

**II FORO VIRTUAL HISPANOAMERICANO DE
SEGUROS MARÍTIMOS
AVDM- UNIVERSIDAD ANDRÉS BELLO**

**LOS SEGUROS:
DE CASCO Y MAQUINARIA Y SU COMPLEMENTARIEDAD
CON LOS P&I**

DRA. ANDREA SIGNORINO BARBAT

PROFESORA – DIRECTORA ACADÉMICA UNIVERSIDAD DE MONTEVIDEO
SECRETARIA GENERAL AIDA WORLD (ASOC. INT. DE DERECHO DE SEGUROS)
PRESIDENTE DE AUDM (ASOC URUGUAYA DE DERECHO MARÍTIMO)
DIRECTIVA- SECRETARIA DE WISTA URUGUAY
MIEMBRO DEL IIDM- INSTITUTO IBERO LATINOAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO

Seguros de casco y maquinaria.



- La cobertura de casco y maquinarias es una cobertura esencialmente de daños
- al cual se suele adicionar la cobertura de aumento de valor del casco y la maquinaria, o cobertura de gastos e incremento de valor,
- así como la importante cobertura de responsabilidad civil por abordaje

Tipo de cobertura

- Cobertura de **daño más responsabilidad civil adicional**
- Cubre casco, maquinarias y artefactos relacionados
- Cubre aumento de valor de casco y maquinaria, **gastos e incremento de valor**
- Cubre **Responsabilidad Civil por abordaje del armador o transportista en forma complementaria al P&I**

Seguros de casco y maquinaria.



- MODALIDAD DE CONTRATACION
- CONTENIDO GENERAL DEL CONTRATO
- JUEGO DE COBERTURAS Y EXCLUSIONES A LA HORA DE LA SUSCRIPCIÓN
- COMPLEMENTARIEDAD DE LOS SEGUROS A PRIMA FIJA CON LAS COBERTURAS DE P&I

Modalidad de contratación



- En general, en la cobertura de los riesgos marítimos, por su **magnitud, suelen participar más de un asegurador y/o reasegurador, a veces incluso compartiendo el riesgo con los P&I**, clubes de protección e indemnidad, conformados por los armadores de buques que otorgan coberturas de tipo mutual.
- **También es habitual la participación de intermediarios o brókers** que analizan las necesidades del cliente y buscan la mejor cobertura de sus riesgos, vinculando de esta forma al asegurado con el asegurador o suscriptor (*underwriter*) de sus riesgos.
- Preponderante es en este seguro, el papel del LLOYDS`y de sus sindicatos que suelen asumir los riesgos de los seguros de “prima fija” marítimos y en especial de casco y maquinaria.

Modalidad de contratación



- Los riesgos sólo pueden ser presentados a la aceptación de los *underwriters* a través de los *brokers* o, firmas de corredores de seguros que para actuar, precisan de un reconocimiento previo por la Corporación del Lloyd`s
- Para colocar un riesgo el *bróker*:
 - confecciona una pequeña nota, o *slip*, en la que se recogen los detalles característicos del riesgo cuya cobertura busca.
 - presenta dicho *slip* a los *underwriters* y va distribuyendo las porciones de riesgo entre aquellos que las aceptan, eligiendo los que facilitan una cotización de prima más favorable.
 - Los *underwriters* aceptantes van anotando en dicho *slip* la porción de riesgo que asumen en nombre de su sindicato respectivo, haciendo constar al mismo tiempo sus iniciales y su firma.
- Estas anotaciones se van haciendo una debajo de otra, de donde proviene precisamente la denominación *underwriter* (“que suscribe debajo”).
- Una vez distribuido el total del riesgo, el *slip* se presenta al “*Lloyd`s Policy Signing Office*” (Oficina de firma de pólizas del Lloyd`s), donde se emite la póliza con el sello de la citada oficina, requisito sin el cual ninguna póliza es válida

