

Nociones Básicas del Contrato de Seguro Marítimo de Mercaderías

Mediante el presente informe pretendemos brindar algunas nociones elementales que todo operador del comercio exterior debe de tener con respecto al contrato de seguro marítimo de mercaderías.

1. Introducción

El contrato de seguro marítimo de mercaderías es uno de los contratos más utilizados por los operadores del comercio exterior debido a que las mercaderías, cualquiera sea su naturaleza o el embalaje utilizado, se encuentran expuestas a una serie de peligros y riesgos mientras dura el transporte a su destino y con el fin de cubrir las pérdidas o averías que se puedan presentar se realiza la contratación de una póliza determinada.

2. Definición

Tal como lo señala JIMENEZ SANCHEZ¹, se puede definir al contrato de seguros como “el contrato mediante el cual una persona (denominada asegurador) se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar a otra (denominada asegurado), dentro de los límites legales y pactados, los perjuicios patrimoniales que sufran los intereses asegurados con ocasión de un viaje marítimo.”

Por su parte RUIZ DE VELASCO² define la naturaleza del contrato de seguro marítimo, señalando que es “un contrato formal, sinalagmático, oneroso, de tracto sucesivo y aleatorio, sin que suela ser un contrato de adhesión, como ocurre en los seguros terrestres, puesto que el asegurado se encuentra, frente al asegurador, en una situación de casi absoluta igualdad o, incluso, de superperiodidad.”

Mientras que ESTEBAN CHAPAPRÍA³ señala que “el seguro es un contrato (póliza) por el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado los daños o pérdidas derivados de los riesgos (expresamente pactados en la póliza) de la navegación marítima. A cambio de ello, el asegurado devengará al asegurador una cantidad llamada prima. No es pues una apuesta (las cantidades a satisfacer coincidirán con el valor real del daño producido, siendo ilegal asegurar varias veces el mismo riesgo con diferentes aseguradores) y siendo el objetivo general que no favorezca la aparición de daños, y sí la seguridad del tráfico marítimo.”

3. Elementos y Partes del Contrato

El contrato de seguro, además de reunir los elementos esenciales de los contratos en general que son el consentimiento de las partes, el objeto de la contratación, la capacidad de los contratantes y la licitud de la contratación, debe de reunir los elementos esenciales de los contratos de seguros que son:

3.1. Elementos Personales:

Los elementos personales o las partes o sujetos intervinientes en el contrato de seguro marítimo son:

3.1.1. El Asegurado y/o Contratante del Seguro:

Es el cliente o el beneficiario de la póliza de seguro pudiendo ser el exportador o el importador, ello dependiendo del INCOTERM utilizado en el contrato de compraventa internacional de mercaderías. En el caso de

¹ JIMENEZ SANCHEZ, Guillermo. Derecho Mercantil II. Vol. 2. Editorial Ariel. 2009. pág. 1164

² RUIZ DE VELASCO Y DEL VALLE, Adolfo. Manual de Derecho Mercantil. Universidad Pontificia de Comillas. Madrid. 2007. pág 1190

³ ESTEBAN CHAPAPRÍA, Vincent. Obras Marítimas. Ediciones Universidad Politécnica de Valencia. 2004. pág. 31

contratos con precio FOB el comprador contrata el seguro, situación inversa se presenta en los contratos con precio CIF en donde el vendedor está obligado a contratar el seguro de transporte marítimo. En síntesis, es aquel que tiene interés en asegurar la mercadería debido a que soporta el riesgo de ellas.

3.1.2. El Asegurador:

Es la empresa, autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros y AFP – SBS, que se encuentra en la capacidad de asumir riesgos vinculados al transporte de mercaderías pudiendo ella a su vez asegurarse con una o varias Compañías de Seguros y Reaseguros, llamadas Reaseguradoras, frente a todo riesgo o por los más onerosos que ella tenga con el fin de que pueda dispersarlo o repartirlo.

3.1.3. El Objeto Asegurado:

Es en virtud del cual se produce el vínculo contractual entre el contratante y el asegurador, el cual recae sobre los bienes asegurados que son la carga o la mercancía a ser transportada.

Cabe precisar que existe otro elemento adicional que es el Corredor o Agente de Seguro que es quien asesora y sirve de intermediario entre el Contratante del Seguro y el Asegurador, a cambio de una comisión.

