

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS  
SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

111  
1985/15

---

**Aspectos jurídicos y documentales  
del contrato de seguro marítimo**

---



NACIONES UNIDAS

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS  
SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO  
Ginebra

# Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo

*Informe de la secretaria de la UNCTAD*



NACIONES UNIDAS  
Nueva York, 1982

## NOTA

Las firmas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas y cifras. La mención de una de estas firmas indica que se hace referencia a un documento de las Naciones Unidas.

\*

\* \*

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

\*

\* \*

El material contenido en esta publicación puede citarse o reproducirse sin restricciones, siempre que se indique la fuente y se haga referencia al número del documento. Deberá remitirse a la secretaría de la UNCTAD un ejemplar de la publicación en que aparezca el material citado o reproducido.

TD/B/C.4/ISL/27/Rev.1

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

*Número de venta:* S.82.II.D.5

Precio: 7 dólares de los Estados Unidos

## ÍNDICE

|  | <i>Página</i> |                 |
|--|---------------|-----------------|
| ABREVIATURAS Y SIGLAS . . . . .  | v             |                 |
| NOTA EXPLICATIVA . . . . .   | v             |                 |
| PREFACIO . . . . .   | 1             |                 |
| <i>Capítulo</i>  |               | <i>Párrafos</i> |
| I. INTRODUCCIÓN . . . . .  | 1-8           | 3               |
| II. METODOLOGÍA . . . . .  | 9-18          | 5               |
| III. LA FUNCIÓN ECONÓMICA DEL SEGURO MARÍTIMO . . . . .  | 19-21         | 7               |
| IV. EL FUNCIONAMIENTO DEL SEGURO MARÍTIMO . . . . .  | 22-96         | 8               |
| A. Algunos principios fundamentales . . . . .  | 22-30         | 8               |
| B. Características internacionales . . . . .   | 31            | 9               |
| C. La estructura de la industria de los seguros marítimos . . . . .  | 32-42         | 9               |
| 1. Asociaciones de seguro mutuo . . . . .  | 32-35         | 9               |
| 2. Aseguradores comerciales . . . . .  | 36-42         | 10              |
| D. El régimen jurídico del seguro marítimo . . . . .   | 43-57         | 11              |
| 1. Las pólizas nacionales utilizadas en el seguro marítimo . . . . .   | 44-48         | 11              |
| 2. Los reglamentos nacionales que rigen el seguro marítimo . . . . .   | 49-57         | 12              |
| E. Breve examen del régimen jurídico británico de seguro marítimo . . . . .  | 58-96         | 14              |
| 1. Obtención de la cobertura . . . . .   | 59-68         | 14              |
| 2. La póliza de seguro . . . . .   | 69-94         | 16              |
| 3. Procedimiento para la liquidación de los siniestros . . . . .   | 95-96         | 20              |
| V. ANÁLISIS DEL RÉGIMEN JURÍDICO BRITÁNICO DE SEGUROS MARÍTIMOS . . . . .  | 97-191        | 21              |
| A. Régimen jurídico común al seguro de cascos y al seguro de la carga . . . . .  | 99-136        | 21              |
| 1. Procedimiento de obtención del seguro . . . . .   | 99-100        | 21              |
| 2. El interés asegurable como factor de validez del contrato de seguro marítimo: pólizas P.P.I. . . . .  | 101-104       | 21              |
| 3. Efectos de las declaraciones falsas o incompletas . . . . .   | 105-108       | 22              |
| 4. Redacción y estructura de la póliza . . . . .   | 109-123       | 23              |
| 5. Cláusula de pago provisional en caso de controversia sobre cuál de los aseguradores ha de hacerse cargo del siniestro . . . . .   | 124-125       | 26              |
| 6. Los valores convenidos en la determinación de los derechos de subrogación . . . . .   | 126-127       | 26              |
| 7. Problemas de jurisdicción en las acciones judiciales . . . . .  | 128-136       | 27              |
| B. Disposiciones propias del seguro de cascos . . . . .  | 137-174       | 28              |
| 1. Aplicación a las renovaciones de la fórmula de acuerdo entre aseguradores de cascos (JHF) . . . . .   | 137-140       | 28              |
| 2. Cobertura de los riesgos de mar: las cláusulas de «riesgos adicionales» y de «negligencia en los buques de línea regular» . . . . .   | 141-143       | 29              |
| 3. Franquicia deducible por cada accidente (« <i>all claims, each accident</i> ») . . . . .  | 144-148       | 30              |
| 4. La cláusula de «coaseguro»: negligencia de la tripulación y daños a las máquinas . . . . .  | 149-151       | 31              |
| 5. El efecto de los valores convenidos en la indemnización por contribuciones a la avería gruesa, gastos de salvamento y gastos del asegurado para aminorar el siniestro . . . . . | 152-157       | 31              |
| 6. Cobertura de responsabilidad por abordaje . . . . .   | 158-159       | 32              |
| 7. Elección del lugar donde han de efectuarse las reparaciones: efectos de la cláusula de «licitación» . . . . .   | 160-161       | 33              |

| <i>Capítulo</i>  | <i>Párrafos Página</i> |    |
|--|------------------------|----|
| 8. Cláusula de «pago a cuenta» para facilitar la realización de las reparaciones . . . . .                       | 162                    | 33 |
| 9. La decisión de no efectuar reparaciones: reclamaciones por averías no reparadas . . . . .                     | 163-170                | 34 |
| 10. Efectos jurídicos de las franquicias deducibles en la determinación de los derechos de subrogación . . . . . | 171-174                | 35 |
| C. Disposiciones propias del seguro de la carga . . . . .  | 175-191                | 36 |
| 1. La cobertura de los riesgos marítimos: las cláusulas F.P.A., W.A. y «All risks» (a todo riesgo) . . . . .     | 175-184                | 36 |
| 2. La cobertura de las consecuencias de la demora . . . . .  | 185-188                | 38 |
| 3. El uso de fórmulas de subrogación . . . . .   | 189-190                | 39 |
| D. Resumen de las mejoras sugeridas . . . . .  | 191                    | 39 |
| VI. DESARROLLO DE UN RÉGIMEN JURÍDICO INTERNACIONAL DE SEGUROS MARÍTIMOS . . . . .                               | 192-240                | 41 |
| A. La diversidad de los regímenes jurídicos nacionales . . . . .   | 192-200                | 41 |
| B. Importancia de la uniformidad en el seguro marítimo . . . . .   | 201-214                | 43 |
| C. Creación de una base jurídica internacional para los contratos de seguro marítimo . . . . .                   | 215-240                | 45 |
| 1. El contrato de seguro . . . . .   | 221-231                | 46 |
| 2. Disposiciones legislativas . . . . .  | 232-239                | 48 |
| 3. Prácticas del mercado concernientes a la liquidación de siniestros . . . . .                                  | 240                    | 49 |
| VII. CONCLUSIONES . . . . .  | 241-251                | 50 |

#### ANEXOS

|   |    |
|---|----|
| I. Lloyd's S.G. Form . . . . .                              | 53 |
| II. Institute Time Clauses: Hulls . . . . .                 | 54 |
| III. Institute Cargo Clauses (F.P.A.) . . . . .             | 55 |
| IV. Institute Cargo Clauses (W.A.) . . . . .                | 56 |
| V. Institute Cargo Clauses (All Risks) . . . . .            | 57 |
| VI. Institute War and Strikes Clauses: Hulls-Time . . . . . | 58 |
| VII. Institute War Clauses . . . . .                        | 59 |

NOTA. — Los documentos que figuran en los anexos se reproducen en inglés.

