# Aspectos generales y objeto de los diferentes tipos de coberturas o Seguros Marítimos.



José Manuel Vilar. Octubre 2022

### 1. Breves comentarios sobre la evolución del Contrato de SM.

### 2. Tipos de Seguros Marítimos

### Principales Coberturas para el armador:

- 2.1 Seguro de Casco y Maquinaria (H&M)
- 2.2 Seguro de Protección e Indemnización (*P&I insurance*)
  - 2.3 Seguro por pérdida de flete (loss of hire)

#### **Otros seguros:**

- 2.4 Seguro de Flete, Demoras y Defensa (FD&D)
- 2.5 Seguro para Operadores Portuarios
- 2.6 Seguro de Riesgo y Guerra (War Risk Insurance)
- 2.7 Seguro de Carga (Cargo Insurance)

#### 1. Breves comentarios sobre la evolución del Contrato

de SM:

- Edad Antigua:
  - En Babilonia: Código de Hammurabi.
  - Leyes de Rodas.
  - o Roma: Préstamo a la Gruesa.

- Edad Media:
  - Mutualidades religiosas o "Guildas"
  - Siglo XIII se modifica el Préstamo a la Gruesa y nace el Seguro Marítimo.
  - Siglo XIV, en <u>1347 buque Santa</u>
     <u>Clara</u> en viaje de Génova hasta

#### Edad Moderna:

- 1668 Primera Empresa de seguros por acciones en Paris.
- 1688 café de Edward Lloyd donde brokers y agentes de seguro se reunían.



- Edad Contemporánea:
  - Finales del siglo XIX se creó el Instituto de Aseguradores de Londres (*Institute of London Underwriters*) como Asociación Profesional que representa a las Cías.
  - Ley del Seguro Marítimo inglesa de 1906 (Maritime Insurance Act 1906)



- Edad Contemporánea:
  - Ley del Contrato de Seguro de España (1980), Ley de Navegación de Argentina (1973) y el Código de Comercio de Chile (1865).
  - Informe de la Secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) del 27/11/1978, aproximadamente las 2/3 de los países que practicaban en ese momento el seguro marítimo utilizaban el Clausulado Inglés, de forma exclusiva o conjuntamente con las pólizas locales.

# 2.1. Seguro de Casco y Maquinaria (*H&M*)

### 2.1. Seguro Marítimo de Casco y Maquinaria :

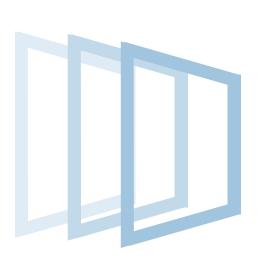
- Es una cobertura de riesgos marítimos con la que el armador se protege por la pérdida total o daño parcial que sufra el buque o sus máquinas debido a la materialización de alguno de los riesgos de mar asegurados.
- Habitualmente se contrata mediante pólizas internacionalmente reconocidas, y ofrecidas por el Mercado asegurador de Lloyd's. Cláusulas a Término del Instituto CASCOS de 1983 (revisadas en en 1995 y 2003) / International Hull Clauses (IHC2003)

### 2.1. Seguro Marítimo de Casco y Maquinaria :

- La referida cobertura se divide (Cl. 2 Perils) por un lado, en los riesgos naturales o fortuitos cuya ocurrencia activa el derecho del asegurado a reclamar y ser indemnizado, y por el otro lado, aquellos riesgos donde se exige la debida diligencia del asegurado para que proceda la indemnización en los términos de la cobertura.
- La responsabilidad del asegurador se limita a la suma asegurada que haya sido acordada en el contrato, con las excepciones establecidas en la póliza

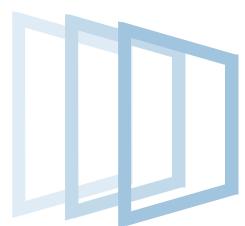
- Excepciones a la suma asegurada:
- Pérdida parcial reparada + pérdida total
- Varias pérdidas parciales reparadas
   Responsabilidad por colisión (RDC)
- ❖ Deberes del asegurado (Sue and Labor)
- Entre los riesgos (Cl. 2.1) del primer grupo que contempla la póliza se encuentran *Peligros de los mares, ríos o lagos*; Incendio y explosión; Robo con violencia por personas ajenas al buque; Echazón; Piratería; contacto con equipo o instalación terrestre, muelle o puerto; terremoto, erupción volcánica o rayo; accidentes en la carga o descarga de mercancías o combustible; y contacto con satélites, aeronaves, helicópteros u objetos similares caídos de estos.

 Por otra parte, entre los riesgos del segundo grupo, es decir, aquellos riesgos que están condicionados a la debida diligencia del asegurado destacan la Explosión de calderas o rotura de ejes; Cualquier defecto latente o vicio oculto en la maquinaria o casco del buque; la Negligencia del capitán, oficiales, tripulación o prácticos; Negligencia de los reparadores o fletadores, siempre que estos no figuren como asegurados; Baratería del capitán, oficiales o tripulación; y contaminación.