Contenido general del contrato de Seguros de casco y maquinaria



- **El asegurado** puede ser el armador o propietario (*Owner*) del buque, y/o el Operador o Fletador (*Charterer*), además de las compañías asociadas, afiliadas o subsidiarias de las anteriores, que resultan aseguradas en sus respectivos intereses en el buque.
- Lo que se presenta al asegurado en definitiva, luego de la suscripción del riesgo, es el *bordereau* o **condiciones particulares** del seguro con identificación de Asegurado o Contratante del seguro, buque cubierto, riesgos cubiertos y riesgos no cubiertos o exclusiones de cobertura, asegurador o aseguradores y eventuales reaseguradores, a cargo del riesgo, prima a abonar por cada cobertura y otras condiciones aplicables al riesgo asegurado.
- **Las condiciones generales** del seguro son las otorgadas por las **cláusulas estándar** utilizadas en materia de riesgos marítimos, las cláusulas de Londres mayormente en su modalidad para Cascos-A término (*"Institute Time Clauses Hulls"*).
- Estas son citadas en el *bordereau*, no transcriptas salvo las que se incluyen como coberturas adicionales
- **A su vez se citan las exclusiones de ciertas cláusulas** que se especifican en cada cobertura.

El juego de las coberturas y las exclusiones a la hora de suscribir un Seguro de casco y maquinaria



- Por *underwriting* o suscripción del riesgo se entiende el conjunto de acciones encaminadas a la aceptación de un riesgo por la empresa aseguradora, según unas condiciones y un precio (prima del seguro).
- El *underwriting* comprende la determinación de los riesgos y coberturas aceptados en condiciones normales (o riesgos estándar) o los riesgos a consultar para su eventual cobertura en forma específica; las Coberturas excluidas o a consultar su exclusión y el límite de aceptación, si el riesgo que se pretende asegurar supera determinada suma asegurada.

El juego de las coberturas y las exclusiones a la hora de suscribir un Seguro de casco y maquinaria



- En la suscripción del riesgo de casco y maquinaria, la definición de la cobertura, como es habitual en todo seguro, **resulta del análisis pormenorizado de los riesgos cubiertos y los no cubiertos o exclusiones de cobertura.**
- **Pero específicamente en los seguros de casco y maquinaria esta definición de la cobertura resulta en un proceso complejo, por la propia complejidad de los riesgos cubiertos, y de las exclusiones, presentes en los clausulados de Londres.**
- Es por eso que a la hora de la contratación de un seguro de casco y maquinaria es necesario **prestar especial atención no sólo a las coberturas otorgadas, sino a las exclusiones incluidas en cláusulas adicionales o que resultan de la eliminación expresa de ciertas cláusulas del Instituto.**
- A veces por el contrario, **la eliminación expresa, por condiciones particulares, de ciertas cláusulas del Instituto resultan en una ampliación de cobertura**

El juego de las coberturas y las exclusiones a la hora de suscribir un Seguro de casco y maquinaria



- Veamos algunos ejemplos.
- Entre las exclusiones que resultan de cláusulas adicionales, por ejemplo destacamos la exclusión que presenta la cláusula de “Contratos (derechos de terceros)”o “*Contracts (Rights of third parties)- ACT 1999 Exclusion Clause*”, en virtud de la cual queda excluida, para ese seguro, cualquier tipo de indemnización a terceros al contrato de seguros, ante cualquier tipo de reclamación de su parte.
- Esta exclusión no alcanza los derechos del asegurado, lógicamente pues es parte en el contrato, ni los derechos de un eventual cesionario o beneficiario de las indemnizaciones, pues pasa a formar parte de la relación jurídica contractual ya que es a quién debe el asegurador en definitiva otorgar la indemnización del seguro.
- No obstante, en este último caso es necesario o adecuado incluir o adicionar al contrato de seguros la **Constancia de cesión de derechos** o “*Notice of Assignment*”.