## ABREVIATURAS Y SIGLAS

|               |  |
|---------------|--|
| c.f.i.        | costo, seguro y fletes   |
| F.C. y S.     | franco de captura y embargo                                    |
| F.I.A.        | pleno interés convenido  |
| f.o.b.        | franco a bordo   |
| F.P.A.        | libre de avería particular                                     |
| F.S.R. y C.C. | libre de riesgo de huelga, tumultos y conmociones civiles      |
| ILU           | Instituto de Aseguradores de Londres                           |
| JHF           | fórmula de acuerdo entre aseguradores de cascos                |
| P e I [Clubs] | clubs de protección e indemnización                            |
| P.P.I.        | pólizas prueba de interés                                      |
| S. G.         | buque y mercancías   |
| UNCTAD        | Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo |
| W.A.          | con avería   |

## Jurisprudencia

|              |   |
|--------------|---|
| AMC          | American Maritime Cases   |
| C.A.         | Court of Appeal   |
| Com. Cas.    | Commercial Cases Reports  |
| Fed.         | Federal Reporter (Estados Unidos de América)                        |
| K.B.         | English Law Reports, King's Bench Division                          |
| Lloyd's Rep. | Lloyd's List Law Reports  |
| Q.B.D.       | English Law Reports, Queen's Bench Division                         |
| U.S.         | United States Reports (opinions of the United States Supreme Court) |

## NOTA EXPLICATIVA

La palabra «dólares» denota dólares de los Estados Unidos de América, salvo que se indique otra cosa.

## PREFACIO

El presente informe, inicialmente publicado en noviembre de 1978<sup>a</sup>, fue examinado después, en su sexto período de sesiones, por el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, órgano de la Comisión del Transporte Marítimo de la Junta de Comercio y Desarrollo. El Grupo de Trabajo había recomendado a la Comisión, en el párrafo 3 de su resolución 3 (VI): *a*) que se examinaran las condiciones vigentes de la política de seguro marítimo y la práctica seguida actualmente en los mercados nacionales respecto del comercio internacional, *b*) que se estudiaran los distintos sistemas jurídicos por los que se rigen los contratos de seguro marítimo, y *c*) que se elaborara, a la luz de esos estudios y teniendo presentes las sugerencias que figuraban en las secciones V y VI del informe, un conjunto de cláusulas uniformes como modelo internacional no imperativo<sup>b</sup>.

La labor de elaboración de un conjunto de cláusulas, que se recomendaba en la resolución 3 (VI), se inició en el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo, que tuvo lugar del 1 al 19 de diciembre de 1980. Como resultado de la decisión adoptada por la Comisión del Transporte Marítimo en su noveno período de sesiones, celebrado del 1 al 12 de septiembre de 1980, dicho séptimo período de sesiones del Grupo se dedicó al seguro de cascos. Como documentos de antecedentes para ese período de sesiones, la secretaría de la UNCTAD presentó al Grupo dos informes complementarios titulados «Aspectos jurídicos y documentales del régimen jurídico francés del seguro marítimo»<sup>c</sup> y «Aspectos jurídicos y documentales de los regímenes jurídicos del seguro marítimo en América Latina»<sup>d</sup>. El Grupo de Trabajo, en su séptimo período de sesiones, preparó dos textos refundidos que sirvieran de base para los trabajos sobre un conjunto de cláusulas de riesgos y otro texto refundido como base para la labor relativa a la cláusula de responsabilidad por colisión y recomendó que su octavo período de sesiones se dedicara a la continuación de los trabajos sobre el seguro de cascos y a iniciar la labor sobre el seguro de la carga [resolución 4 (VII)]<sup>e</sup>.

Aquí se examinan detalladamente las pólizas y cláusulas uniformes que se utilizaban en el Reino Unido en el momento de la publicación inicial del presente informe en 1978. Sin embargo, desde entonces, el mercado británico ha adoptado unas versiones revisadas de las políticas y cláusulas uniformes para el seguro de la carga que entrarán en vigor el 1.º de enero de 1982.

<sup>a</sup> TD/B/C.4/ISL/27 y Corr.1 y Add.1.

<sup>b</sup> Véase el informe del Grupo de Trabajo sobre su sexto período de sesiones, celebrado del 18 al 26 de junio de 1979 (TD/B/C.4/ISL/28), anexo I.

<sup>c</sup> TD/B/C.4/ISL/30.

<sup>d</sup> TD/B/C.4/ISL/31.

<sup>e</sup> Para el informe sobre el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo, junto con los textos refundidos, véase TD/B/C.4/ISL/32.

## CAPÍTULO PRIMERO

### INTRODUCCIÓN

1. De los aspectos jurídicos y documentales del seguro marítimo viene ya ocupándose la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo desde el primer período de sesiones de la Conferencia, celebrado en Ginebra en 1964. Entonces se aprobó la recomendación A.IV.23<sup>1</sup>, en la que, entre otras cosas, se decía:

Que las organizaciones internacionales competentes examinen la posibilidad de adoptar:

a) Cláusulas uniformes para los seguros de transporte marítimo, terrestre y aéreo;...

2. En el segundo período de sesiones de la Conferencia, celebrado en Nueva Delhi en 1968, los países en desarrollo señalaron que gran parte de la reglamentación internacional del transporte marítimo que estaba en vigor se había elaborado en una época en la que no se habían tenido en cuenta los intereses de los países en desarrollo y, a este respecto, pusieron en particular de relieve lo insatisfactorias que resultaban desde el punto de vista de esos países las leyes y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, las pólizas de fletamento, la limitación de la responsabilidad de los armadores y el seguro marítimo. A su juicio, había verdadera necesidad de mejorar las disposiciones aplicables en tales esferas y de llenar las lagunas que aún se registraban en esa reglamentación internacional.

3. En la resolución 14 (II)<sup>2</sup> de 20 de marzo de 1968, de la Conferencia se recomendó que se constituyera un Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, para examinar «los aspectos comerciales y económicos» de esa reglamentación, «a fin de determinar aquellos en que es necesario hacer modificaciones y hacer recomendaciones acerca de la nueva reglamentación que haya de elaborarse». En la misma resolución se enumeraban algunas cuestiones, entre ellas la del seguro marítimo, que debían tenerse en cuenta «con objeto de elaborar las convenciones que proceda o revisar la reglamentación vigente».

4. De conformidad con esa recomendación, la Comisión del Transporte Marítimo aprobó la resolución 7 (III), de 25 de abril de 1969<sup>3</sup> por la que creaba el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo. En su primer período de sesiones celebrado en Ginebra en 1969, el Grupo aprobó un programa de trabajo, entre cuyos temas prioritarios figuraba el seguro marítimo<sup>4</sup>. Al aprobar su programa de tra-

bajo, el Grupo había tenido ante sí una nota de la secretaria de la UNCTAD, en la que se decía lo siguiente:

Estos formularios de pólizas [de seguro marítimo], que son preparados por los aseguradores, contienen muchas cláusulas complicadas y arcaicas que al parecer no son interpretadas uniformemente en muchos países y han motivado repetidas peticiones de que sean redactadas de nuevo y simplificadas. La mera unificación de las reglas jurídicas en un plano internacional podría no resultar eficaz para mantener el equilibrio entre los intereses opuestos del asegurador y el asegurado, a menos que los términos de la póliza sean también unificados internacionalmente según normas equitativas. El Grupo de Trabajo quizás considere conveniente examinar las cláusulas empleadas en las pólizas en diferentes países y considerar la conveniencia de recomendar que sean simplificadas y unificadas, de forma que sean más fáciles de comprender y tengan el mismo significado en todas partes en los casos pertinentes<sup>5</sup>.