3.2. Elementos Económicos:

Dentro de los elementos económicos que trae consigo el contrato de seguro son:

3.2.1. El Interés Asegurable:

Señalado por la doctrina⁴ como el concepto económico que guarda estrecha relación con el objeto asegurado siendo este último, junto con sus accesorios y empaques, lo que se busca proteger de un siniestro con una cobertura determinada.

Es el objeto del contrato de seguro debido a que lo que se busca con el es proteger el objeto asegurado para que este llegue íntegro a su destino.

3.2.2. El Riesgo Asegurable:

Es la causa del contrato de seguro, siendo un evento futuro e incierto, ajeno a la voluntad del asegurado y/o contratante origina incertidumbre que da origen a la obligación del asegurador.

Dentro de las clases de riesgos en el contrato de seguro marítimo de mercaderías tenemos:

- a. Peligros del Mar (hundimiento, naufragio, varadura, encalladura, etc)
- b. Peligros sobre el Mar (incendio y/o explosión)
- c. Peligros Menores (caída de las mercaderías al mar durante la carga y descarga y daños durante el trasbordo)
- d. Peligros Específicos para ciertas mercaderías (mojadura por agua de mar, vaho de bodega, oxidación, roturas, derrames, etc)
- e. Peligros originados por interferencia humana (falta de entrega, echazón, baratería, piratería, etc)
- f. Peligros Sociales y/o Políticos (huelgas, guerras, daño malicioso, embargo, sabotaje, etc)

No todas las clases de riesgos son asegurables, ello depende del tipo de cobertura que las partes contraten como se verá líneas abajo.

⁴ GARRIGUES, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. Tomo IV. Págs. 287-293; MONTOYA LONDOÑO, Carlos Alberto. Manual de Seguros. Págs. 11-13; ROMERO MATUTE, Blanca. El Reaseguro. Págs. 165-166.

3.2.3. La Prima de Seguro:

Llamada también por nuestro Código de Comercio como “premio”, es uno de los elementos esenciales en el contrato de seguro y a la vez es la obligación del asegurado y/o contratante frente al asegurador ya que es el precio del riesgo. GARRIGUES⁵ precisa los principios que la rigen:

- a. Principio de Indivisibilidad: Nos señala que la prima se paga por entero al comienzo de cada periodo del seguro y que no puede ser deducida ni devuelta, si el riesgo ha comenzado a correr, aunque el contrato se extinga en el curso de aquel periodo.
- b. Principio de Permanencia: Señala que la prima permanecerá invariable a lo largo de cada período en que se divida la duración del contrato de seguro, de este modo la prima será la misma para todo el plazo de duración del seguro teniendo en cuenta la suma asegurada, la duración del contrato y la intensidad del riesgo.

3.3. Elementos Formales:

3.3.1. La Póliza de Seguro:

Es el contrato mediante el cual se acredita los acuerdos adoptados por el asegurado y el asegurador para la protección de las mercaderías frente a determinados riesgos.

Las partes contratantes pueden optar por diversas clases de pólizas de acuerdo a su conveniencia, que pueden ser:

- a. Flotante o Abierta: Mediante esta póliza el asegurador protege todos los envíos o embarques pactados en la póliza debido a que ella puede abarcar un periodo fijo renovándose automáticamente o pueden extenderse por un tiempo indefinido hasta que llegue al límite máximo de protección. Lo que se busca con este tipo de pólizas es simplificar los trámites administrativos que exigirían la actualización o renovación de la póliza en donde el riesgo asegurable este sujeto a continuas variaciones.
- b. Individual: Con esta clase de póliza sólo son cubiertos los riesgos pactados que pudieran sufrir las mercaderías consignadas en un solo envío o embarque siendo debidamente determinados en la póliza tanto el plazo como el buque en donde la mercadería será transportada.
- c. Temporal: En esta clase de pólizas la cobertura esta determinada por un periodo de tiempo que normalmente es menor al año pudiendo ser renovable por uno o varios periodos similares, de este modo se convertiría en un póliza renovable.