### Otras Cláusulas relevantes de la cobertura del *Institute Hull Clauses 2003* (IHC 2003):

- 2. CONTINUACIÓN DE LA COBERTURA.
- 3. VIOLACIÓN DE GARANTÍAS.
- 4. CLASIFICACIÓN.
- 5. TERMINACIÓN.
- *(…)*
- 7. RIESGO DE CONTAMINACIÓN
- 8. ¾ DE RESP. POR COLISIÓN (Running Down Clause)
- 9. EXCLUSIONES



### Otras Cláusulas relevantes de la cobertura del *Institute Hull* Clauses 2003 (IHC 2003):

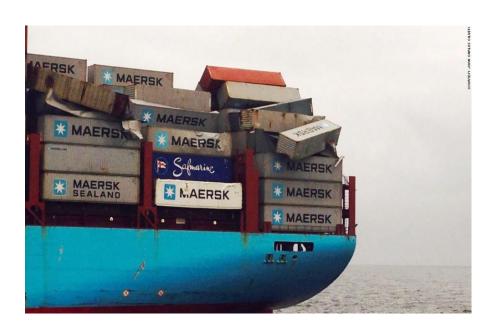
#### 9. EXCLUSIONES

- ✓ El gasto y deterioro por uso propio del buque.
- ✓ La negligencia del asegurado, los propietarios o administrador.
- ✓ Remoción de restos de naufragio
- ✓ La Carga a bordo del buque asegurado

- 10.AVERIA
  GRUESA Y
  SALVAMENTO
- ✓ Cubre la proporción de gastos de salvamento o averia gruesa del buque asegurado, incluso antes de su liquidación y contribuciones de las otras partes
- ✓ La pérdida debe derivarse de evitar o tratar de evitar riesgo asegurado en la Cl.6











www.l3harrisgeospatial.com

- La cobertura de P&I ha sido desarrollada en los últimos 150 años en respuesta a la necesidad de los armadores y navieros de asegurar o proteger la responsabilidad frente a terceros, que no era cubierta por las pólizas estándar de H&M.
- La intención inicial de la cobertura de P&I fue cubrir a los armadores por la responsabilidad derivada de muerte o lesiones de terceros, y sobre todo, de asegurar el ¼ de responsabilidad no cubierto por la póliza de H&M.

- No obstante, el desarrollo de la cobertura de P&I y los términos de contratación actual incluyen cobertura por un amplio rango de responsabilidad por pérdidas derivadas de las operaciones de carga, y responsabilidad por contaminación.
- Igualmente la cobertura incluye la responsabilidad por pérdida de vidas y lesiones de la tripulación, pasajeros y otros actores como estibadores, así como, la responsabilidad del buque por daños a objetos fijos o flotantes y la responsabilidad derivada por colisión con otras embarcaciones.

- También conocida como seguro de responsabilidad civil, es ofrecida por mutuales aseguradores conocidos como Clubes de Protección e Indemnización (P&I Clubs), que a su vez se agrupan al menos los 13 Clubes principales, en el denominado *International Group of P&I Clubs*, y su función es complementar la cobertura de H&M.
- El referido Grupo otorga cobertura a más del 90% del total del tonelaje de transporte marítimo mundial.

2.3. Seguro por pérdida de flete (loss of hire)

### 2.3. Seguro por pérdida de flete (loss of hire) :

- Es una cobertura que protege al armador de la pérdida de ganancia o flete por la explotación comercial de su buque, debido a una interrupción de sus operaciones por un período de tiempo.
- Su existencia es reciente respecto a otros tipos de seguros, ya que aparece en el mercado después de la Segunda Guerra Mundial, no obstante ha estado disponible comercialmente sólo en los últimos 30/40 años.
- Inicialmente previsto para los buques fletados en Time Charter, hoy están disponibles para otro tipo de contratos de explotación del buque

### 2.3. Seguro por pérdida de flete (loss of hire) :

- Es una cobertura que complementa la póliza de H&M.
- Así, ante la ocurrencia de un riesgo cubierto por aquella (por ejemplo los daños derivados de una colisión) que coloquen al buque en off hire, el asegurado podrá activar la póliza de loss of hire, no obstante, si el buque se encuentra en mantenimiento ordinario, no tendrá derecho a hacerlo.
- No obstante, si el buque se encuentra en mantenimiento ordinario, no tendrá derecho a hacerlo.

# 2.4 Seguro de Flete, Demoras y Defensa (FD&D)

### 2.4. Seguro de Flete, Demoras y Defensa (FD&D)

- Es una cobertura adicional a las coberturas estándar.
- Como su nombre lo indica, ofrece cobertura adicional por los costos legales y otros costos asociados a determinadas disputas en las que se vea inmerso el buque asegurado en virtud de su operación comercial.
- Naturalmente los Clubes P&I ejecutan esta cobertura a través de los corresponsales expresamente designados, y de sus Despachos de abogados y profesionales encargados de la defensa de sus miembros.

## 2.5 Seguro para Operadores Portuarios

2.6 Seguro de Riesgo y Guerra (War Risk Insurance)

2.6 Seguro de Riesgo y Guerra (War Risk Insurance)

# 2.7 Seguro de Carga (Cargo Insurance)

#### **Conclusiones:**

- El sistema de SM ofrecidos por el mercado asegurador a través de sus distintos actores se basa en la <u>convergencia de los</u> <u>distintos tipos de cobertura</u>, que tratan de viabilizar la operación comercial y funcional del buque sobre la que reposa todo el transporte marítimo internacional.
- Los enormes e incuantificables riesgos marítimos a los que está expuesto el buque como unidad de negocio, no pueden ser soportados por el armador o naviero, quienes deben trasladar los efectos de esos riesgos a sus aseguradores, en sus distintas modalidades.
- Lo mismo ocurre con los intereses de la carga, operadores portuarios y demás acortes del sector.