También durante el debate que tuvo lugar en ese primer período de sesiones del Grupo de Trabajo un país desarrollado de economía de mercado manifestó ese deseo de mayor claridad y uniformidad e indicó la conveniencia de que se concertara un acuerdo internacional<sup>6</sup>.

5. En su segundo período de sesiones, celebrado en Ginebra en 1971, el Grupo de Trabajo aprobó las disposiciones aceptadas por la Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio, que también había incluido el tema del seguro marítimo en su programa<sup>7</sup>, disposiciones gracias a las cuales se pensaba poder atender con un solo estudio las necesidades del Grupo de Trabajo y de la Comisión. Al mismo tiempo, el Grupo de Trabajo tomó nota del esquema provisional que para ese estudio había preparado la secretaria de la UNCTAD y en el que se preveían investigaciones sobre los aspectos económicos, comerciales y jurídicos del seguro marítimo, así como sobre su funcionamiento y sus repercusiones sobre la balanza de pagos de los países en desarrollo<sup>8</sup>. Más adelante, sin embargo, el orden en que se consideraron los distintos temas del programa hizo que el examen del seguro marítimo por la Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio se hiciera con tanta anticipación en relación con el sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo que a la División del

<sup>5</sup> «Documento de trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo» (TD/B/C.4/ISL/2), párr. 39.

<sup>6</sup> Véase *Documentos Oficiales de la Junta de Comercio y Desarrollo, noveno período de sesiones, tercera parte, Anexos*, tema 7 del programa, documento TD/B/289.

<sup>7</sup> La Junta de Comercio y Desarrollo, en su 213.<sup>a</sup> sesión plenaria, celebrada el 8 de septiembre de 1969, había invitado a la Comisión a que diese gran prioridad a un estudio sobre el seguro marítimo, con especial referencia a sus efectos sobre la balanza de pagos de los países en desarrollo. Véase *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N.º 16 (A/7616)*, tercera parte, párr. 103.

<sup>8</sup> «Estudio sobre el seguro marítimo: nota de la secretaria de la UNCTAD» (TD/B/C.4/ISL/L.7), párr. 3.

<sup>1</sup> *Actas de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo*, vol. I, *Acta Final e Informe* (publicación de las Naciones Unidas, N.º de venta: 64.II.B.11), tercera parte, anexo A.

<sup>2</sup> *Ibid.*, segundo período de sesiones, vol. I, *Informe y Anexos* (publicación de las Naciones Unidas, N.º de venta: S.68.II.D.14), anexo I, secc. A.

<sup>3</sup> Véase *Documentos Oficiales de la Junta de Comercio y Desarrollo, noveno período de sesiones, Suplemento N.º 3* (TD/B/240), anexo I.

<sup>4</sup> *Ibid.*, Noveno período de sesiones (tercera parte), *Anexos*, tema 7 del programa, documento TD/B/289, párr. 17.



Transporte Marítimo le habría sido difícil colaborar en un estudio conjunto al mismo tiempo que satisfacía las necesidades propias del programa del Grupo de Trabajo en cuanto a pólizas de fletamento y conocimientos de embarque. Además, a medida que iban avanzando los trabajos, se advertía que la cuestión del seguro marítimo entrañaba una gama tan amplia de consideraciones y suponía un análisis de tal magnitud, que no sería posible estudiar todas sus facetas en un solo informe.

6. Por eso, en vez de un informe global sobre el seguro marítimo, se han preparado dos estudios separados, y orientado cada uno de ellos en función de las preocupaciones propias del órgano en el que ha de utilizarse. El primer estudio, titulado «El seguro marítimo de la carga»<sup>9</sup>, se presentó a la Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio en su séptimo período de sesiones, celebrado en Ginebra en 1975. En él se hace un análisis descriptivo de ese tipo de seguro, de sus aspectos institucionales y de su función en el comercio mundial, y se analizan los problemas comerciales y económicos que se plantean a los mercados de seguro marítimo de la carga en los países en desarrollo. En el informe se sugieren soluciones apropiadas a esos problemas, con miras a promover una mayor participación de los mercados de seguros de los países en desarrollo en el seguro marítimo internacional de la carga y a mejorar de ese modo la situación de la balanza de pagos de dichos países.

7. El presente informe, en el que se examinan tanto el seguro del casco (aquí considerado en relación con los

buques destinados a la navegación de altura) como el seguro de la carga, está basado en el esquema provisional de que ya tomó nota el Grupo de Trabajo, y en las diversas críticas y sugerencias de mejora hechas en distintas reuniones de la UNCTAD acerca de las normas y las prácticas seguidas en materia de seguro marítimo. Partiendo de esas bases, el informe está centrado en un análisis de la relación contractual de seguro marítimo, que comprende la reglamentación de éste, las condiciones de las pólizas y las prácticas que afectan al proceso de obtención de cobertura, el sistema de tarificación y los derechos y deberes de las partes. Además, dado que, a pesar de sus características internacionales, el seguro marítimo es una esfera en la que no hay ningún convenio internacional aplicable, se ha tratado de averiguar si esa falta de reglamentación internacional afecta —y de qué manera— la situación jurídica y económica de los asegurados y de los aseguradores marítimos, sobre todo en los países en desarrollo.

8. Así pues, tras unos breves comentarios sobre la metodología utilizada en la preparación del informe y de una introducción general sobre la función económica, los principios básicos, la estructura y el funcionamiento del seguro marítimo, se hace en el informe un análisis de algunas de las dificultades jurídicas concretas que plantea a los asegurados, a los aseguradores o a ambos el sistema de normas jurídicas y de prácticas que actualmente rigen el seguro marítimo. Seguidamente se examinan varios aspectos concretos en los que podría mejorarse dicho sistema. Se estudian los efectos de la falta absoluta de acuerdos internacionales sobre el seguro marítimo y se consideran los posibles medios de dotar a los contratos relativos a ese seguro de una base jurídica internacional.

<sup>9</sup> TD/B/C.3/120.

## CAPÍTULO II

### METODOLOGÍA

9. Una dificultad con que se tropieza para un análisis internacional del seguro marítimo es la escasez de datos sobre las diferencias existentes entre las leyes, las condiciones de las pólizas y las prácticas que, en cada país, rigen ese tipo de seguro. Además, en lo que respecta a los problemas que surgen dentro de un sistema jurídico determinado, la tendencia de los aseguradores marítimos a evitar el recurso a los tribunales como medio de resolver las controversias hace que se carezca de toda una jurisprudencia que, de existir, hubiera servido para descubrir cuáles son los sectores en los que se plantean las mayores dificultades.

10. Para compensar esa falta de información, la secretaría envió dos cuestionarios, uno sobre el seguro marítimo de la carga y otro sobre el seguro marítimo del casco, a todos los Estados miembros de la UNCTAD. A esos cuestionarios respondieron, con información sobre cuestiones de fondo, 68 países, de los que 45 eran países en desarrollo, 17 países desarrollados de economía de mercado y 6 países socialistas. La secretaría envió, además, a ciertos mercados de seguro marítimo, así como a centros marítimos de países en desarrollo, a varios funcionarios que, al regreso de sus misiones, pudieron proporcionarle una visión amplia de los intereses, tanto de los aseguradores como de los asegurados. Por otra parte, contrató los servicios de un experto en seguro marítimo de uno de los principales mercados internacionales de seguros, para que actuara como consultor y asesor en relación con los diversos aspectos técnicos del estudio.