El juego de las coberturas y las exclusiones a la hora de suscribir un Seguro de casco y maquinaria



- Con relación a la ampliación de los riesgos cubiertos obtenida para este seguro mediante la eliminación de ciertas cláusulas por condiciones particulares, destaca el caso de las cláusulas 1.2 y 4.1 del Instituto.
- Estas cláusulas contienen exclusiones de cobertura:
 - la primera referida a daños y responsabilidades emergentes de las operaciones de carga y descarga de buque a buque en el mar, y
 - la segunda referida al cambio de clasificación del buque.
- Al eliminarse en forma expresa estas cláusulas, se amplía la cobertura para este seguro.

El juego de las coberturas y las exclusiones a la hora de suscribir un Seguro de casco y maquinaria



- Respecto a la limitación de la cobertura mediante la eliminación o exclusión, por condiciones particulares, de ciertas cláusulas del Instituto, por ejemplo podemos destacar la que resulta de la exclusión absoluta y total de la Cláusula 8 de Instituto, en la cobertura de casco y maquinaria.
- Mediante esta se excluye la importante cobertura de responsabilidad por colisión con otro buque (y otros objetos flotantes), o abordaje.
- Si por este medio, esta cláusula resulta excluida de la póliza de casco y maquinaria, deberemos recurrir a la contratación con un Club de P&I de los 4/4 de la cobertura de responsabilidad por abordaje, ya no el 1 / 4 complementario a los 3 / 4 de cobertura que otorga habitualmente esta cláusula 8,

Complementariedad de las coberturas de P & I RC POR ABORDAJE



- Los llamados “clubes de protección e indemnidad” de origen británico, surgen luego que el Parlamento británico eliminó los privilegios monopólicos concedidos a la *Royal Exchange* y a la *London Assurance* en el mercado asegurador inglés dominado por los *Underwriters del Lloyd's*.
- Si bien se tiene noticia de la existencia de Clubes mutuales, notoriamente el *Friendly Assurance*, que daban cobertura a la responsabilidad emergente por colisión (abordaje) desde 1836, fue como consecuencia directa de la sentencia del caso “*De Veaux vs. Salvador*”, que se dictó la “*Fatal Accidents Act*” en 1846 también conocida como “*Lord Cambell's Act*”, que estableció rigurosos supuestos de responsabilidad del armador por muerte o lesiones de personas a bordo derivadas de un abordaje.
- Esta sentencia determinó que la responsabilidad del armador por colisión en la que su buque hubiere tenido algún grado de participación por negligencia no constituía un “peligro de mar” cubierto por las pólizas comunes de casco,.
- Estas nuevas responsabilidades no se encontraban amparadas por las tradicionales pólizas de casco y máquinas que otorgaban los aseguradores ingleses

Complementariedad de las coberturas de P & I



- Por lo tanto, el fundamento del nacimiento de los Clubes, que al principio sólo eran de protección, debe encontrarse en la necesidad de los armadores de obtener cobertura por los riesgos de accidentes personales (incluida la pérdida de vidas) y por el riesgo de la responsabilidad que excedía las sumas aseguradas que amparaban las pólizas de casco, por los daños causados o sufridos en un abordaje.
- Por este tradicional origen, las coberturas de los P&I, suelen cubrir toda la responsabilidad del armador que no esté cubierta (o este excluida) por el seguro de Casco y Maquinaria

Complementariedad de las coberturas de P & I



- Los armadores típicamente **ampan su Responsabilidad Civil** mediante las tradicionales coberturas de Protección e Indemnidad. Esta cobertura es ofrecida por mutuales de armadores y, en menor medida, por aseguradoras a prima fija.
- **Estos suelen ser seguros complementarios.** Por ejemplo si el armador tiene cobertura de tres cuartos por abordaje, el cuarto restante lo cubre la cobertura de P&I, y así en la mayor parte de los riesgos.
- **No obstante, es usual, que ante por ejemplo, la exclusión de la cláusula 8 del Instituto (responsabilidad civil por abordaje), en los seguros a prima fija de casco y maquinaria, se contrate los 4 /4 directo con el Club de P&I.**
- Eso muchas veces es preferido por el armador para evitar conflictos de jurisdicción aplicable, arbitraje, etc. que podrían suscitarse ante la existencia de dos regímenes diferentes aplicables a un mismo riesgo, sobre todo a la hora de un siniestro.