3.3.2. Obligación del Asegurador:

La obligación principal del asegurador es indemnizar los daños y perjuicios, a las mercaderías siniestradas, causado por alguno(s) de los riesgos asegurados en la póliza de seguros. Además de las exclusiones señaladas en cada póliza, nuestro Código de Comercio, en su artículo 769⁶, señala

⁵ GARRIGUES, Joaquín. Op. Cit. Pág. 283 -285

⁶ “**Artículo 769º.-** No responderán los aseguradores de los daños y perjuicios que sobrevengan a las cosas aseguradas por cualquiera de las causas siguientes, aunque no se hayan excluido en la póliza:

1. Cambio voluntario de derrotero de viaje, o de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores.
2. (...)
3. Prolongación de viaje a un puerto más remoto que el designado en el seguro.
4. Disposiciones arbitrarias y contrarias a la póliza de fletamiento o al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores.
5. Baratería del patrón, a no ser que fuera objeto del seguro.
6. Mermas, derrames y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.
7. (...)

algunos daños o perjuicios que los aseguradores no responderán aunque no se hayan excluido en la póliza.

Pero, tal como lo señala GARRIGUES⁷, se podrá exigir al asegurador el cumplimiento de su obligación siempre y cuando se demuestre que se ha producido un siniestro (relacionado con el riesgo asegurado del cual se produjo, ocurrido durante la vigencia del contrato, no sea causado por dolo o culpa y sea económicamente dañoso); que exista la relación causal entre el siniestro y la necesidad patrimonial acaecida; y la extensión del daño, ya que este último sirve para fijar la cuantía de la indemnización.

4. Tipos de Coberturas

4.1. Del Instituto de Aseguradores de Londres (Institute Cargo Clauses)

Estas coberturas de gran renombre han alcanzado un uso casi universal en lo que respecta al aseguramiento de mercaderías que son transportadas por vía marítima. Existen 3 clases que brindan 3 tipos de coberturas y son:

4.1.1. Cláusulas para Seguros de Carga "A" - ICC "A":

En este tipo de coberturas es contra todo riesgo excepto por lo que queda específicamente excluido por la propia cláusula que son las cláusulas de exclusión generales, las de exclusión de innavegabilidad e inaptitud, de guerra y de huelga.

4.1.2. Cláusula para Seguros de Carga "B" - ICC "B":

Es una cobertura intermedia la cual solo protege frente a los peligros y riesgos señalados por la propia cláusula que usualmente son: fuego o explosión; varadura, encalladura, hundimiento o zozobra del buque o embarcación; colisión o contacto del buque; descarga de la mercadería en puerto refugio; echazón o barrido de olas; avería gruesa; caída de bultos enteros al mar y entrada de agua de mar. En ella se presentan las mismas exclusiones que la ICC "A".

4.1.3. Cláusulas para Seguros de Carga "C" - ICC "C":

Es la llamada cobertura básica que protege solo frente a fuego o explosión; varadura, encalladura, hundimiento o zozobra del buque o embarcación; colisión o contacto del buque; descarga de la mercadería en puerto refugio; echazón y sacrificio en avería gruesa. En ella se presentan las mismas exclusiones que la ICC "A" y "B".

4.2. De la Ship & Goods de Lloyd's

Es una de las pólizas de seguro más antiguas debido a que data de 1779 y aún es utilizada para la protección de cascos y mercaderías. Los riesgos que ella cubre son:

- a. Pérdida total constructiva
- b. Avería particular
- c. Gastos de salvamento
- d. Parte proporcional de la Avería gruesa

Pero se encuentran excluidas las pérdidas no originadas por riesgos asegurados, el vicio propio de las mercaderías, los daños por causas naturales, los daños causados por falta de navegabilidad del buque y la falta premeditada del asegurado.

4.3. Coberturas Adicionales

⁷ GARRIGUES, Joaquín. Op Cit. Págs. 310 - 311

Estas coberturas adicionales que son recogidas por el Instituto de Aseguradores de Londres son las siguientes:

4.3.1. Cláusula de Guerra (Institute War Clauses):

En las pólizas sin cláusulas adicionales, se da la opción a ambas partes de cancelar el contrato cuando el país propietario del buque entra en guerra pero si se desea cubrir las pérdidas provocadas por guerras se deberá de abonar una sobreprima, cubriendo de esta manera los riesgos que puedan presentar las mercaderías mientras ellas estén a bordo teniendo un plazo de duración determinado.

4.3.2. Cláusula de Huelga (Institute Strike Clauses):

Mediante esta cláusulas, se busca proteger la mercadería frente a huelgas, motines y/o disturbios cubriendo las pérdidas o daños producidos por los huelguistas o por cualquier agitador tanto se produzcan en le mar como en tierra. Se encuentra excluida de estas cláusulas los riesgos cubiertos por las cláusulas de guerra.