11. A este respecto, la secretaría desea manifestar su agradecimiento a los diversos gobiernos, organizaciones y expertos por la asistencia prestada y la valiosa información básica que se le ha proporcionado en las respuestas al cuestionario y en las conversaciones mantenidas con sus miembros.

12. La mayoría de las respuestas de los gobiernos a los cuestionarios que se les enviaron parecen haber sido preparadas por organizaciones de seguros del mercado nacional o por una organización gubernamental que refleja la posición de los aseguradores. A fin de enfocar de manera más equilibrada el informe, tanto en el curso de las misiones como en los contactos personales con la industria marítima, se hicieron especiales esfuerzos por conocer los puntos de vista de los asegurados sobre sus pólizas de seguro marítimo. Aunque en algunos casos, especialmente de armadores relativamente importantes, los asegurados conocían bien sus necesidades en materia de seguro y la cobertura que les ofrecía la póliza, fueron muchos los asegurados, en particular cargadores y consignatarios que, después de expresar en un primer momento su satisfacción general por la cobertura de sus seguros, revelaban un amplio y profundo desconocimiento de los aspectos concretos de la cobertura que les brindaba su póliza de seguro marítimo. Incluso en el

campo del seguro del casco, había casos en que al personal del armador le era a veces difícil comprender las diferencias aparentemente técnicas de la cobertura de las pólizas y elegir la apropiada en función de sus necesidades concretas de seguro. Finalmente, se descubrió que, para determinar la cobertura apropiada, los asegurados dependían con demasiada frecuencia de las recomendaciones del asegurador o, en el mejor de los casos, de un corredor de seguros, muchas veces situados en uno de los principales mercados de seguro marítimo y, por consiguiente, con muy poco contacto con el país o el asegurado de que se tratase. Esa evidente falta de conocimiento de la cobertura de las pólizas de seguro marítimo por parte de muchos asegurados hizo pensar a la secretaría en la existencia de posibles deficiencias en cuanto a la presentación de las distintas condiciones en los documentos que generalmente se utilizan en los contratos de seguro marítimo.

13. Otros factores que han influido en el enfoque que ha dado la secretaría a su estudio son los relativos a la evolución histórica de la estructura del mercado internacional de seguros marítimos. En la época en que, de modo más o menos regular, se inició el tráfico marítimo de altura entre los actuales países en desarrollo y países desarrollados de economía de mercado, ese tráfico y sus seguros marítimos estaban reglamentados casi exclusivamente por las Potencias coloniales. Como, además, en aquel momento, los territorios coloniales tenían relativamente pocas flotas de propiedad nacional que participaran de manera regular en el tráfico internacional, tanto los aseguradores como los armadores asegurados provenían en su mayor parte de los países desarrollados de economía de mercado. Esa situación persistió hasta los últimos años del decenio de 1940 o los primeros del de 1950, época en la que los países en desarrollo empezaron a adquirir y a explotar regularmente buques para su comercio exterior. Sin embargo, pese al mayor número de asegurados nacionales y a la aparición de mercados de seguro marítimo en los países en desarrollo, se ha mantenido el predominio financiero de los centros de seguros de los países desarrollados de economía de mercado, cuyas leyes, prácticas, formularios de pólizas y cláusulas de seguro marítimo siguen siendo utilizados por gran parte de los países en desarrollo.

14. Por otra parte, dado el dominio que ejercía la marina mercante británica en el comercio mundial en la época en que las prácticas y condiciones de cobertura del seguro marítimo cristalizaron en formas claramente modernas en el último cuarto del siglo XIX y a principios del actual, nada más lógico, habida cuenta, además, de la ascendencia de que en ese momento disfrutaba el Reino Unido en el ámbito general del comercio y de las finanzas, que pasara a ser el centro del mercado internacional de seguros marítimos. Por esta razón, una característica propia del seguro marítimo es la profunda influencia

que, en la práctica internacional de ese seguro, sobre todo en relación con los países en desarrollo, ha tenido el mercado británico, así como los formularios de las pólizas, las cláusulas y las disposiciones legislativas vigentes en dicho mercado.

15. Por último, en el curso de ese proceso de cristalización de las modernas prácticas de seguro marítimo, empezaron a percibirse en el plano nacional las ventajas que llevaba consigo la uniformidad de las condiciones de ese seguro y, concretamente, de los contratos, en los cuales empezaron a introducirse cláusulas uniformes, elaboradas con carácter privado por la industria del seguro marítimo. Muchas veces, esas cláusulas eran obra de los aseguradores que, a menudo, apenas celebraban consultas organizadas con los asegurados<sup>10</sup>, y que de ese modo establecieron unilateralmente unas condiciones uniformes de cobertura que respondían a las necesidades del mercado nacional en que ellos estaban radicados. Como ha señalado un prestigioso experto en seguros, «la objeción más grave que se hacía a las cláusulas uniformes era la de que, en muchos casos, no eran un producto del libre equilibrio de intereses logrado a través de un proceso de negociación entre las partes de los contratos, sino a una imposición de la parte más fuerte o, por lo menos, mejor organizada»<sup>11</sup>.

16. La secretaría llegó, pues, a la conclusión de que toda la industria del seguro marítimo había evolucionado históricamente a partir de prácticas y de condiciones de cobertura que habían sido establecidas por los aseguradores de los países desarrollados, y que en gran parte se mantenían, y a la de que los intereses de los países en

desarrollo no habían desempeñado, ni como aseguradores ni como asegurados, un papel efectivo en el establecimiento del régimen jurídico aplicable a los contratos de seguro marítimo.

17. Partiendo de esa base, la secretaría se creyó obligada a analizar con espíritu crítico la institución del seguro marítimo para ver si éste satisfacía las necesidades de los países en desarrollo y las de los asegurados. Más concretamente, el análisis tenía por objeto determinar los aspectos de la relación contractual de seguro marítimo que provocan problemas en el transporte marítimo y el comercio internacional, como son la falta general de claridad en la presentación de los documentos del contrato, y determinadas ambigüedades, faltas de equidad o lagunas en las pólizas uniformes y en otros términos y condiciones normalmente utilizados. El análisis estaba también destinado a identificar los procedimientos poco satisfactorios de obtención de seguro o liquidación de siniestros, las deficiencias, distorsiones o costos excesivos que se registraran en el mercado, y las diferencias de leyes, reglamentos o prácticas nacionales que provocarían dificultades a las partes. Como resultado del predominio del mercado británico y de sus leyes, prácticas y condiciones de las pólizas, la secretaría pudo centrar gran parte de su investigación en el régimen jurídico británico del seguro marítimo. Uno de los principales objetivos del análisis efectuado fue el de responder a la pregunta de si los problemas identificados y analizados debían resolverse mediante una acción internacional, y, en caso afirmativo, qué forma debía adoptar dicha acción.

18. Por último cabe advertir que, debido a la complejidad de la cuestión y a las limitaciones relativas a la extensión de los documentos de las Naciones Unidas, no ha sido posible hacer en este informe una descripción completa del seguro marítimo, sino que ha habido que limitarse fundamentalmente a algunas de las esferas en las que se considera que se plantean dificultades o que son susceptibles de mejora.