Complementariedad de las coberturas de P & I



- La flexibilidad típica de las coberturas de P&I tiene dos aspectos.
- El primero se refiere a que para cada buque, puede diseñarse una cobertura específica, restringiendo determinados riesgos, colocando límites cuantitativos, incluyendo un amparo no previsto, etc.
- La segunda faceta está dada por la llamada **cláusula ómnibus**, que permite que los Directores del Club puedan conceder cobertura para riesgos no contemplados en las Reglas o en el Certificado de Inscripción del miembro.
- De ese modo, si bien queda sujeto a la discrecionalidad de los Directores, se otorga **una gran amplitud al seguro**, permitiendo amparar situaciones nuevas o no previstas.

Complementariedad de las coberturas de P & I



- En conclusión, respecto a la complementariedad de los seguros de casco y maquinaria a prima fija y las coberturas de clubes de P&I, podemos resumir:
- Por un lado, la póliza de casco y maquinaria como cobertura de daño, según los riesgos cubiertos que apliquen cubrirá daños parciales, pérdida total, etc..
- Los riesgos no cubiertos por esta póliza, se cubrirán por el P&I. En este sentido, las coberturas de los P&I, centralmente cubren responsabilidades del armador, todas las vinculadas con la carga, con pasajeros, con la tripulación, la pérdida de o daños a bienes en tierra o en el agua; los daños no cubiertos total o parcialmente por el seguro de prima fija de casco y maquinaria, la responsabilidad bajo contrato de remolque; la responsabilidad por naufragio; las contribuciones no recuperables en avería gruesa; la contribución del buque en avería gruesa, cuando la cobertura de casco y maquinaria resulte insuficiente; los gastos de salvamento (compensación especial); las multas; los gastos incidentales a la explotación del buque...
- y con exclusividad el riesgo de contaminación, así como todo aquello que los Directores puedan resolver que no estando enumerado, quede cubierto.

Complementariedad de las coberturas de P & I



- Por otro lado, dentro de la póliza de casco y maquinaria, a prima fija, encontramos la cobertura de responsabilidad Civil emergente de colisión o por abordaje, que refiere a la responsabilidad emergente del abordaje de dos o más buques, ampliables a choques con elementos fijos o flotantes,
- En el seguro de casco y maquinarias, la cobertura de Responsabilidad Civil en general es por 3 / 4 (del riesgo en definitiva cubierto).
- El otro cuarto es cubierto por un club de P&I, aunque es hoy habitual que el P& I cubra los 4 /4, por las razones vistas.

CONCLUYENDO...

- La historia del seguro de Casco y Maquinaria, o Casco y Máquina, así como su realidad actual, nos revela que se trata de un seguro de esencial importancia en la actividad marítima.
- En su evolución, cabe notar la ‘customización’, la adaptación a las realidades locales, pero sin perder la hegemonía del derecho inglés en el que se enraíza.
- Asimismo, es tal vez el seguro en el que se refleja mayormente la complementariedad que en el mundo de los seguros marítimos se logra a través de las coberturas de seguros a prima fija y las coberturas de tipo mutual otorgadas por los clubes de P&I.
- Por sus peculiares caracteres del punto de vista contractual y de suscripción del riesgo, este seguro resulta ser de los más interesantes de profundizar en su investigación, y de evaluar sus progresos.

¡Muchas gracias !

Andrea Signorino Barbat

www.andreassignorino.com.uy

andreassignorino@gmail.com

+598 94459239

