard – 0,70%
- ▶ Recargos por antigüedad / madera y garantías
- ▶ Descuentos por mayor valor
- ▶ Cond. inglesas hasta 90.000 Eur. – 0,90%– al 0,45%
- ▶ Recargos por antigüedad y franquicias así por adicional maquinas
- ▶ Recargo participación en regatas 20%
- ▶ Recargo alquiler lista– con tripulación 10%, sin ella 30%
- ▶ Mayor tasa en motor que en vela
- ▶ Como norma yates de gran valor mas de 20m eslora, mejor IYC + adicional + strike (Cond. de casco y valor convenido)

CLAUSULAS ILU

Buques / Cascos

- ▶ Institute time clauses hulls (1.10.83) anual / viaje
- ▶ Institute War & Strikes clauses – Hulls – Time
- ▶ Institute additional perils clauses–Hulls (only ITCH), Defectos y daños en maquinas ejes, motores, negligencia empleados, etc
- ▶ Institute Machinery damage additional deductible clause (franquicia adicional aplicable a la general , si el siniestro es en maquinas)
- ▶ Institute of cancellation. Automatic termination of cover & War & Nuclear exclusion clause – Hulls
- ▶ London Blocking and Trapping addendum (Bloqueo del buque en canales, puertos que pueda llevar a una perdida del mismo)
- ▶ Leased equipment clause (seguro de equipos de

–Hull Clasification Clause

(Mantenimiento de la Clase en el buque para continuar con la cobertura, seguir instrucciones de la sociedad de clasificación)

- ▶ Clausula de reducción de valores asegurados ($\text{Valor antiguo} \times \text{tasa antigua}$) – ($\text{reducción de valor} \times \text{tasa p.t.}$) / Valor nuevo) Las averías particulares se siguen pagando
- ▶ Clausula de acreedor hipotecario / Clausula riesgos de Puerto

Institute Fishing Clause (Buques Pesqueros)

- ▶ Daños a maquinas, y P&I limitado a valor buque + additional perils



Tasas orientativas

- ▶ Edad del buque , clasificación , bandera (no conveniencia)
- ▶ Trafico (graneleros , petroleros, portacontenedores, ro-ro , crucero / pasaje, pasaje / ro-ro , Pesquero
- ▶ Valor, garantías, franquicias (agregadas anuales, franquicia generales y adicionales en maquinaria)
- ▶ Tasas base ITCH rondan el 0,80% + aplicación recargos y dto. según estado y si pertenecen o no a flota /
- ▶ Recargos por edad: hasta 5 años no hay - mas de 15 años 60%
- ▶ Tasa de tarifa es la de perdida total según arqueo buque + recargo buque (Tasa básica = Tasa tarifa x (1 + recargo buque)
- ▶ RDT $\frac{3}{4}$ viene a ser el 10% de la Tasa base y $\frac{4}{4}$ el 12%

P & I (1)

- ▶ Protección e indemnización del armador / buque inscrito
- ▶ Resp. con respecto a los tripulantes (exceso ISM y/o mutuas)
- ▶ Resp. con respecto NO tripulantes (pasajeros, supernumerarios y estibadores)
- ▶ Resp. derivadas de colisión o abordaje:
 - ▶ 1/4 no cubierto por póliza cascos... o
 - ▶ 4/4 por colisión
- ▶ Contaminación o polución
- ▶ Excesos de resp. Por colisión no recobrables por póliza de cascos
- ▶ En pesqueros exceso de las IFVC, es decir, Polución, Patronal , enfermedad en exceso SM, No daños a captura , exceso de resp. en base a corta cobertura de P&I valor casco

P & I (2)

- ▶ Riesgos de indemnización:
- ▶ Resp. Con respecto a la carga (no es pesqueros / Capturas)
- ▶ Contribuciones de A. Gruesa no recobrables:
- ▶ (2 supuestos): –
- ▶ Imputable a la carga y esta niega su pago
- ▶ Valor contribuyente superior al asegurado por cascos
- ▶ Multas por autoridad, relativas a Inmigración, polución , a la carga por aduanas, si tiene contratada las regla correspondiente
- ▶ Riesgo de fletadores , (incluido Resp. Por daños al buque)
- ▶ Franquicias negociables por apartados
- ▶ Tasas en función del tn buque, tipo, trafico, tripulación y coberturas Según sea owner o

Responsabilidades

- ▶ Shiprepairers liability clauses (Reparadores de buques) – Se cubre la Resp del reparador daños al buque reparado, incluso en el post trabajo, cubre a los trabajadores desplazados, a seco /flote, pero no RC Patronal que hay que



Responsabilidades

- ▶ Institute Clauses for Builder's Risks (constructores buques) Desde puesta quilla hasta entrega certificado de navegabilidad, por su valor total de inicio, daños, defectos diseño , RDT, P&I daños FFO, pérdida de vidas , lesiones contaminación



Responsabilidades

- ▶ Responsabilidad Transitario / N.V.O.C. Resp frente a terceros, Resp frente a la carga, Resp frente a las autoridades , Resp por errores / omisiones , Equipos, Defensa y Reclamación



sigue

- ▶ Responsabilidad Consignatario . Resp del consignatario equiparada al armador . Saber líneas que representa y servicios / operaciones que asume , GT Buques, si emiten B/L
- ▶ Responsabilidad Agente de aduanas , RC de su actividad en documentaciones que tramita en representación, DUA, etc
- ▶ Responsabilidad Estibador / Operador Terminal N° buques , tareas, equipos , tiempos etc.
- ▶ Responsabilidad Autoridad Portuaria Servicios que tiene subcontrata n° de

Tasa orientativas

- ▶ Difícil de generalizar por sus peculiaridades y tamaño de las empresas así como circunstancias
- ▶ Reparadores . Las tasas oscilan entre el 0,85 % en facturaciones hasta 3 mill Eur. y 0,75% a partir de esta en adelante y sujeto a franquicias.
- ▶ Constructores en buques de hasta 1.000.000 Eur., tasa del 0,18% de salida y periodo y 0,020% mes por aplazamiento
- ▶ Transitarlos / consignatarios tasas medias en torno al 0,22% en facturación de hasta 3 mill , sujeto a limite, trafico, franquicia y responsabilidad asumida House B/L y/u otras