<sup>10</sup> Salvo en el caso del mercado británico en el que se elaboraron cláusulas comerciales especiales para ciertas mercancías en consulta con las organizaciones nacionales de comercio interesadas en la mercancía en cuestión (véase el párrafo 88).

<sup>11</sup> V. Dover, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses* (Gotemburgo, Akademiförlaget-Gumperts, 1963), pág. 15.

### CAPÍTULO III

#### LA FUNCIÓN ECONÓMICA DEL SEGURO MARÍTIMO

19. El seguro marítimo es un instrumento que, desde hace siglos, viene utilizándose en el transporte por mar. Su objeto ha sido permitir que el armador, o el comprador y el vendedor de las mercancías, desarrollaran sus respectivas actividades libres, al menos en parte, de las onerosas consecuencias financieras que podían suponer para ellos la pérdida o el deterioro de sus bienes como resultado de los diversos riesgos que entraña la navegación de altura.

20. La necesidad de asegurar los bienes contra las consecuencias económicas de su pérdida o deterioro ha llegado a ser una característica fundamental de la sociedad moderna. Especialmente, en el caso de los bienes que representan inversiones considerables, como buques, productos básicos, manufacturas o instalaciones industriales (que con frecuencia entrañan, además, financiación exterior), el propietario, así como sus acreedores, insisten en una amplia cobertura de seguro. Sin esa cobertura, las distintas partes que intervienen en el comercio internacional, ya se trate de los propietarios de las mercancías, los armadores, los acreedores hipotecarios que han proporcionado los recursos financieros necesarios para la construcción de los buques, o las instituciones bancarias que participan en la compraventa documentaria de mercancías o que conceden créditos en relación con dicha compraventa, carecerían de la tranquilidad que les proporciona saber que se dispondrá por lo menos del equivalente en metálico de los bienes asegurados, para cubrir sus riesgos financieros en caso de accidente. El seguro marítimo añade, pues, el elemento de seguridad financiera que se necesita para que el riesgo de accidente durante el transporte no constituya un factor inhibitorio del comercio internacional.

21. Nunca se insistirá bastante en la importancia que reviste el seguro marítimo, tanto para los asegurados —por la seguridad que les ofrece y la influencia que ejerce su costo en la economía general de explotación de un buque o del transporte de mercancías— como para los países, particularmente para los países en desarrollo, teniendo en cuenta sus efectos en la balanza de pagos. A este respecto, y para un análisis más amplio de la función económica del seguro marítimo en el comercio internacional y de su importancia para los países en desarrollo y para las balanzas de pagos de éstos, hay que referirse al estudio de la secretaría de la UNCTAD sobre el seguro marítimo de la carga (véase el párr. 6 *supra* que constituye un complemento de éste.

## CAPÍTULO IV

### EL FUNCIONAMIENTO DEL SEGURO MARÍTIMO

#### A.—Algunos principios fundamentales<sup>12</sup>

##### 22. Se ha dicho que:

En teoría, el fin de cualquier forma de seguro es reemplazar lo que se ha perdido. No se trata de que el asegurado obtenga un beneficio de su pérdida, sino simplemente de que no se encuentre en situación peor de aquella en la que se encontraba antes de producirse esa pérdida. ... no cabe esperar que el asegurador reemplace el objeto que se ha perdido, ni es razonable pensar que va a eliminar el daño, restaurando totalmente el objeto dañado. La solución consiste en conceder una compensación, que será de carácter monetario, y que se conoce con el nombre de «indemnización»<sup>13</sup>.

23. Un principio fundamental del seguro marítimo es que, para obtener la cobertura de éste, tiene que haber algún tipo de relación jurídica o de equidad entre la persona que se beneficia del seguro y el bien asegurado. Esa relación es lo que se llamó el «interés asegurable», y se utiliza para impedir que la póliza de seguro se emplee como una manera de apostar sobre la pérdida de la propiedad ajena. Es, por lo demás, un concepto que se aplica con gran amplitud, considerándose, por ejemplo, que existe un interés asegurable siempre que la persona de que se trate esté en situación de beneficiarse de la llegada sin novedad del buque o de las mercancías, o pueda sufrir un perjuicio como resultado de su pérdida o avería.

24. Un contrato o póliza de seguro marítimo es un acuerdo en virtud del cual una persona, llamada el asegurador, conviene, con arreglo a las condiciones específicas del contrato, en indemnizar a otra persona, llamada el asegurado, por las pérdidas sufridas en relación con unos bienes —buque, mercancías u otros bienes muebles—, que son objeto de un transporte marítimo<sup>14</sup>. En otras palabras, el asegurador asegura, o suscribe un riesgo, entendiéndose por «riesgo» en este contexto el de pérdida ocurrida en relación con los bienes asegurados, e incluyendo en ese concepto de pérdida no sólo las que afectan directamente a los bienes, sino también pérdidas financieras tales como las que son resultado de la pérdida de los fletes, el precio de pasajes, las comisiones o los beneficios, así como ciertos tipos de responsabilidad en que se incurre en relación con terceros.

25. Por lo general, en las condiciones específicas del contrato de seguro se estipulan ciertas limitaciones en cuanto al tipo de hechos que pueden provocar pérdidas

por las que el asegurador ha de pagar una indemnización. Esos hechos suelen llamarse «riesgos asegurados» o «peligros asegurados». Cabe, por ejemplo, que la póliza especifique que sólo están cubiertos determinados riesgos marítimos o «riesgos del mar». Cabe también que se trate de una póliza para riesgos de guerra, que no cubra, por lo tanto, más que las pérdidas causadas por actos de guerra u otros hechos conexos. Otra posibilidad es que la póliza cubra expresamente la responsabilidad a que pueden dar lugar los daños causados por los bienes asegurados a otros bienes, como puede suceder, por ejemplo, en caso de abordaje o colisión entre dos buques.

26. Pueden fijarse otras restricciones en cuanto al tipo de pérdidas por las que se pagará indemnización. Así, es posible que la póliza se limite a cubrir las pérdidas «totales»<sup>15</sup>. Pero cabe también que en ella se incluyan expresamente todos los tipos de pérdida parcial, o «avería», o que se distinga entre los diversos tipos de «averías», para cubrir la «avería gruesa», que es la causada deliberadamente para salvar todos los intereses del viaje de la pérdida total<sup>16</sup>, pero no la «avería particular», que es una «avería» provocada accidentalmente por «los riesgos de mar» (tales como el viento, las olas y las tormentas) u otros riesgos (de incendio, por ejemplo), contra los cuales se ha concertado un seguro.

27. En contrapartida del acuerdo del asegurador de suscribir el seguro, el asegurado conviene en pagar una «prima», la cual se considera como una compensación por el riesgo asumido de pérdida de los bienes asegurados y con la que el asegurador se queda por lo general, se hayan perdido o no dichos bienes. La cuantía de la prima dependerá de la estimación que haga el asegurador del grado de riesgo de que los bienes asegurados sufran una pérdida, y del monto de la indemnización que en ese caso tendrá que pagar. Asegurando muchos riesgos y recibiendo las primas correspondientes, el asegurador espera que, en virtud de la que podría llamarse «ley del promedio», sólo algunos de los riesgos que han asegurado darán de hecho lugar a una reclamación contra él, en virtud de la cual tendrá que pagar una indemnización.

28. En general, los aseguradores prefieren distribuir sus posibles responsabilidades en cantidades relativa-

<sup>12</sup> Para una explicación más completa, véase el estudio de la secretaría de la UNCTAD «El seguro marítimo de la carga» (TD/B/C.3/120).

<sup>13</sup> R. H. Brown, *Marine Insurance—The Principles*. (Londres, Witberby and Co., Ltd., 1970), pág. 19.

<sup>14</sup> Si bien, como se señalará más adelante, la duración del seguro de las mercancías en tránsito rebasa ahora a menudo a la del transporte marítimo propiamente dicho para abarcar los transportes interiores conexos de que puedan ser objeto esas mismas mercancías desde que salen del lugar de origen hasta que llegan al lugar de destino.

<sup>15</sup> La pérdida total efectiva supone la destrucción de los objetos asegurados o su pérdida, sin posibilidad de recuperación, para el asegurado. Otro tipo de pérdida total es la «pérdida reputada total», en la que el asegurado abandona razonablemente el objeto asegurado al asegurador por parecer que la pérdida total efectiva es inevitable o que las medidas que se necesitarían para evitarla representarían gastos superiores al valor del objeto salvado.

<sup>16</sup> La avería gruesa se basa en la antigua idea de que, si se arrojan al mar las mercancías (echazón) para aligerar el buque, la pérdida ocasionada en beneficio de todos debe compensarse con la contribución de todos (es decir, de los propietarios del buque y de la carga).

mente pequeñas sobre cierto número de riesgos, a fin de beneficiarse de las probabilidades de que sólo una proporción limitada de los bienes asegurados experimente pérdidas. El concepto de la «distribución del riesgo» es un principio fundamental de los seguros, y los aseguradores marítimos lo utilizan mucho para reducir al mínimo su pérdida financiera en el caso de que determinado objeto asegurado se pierda a causa de un riesgo previsto en el seguro. Con ese criterio, en vez de asegurar el 100% de un objeto, se considera preferible asegurar el 50% de dos objetos, o mejor aún, el 25% de cuatro, de modo que la pérdida de cualquiera de esos objetos no represente una grave pérdida financiera para el asegurador.

29. A fin de distribuir los riesgos, el asegurador marítimo puede, por ejemplo, suscribir tan sólo parte del riesgo que se le ofrece (lo que significa que se compromete a asegurar el riesgo de pérdida de los bienes de que se trate, pero sólo en cuanto a determinado porcentaje de su valor), obligando así al asegurado a dirigirse a otros aseguradores para cubrir el resto del riesgo. La cobertura de seguro en virtud de la cual hay varios aseguradores, cada uno de los cuales contrata directamente con el asegurado la cobertura de parte de un riesgo recibe el nombre de «coaseguro». Aunque cada asegurador contrata individualmente y en su propio nombre una parte del riesgo total, todos suelen hacerlo en los mismos términos y condiciones contractuales en que lo haya hecho el primero de ellos (llamado «asegurador principal») <sup>17</sup>.

30. Otra posibilidad es la de que los aseguradores acepten el 100% de un riesgo y recurran luego a otro asegurador para que acepte una parte de ese riesgo, que el primer asegurador no quiere asumir. Los acuerdos en virtud de los cuales un asegurador acepta un riesgo directamente del asegurado y lo transmite seguidamente en todo o en parte a uno o más aseguradores adicionales se denominan acuerdos de «reaseguro». Los contratos de reaseguro concertados entre el primer asegurador y los demás no modifican la relación contractual inicial entre el asegurado y el primer asegurador. El reaseguro puede ser concertado caso por caso, en cuya hipótesis se llama «reaseguro facultativo» <sup>18</sup> y supone que el reaseguro de determinado riesgo asegurado por el primer asegurador se concierta individualmente para ese solo riesgo. Pero cabe también que el primer asegurador y el reasegurador concierten por anticipado un acuerdo general, cuyas condiciones se extiendan a la totalidad, o a determinada categoría, de los reaseguros que en lo sucesivo concierten entre sí ambas partes, y que obligue a éstas a ceder y a aceptar en consecuencia esos reaseguros. Este tipo de reaseguro se denomina «reaseguro contractual» <sup>19</sup>. Mediante cláusulas apropiadas insertadas en el acuerdo de reaseguro, generalmente se aplican a éste y a

<sup>17</sup> La expresión «asegurador principal» designa al primer asegurador, con el cual se negocian la prima y las demás condiciones del seguro. En la mayoría de los mercados de seguros marítimos en los que se conciertan acuerdos de coaseguro existe un concepto equivalente. Los siguientes coaseguradores confían por lo general en los conocimientos del principal y siguen su ejemplo en lo que respecta a los términos y condiciones del seguro.

<sup>18</sup> El término «facultativo» se refiere en este contexto al derecho del reasegurador a decidir si acepta o no el riesgo.

<sup>19</sup> No se trata aquí de describir las diversas formas que pueden adoptar los reaseguros contractuales. Véase, sin embargo, el estudio de la secretaria de la UNCTAD, *Problemas de reaseguro de los países en desarrollo* (publicación de las Naciones Unidas, N.º de venta: S.74.II.D.2).

los pagos que se efectúan en virtud de él, las mismas condiciones del seguro original <sup>20</sup>.

## B.—Características internacionales

31. Un rasgo distintivo del seguro marítimo es su carácter ampliamente internacional. La mayor parte del seguro de la carga es intrínsecamente internacional, ya que la cobertura de las mercancías transportadas por vía marítima supone normalmente el transporte de un país a otro. Es, por lo tanto, frecuente que el expedidor-vendedor de las mercancías y el consignatario-comprador sean personas distintas sometidas a legislaciones diferentes y que no hablan el mismo idioma. Cabe, además, que el asegurador de las mercancías esté radicado en el país del expedidor, en el del consignatario o en un tercer país que no tenga más relación con el transporte que la del contrato de seguro. El seguro del casco, por su parte, es internacional como consecuencia del riesgo existente de pérdida o daños del buque en el extranjero, así como de la tendencia de muchos armadores a colocar la totalidad o parte de su seguro en un país que no sea aquel en el que están domiciliados. Un factor que ha influido en esta última tendencia ha sido el aumento del número de buques propiedad de armadores de países, inclusive de países en desarrollo, que carecen de capacidad suficiente para proporcionar cobertura de seguro marítimo a sus buques nacionales, lo que obliga a muchos armadores a obtener esa cobertura de aseguradores radicados en un pequeño número de países desarrollados de economía de mercado, como el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y los Estados Unidos de América. No tiene nada de extraño, por consiguiente, que un armador asegure directamente la totalidad o parte del valor de sus buques en otros país, aunque no tenga con éste más relación que la que se deriva del contrato de seguro.

## C.—La estructura de la industria de los seguros marítimos

### 1. ASOCIACIONES DE SEGURO MUTUO

32. El seguro marítimo puede dividirse, a grandes rasgos, en el que se realiza con ánimo de lucro, que aquí se denominará «seguro comercial», y el que se concierta simplemente en beneficio de las partes, que se designará con el nombre de «seguro mutuo».

<sup>20</sup> Utilizando como ejemplo la práctica británica, puede insertarse en los reaseguros facultativos una cláusula de «pagar lo que haya de pagarse» («*pay as may be paid*»). Dicha cláusula dice lo siguiente:

«Se declara y conviene que esta póliza constituye un reaseguro de... y que, en virtud de ella, se pagará lo que haya de pagarse en virtud de la póliza o las pólizas originales y con arreglo a las mismas mismas cláusulas y condiciones.»

V. Dover, *A Handbook to Marine Insurance* (Londres, Witherby and Co., Ltd., 1975), pág. 481.

En el convenio general de reaseguro puede insertarse también una cláusula de «buena o mala ventura» («*follow the fortunes*»), cláusula que suele redactarse, en parte, en los términos siguientes:

«La compañía cedente se reserva el derecho exclusivo de liquidar todos los siniestros, ya sea por vía de transacción ya mediante pagos voluntarios o por otro procedimiento, y todas las liquidaciones así efectuadas tendrán incondicionalmente fuerza de obligar para el reasegurador...»

J. K. Goodacre, *Marine Insurance Claims*, Londres, Witherby and Co., Ltd., 1974, págs. 633 y 634.

33. El seguro mutuo supone un grupo de personas o de sociedades que convienen de antemano en contribuir a compensarse recíprocamente las pérdidas que puedan sufrir. En otras palabras, cada miembro del grupo es, en cierto modo, asegurador de cada uno de los demás miembros. Cuando un miembro sufre una pérdida, todos los demás contribuyen con arreglo a cuotas fijadas mediante una fórmula establecida de antemano, con lo que la pérdida se distribuye equitativamente entre todos ellos. Como las contribuciones se realizan únicamente para compensar las pérdidas efectivamente registradas, en el seguro mutuo no existe ninguna intención, al contrario de lo que sucede en el seguro comercial, de acumular unos beneficios (que, de todas formas, sólo percibirían los miembros).

34. El uso de los acuerdos de seguro mutuo suele limitarse a la constitución de asociaciones de armadores que cubren el riesgo de pérdida de los bienes, que es lo que se conoce simplemente con la denominación de seguro del casco, y el riesgo de las responsabilidades que puedan derivarse de la explotación de sus buques, que es el llamado seguro de responsabilidad. En la actualidad existen muy pocas asociaciones mutuas que aseguren el casco de buques dedicados a la navegación de altura (asociaciones a las que se conoce a menudo con el nombre de «clubs de cascos») y, a veces, son asociaciones que ofrecen también seguro de responsabilidad. La mayoría de las asociaciones mutuas de seguro marítimo sólo proporcionan, sin embargo, este último tipo de seguro. Las responsabilidades contra las que los armadores tienen que asegurarse son, entre otras, las derivadas de reclamaciones relativas a la carga, de reclamaciones de la tripulación por accidente y enfermedad, de reclamaciones de responsabilidad en caso de colisión y de reclamaciones por desplazamiento del pecio. Las asociaciones mutuas que aseguran contra esos tipos de responsabilidad se llaman Clubs de Protección e Indemnización (P e I).

35. Dado el carácter mutuo de éstos y de otros clubs de cascos, se considera que la relación contractual que en ellos existe (y que se plasma en un reglamento o estatuto) no tiene por el momento tanta necesidad de ser objeto de un análisis detallado. Por otra parte, la enorme extensión del seguro marítimo no permite proceder aquí a un análisis de todos los aspectos de los seguros mutuos y comerciales. Por eso, este informe está centrado en torno a la relación contractual entre el asegurado y el asegurador como partes independientes, tal como se da en los mercados comerciales y que se considera como base más adecuada para el presente análisis.

## 2. ASEGURADORES COMERCIALES

36. Los aseguradores comerciales trabajan sobre la base de percibir la «prima» por adelantado y de conservarla, se pierdan o no los bienes asegurados, como se ha indicado antes (véase el párr. 27 *supra*). El seguro marítimo comercial existe en la mayoría de los países del mundo y comprende tanto el seguro del casco como el seguro de la carga. Los aseguradores pueden ser de mayor o menor envergadura y, con la excepción del Lloyd's de Londres, que se compone únicamente de personas agrupadas en diversos sindicatos de aseguradores que compiten entre sí, son empresas privadas o de propiedad del Estado, o entidades oficiales. Varios aseguradores marítimos pueden agruparse para constituir

un gran mercado competitivo, como sucede con frecuencia en los países desarrollados de economía de mercado, pero, como sucede con más frecuencia aún, aunque no siempre, en los países socialistas y en los países en desarrollo, cabe también que un asegurador sea el único que actúa en el mercado de seguros de un país determinado<sup>21</sup>. Habida cuenta de las relaciones contractuales internacionales que establecen con frecuencia los aseguradores nacionales, debe hacerse notar que algunas asociaciones de mercados de seguros nacionales son miembros de la Unión Internacional de Seguros de Transportes, que sirve de foro anual para el intercambio de opiniones sobre cuestiones de interés mutuo.

37. Aunque no es posible describir la estructura del mercado de seguros marítimos de cada país, si se tratará al menos de proporcionar una breve idea de la estructura del mercado británico que ha sido tradicionalmente considerado como el principal mercado de seguros marítimos del mundo. El mercado británico se compone de aseguradores domiciliados principalmente en un pequeño número de grandes ciudades, de las que la más importante es Londres. En Londres está radicado el Lloyd's, que es una asociación de más de 14.000 aseguradores individuales, cada uno de los cuales asume una responsabilidad personal ilimitada en relación con los riesgos asegurados. Esos aseguradores individuales se agrupan en 300 sindicatos. De los asuntos de cada sindicato se ocupa un organismo suscriptor que es responsable de nombrar un agente especializado que acepte los riesgos en nombre de los demás miembros no activos del sindicato. Todos los riesgos llegan a los sindicatos del Lloyd's por conducto de intermediarios especialmente autorizados, llamados «corredores del Lloyd's»; quienes pueden, sin embargo, colocar el seguro con cualquier otro asegurador.

38. El mercado de Londres se compone también de sociedades de seguros, la mayoría de las cuales son miembros de una asociación llamada *Institute of London Underwriters*, o ILU (Instituto de Aseguradores de Londres). El ILU fomenta los intereses mutuos de sus miembros en cuestiones de seguro marítimo. Existen, por otra parte, varios comités mixtos de representantes del ILU y del Lloyd's, como el *Joint Hull Committee* (Comité de Aseguradores de Cascos), que supervisa las condiciones de renovación de las pólizas de seguro de cascos, y el *Technical and Clauses Committee* (Comité de Cuestiones Técnicas y de Cláusulas), encargado de redactar las cláusulas uniformes que se aplican en todo el mercado británico.

39. Por lo que respecta a la estructura internacional de la industria de los seguros marítimos, pueden hacerse algunas observaciones generales sobre la función internacional de los diversos mercados nacionales. En primer lugar, debe advertirse que el proceso de distribución de

<sup>21</sup> La expresión «mercado de seguros» se utiliza para describir en términos muy generales un lugar en que se contratan seguros o un grupo de aseguradores que ofrecen un tipo determinado de seguro, o, incluso, de distintos tipos de aseguradores. Así, en el Reino Unido donde tanto en Londres como en Liverpool hay aseguradores agrupados puede aludirse al mercado de Londres en contraposición al mercado de Liverpool, o, colectivamente, al mercado británico. Por otro lado, también puede hacerse referencia a los «mercados comerciales» en contraposición al «mercado P e I», o al mercado del Lloyd's en contraposición al «mercado de las compañías». En términos generales, todo país que tenga por lo menos un asegurador en actividad puede considerarse un mercado; ésos son los que en este informe se califican de mercados «locales» o «nacionales».

los riesgos a que se aludió anteriormente (véanse los párrs. 28 a 30) puede hacer que la cobertura de un riesgo esté repartida entre aseguradores de diversos países. No obstante, esa repartición de riesgos a nivel internacional no se limita únicamente a los grandes riesgos, ya que también puede suceder que el volumen total de los riesgos asegurados por un determinado asegurador o grupo de aseguradores de un país dado se considere superior a su capacidad de suscripción, situación que se da especialmente en los mercados de seguro marítimo de reciente creación de los países en desarrollo, siendo necesaria, en tal caso, la cesión de una gran parte de los riesgos a aseguradores domiciliados en otros países.

40. Por lo que respecta a mercados concretos, el mercado británico ha sido durante mucho tiempo el principal centro internacional del seguro marítimo. Existen, además, algunos otros grandes mercados, como el de los Estados Unidos de América, y algunos más pequeños, como el de los Países Bajos, que han adoptado últimamente una orientación fuertemente internacional, y en los que los aseguradores aceptan ahora directamente riesgos que proceden de otros países, incluso como parte de un acuerdo más amplio de coaseguro con otro mercado nacional, por lo menos. Hay otros mercados, a menudo situados en países desarrollados de economía de mercado y en países socialistas, como el Japón, Francia, Noruega y la Unión Soviética, que se concentran algo más en los riesgos locales, pero que, según se tiene entendido, se han abierto últimamente a las operaciones internacionales directas, aceptándolas en muchos casos como algo normal. Otros mercados, entre los que figuran muchos mercados de seguros de países en desarrollo, que acaban de crearse y que no tienen todavía una capacidad o unos conocimientos suficientes para tratar en gran escala seguros marítimos internacionales, se limitan en su mayoría a aceptar directamente los riesgos de origen local. No obstante, en los países en desarrollo existen algunos mercados de seguros relativamente más desarrollados, como los de la India y Kuwait, que están dispuestos a aceptar directamente riesgos de otros países.

41. La distribución internacional de los riesgos se ha visto también favorecida por el crecimiento de grandes organizaciones internacionales que se especializan en la aceptación de reaseguros. Esos reaseguradores profesionales, que son en cierto modo aseguradores «al por mayor», que compran riesgos asegurados a los aseguradores «al por menor» que tratan directamente con los clientes, basan su actividad en la aceptación de reaseguros procedentes de todas las partes del mundo. Además de un pequeño número de grandes compañías profesionales de reaseguro, como las radicadas en Suiza y en la República Federal de Alemania, algunos mercados de seguros de países desarrollados de economía de mercado, especialmente los del Reino Unido, el Japón y los Estados Unidos de América, desempeñan de hecho en su totalidad la función de organizaciones profesionales de reaseguro para muchos de los nuevos mercados de los países en desarrollo que carecen de capacidad suficiente para cubrir, como no sea en un porcentaje reducido, los riesgos locales de la carga y del casco.

42. Situando las relaciones internacionales de los diversos mercados nacionales en una perspectiva histórica, se observa la tendencia de dichos mercados a interesarse cada vez más en la aceptación de riesgos sobre una base internacional, ya sea debido a la competencia

entre los mercados para obtener los mayores ingresos resultantes de las primas (de forma directa o mediante el reaseguro), a las mayores necesidades de seguro de una clientela más dispersa de armadores y propietarios de la carga, o a la necesidad de distribuir los riesgos. De ese modo, varios mercados están adquiriendo ahora una orientación internacional y compitiendo con el mercado británico en lo que en un tiempo fue prácticamente dominio exclusivo de éste. A este respecto, con la aparición de Estados independientes en los antiguos territorios coloniales y el aumento de los asegurados y los aseguradores en esos nuevos Estados, lo que antes era una estructura internacional relativamente sencilla, integrada por un pequeño número de mercados de seguro marítimo con orientación nacional en los países desarrollados, entraña ahora unas relaciones contractuales cada vez más complejas de asegurados, aseguradores, coaseguradores y reaseguradores a través de un gran número de fronteras nacionales y culturales.

#### D.—El régimen jurídico del seguro marítimo

43. En este informe se utiliza la expresión «régimen jurídico» para referirse conjuntamente a todas las normas y procedimientos que afectan a la relación contractual establecida entre el asegurador marítimo y el asegurado. Comprende, por lo tanto, las condiciones de las pólizas y las disposiciones legislativas, pero también otros elementos tales como las decisiones judiciales y las «prácticas del mercado». Para ilustrar mejor el contexto internacional en el que funciona el seguro marítimo, a continuación se hace un breve examen internacional de los dos elementos básicos de los diversos regímenes jurídicos que rigen dicho seguro, a saber, las condiciones nacionales de las pólizas y las disposiciones legislativas.

##### 1. LAS PÓLIZAS NACIONALES UTILIZADAS EN EL SEGURO MARÍTIMO

44. Actualmente no hay condiciones internacionales uniformes, expresamente fijadas, para las pólizas de seguro marítimo. Por ello se utilizan diversos modelos de pólizas procedentes de numerosos mercados nacionales como, por ejemplo, el Lloyd's S.G. [Ship and Goods] Form (Buque y mercancías) (véase el párr. 69 *infra*), las *Institute Clauses* (Cláusulas del Instituto), elaboradas por el Instituto de Aseguradores de Londres, las Condiciones Generales de la Unión Japonesa de Aseguradores de Cascos, los Reglamentos de seguros de mercancías durante el transporte y los Reglamentos del seguro del casco, elaborados por la Ingostraj, de la Unión Soviética, la *Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance, des voiliers et des navires à moteur auxiliaire* (póliza francesa de seguro marítimo de cascos), la *Police française d'assurance maritime sur facultés* (póliza francesa de seguro marítimo de la carga), utilizada por la Société nationale d'assurance (SONAS), del Zaire, las Condiciones Generales del seguro de la carga, aprobadas por la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, y las Condiciones Generales de los seguros de la carga y del casco, elaboradas por el Instituto Nacional de Seguros de Costa Rica, por no citar más que algunos ejemplos.



45. Ahora bien, pese a la diversidad de condiciones de las pólizas nacionales de seguro marítimo, cabe decir que el uso de los modelos de pólizas utilizados en el mercado británico de seguros, tanto para el seguro del casco como para el seguro de la carga (de aquí en adelante denominados en su conjunto «condiciones británicas»), se ha generalizado tanto que esos modelos de pólizas se han convertido de hecho en condiciones internacionales del seguro. Las dos terceras partes aproximadamente de los países que practican el seguro del casco y el seguro de la carga utilizan las condiciones británicas, ya exclusivamente, ya como alternativa a las pólizas locales, ya, a veces, conjuntamente con éstas<sup>22</sup>. Cuando no se consideran más que los países en desarrollo, la proporción asciende a unas tres cuartas partes. En el caso del seguro de la carga, algunos países utilizan las condiciones británicas para su comercio de exportación y las pólizas locales para el de importación<sup>23</sup>. También las condiciones francesas del seguro marítimo ejercen cierta influencia internacional entre algunos países en desarrollo unidos por vínculos históricos con Francia o con Bélgica<sup>24</sup>.

46. En cuanto a los mercados de seguro marítimo en los que se utilizan pólizas locales, no es raro que éstas existan como alternativa de las condiciones británicas<sup>25</sup>, o a veces en combinación con ciertas partes de éstas. En este último caso es muchas veces difícil decir categóricamente si un país determinado tiene o no una póliza local, ya que ésta puede ser: a) una réplica fiel de las condiciones británicas<sup>26</sup>; b) una póliza local en muchos aspectos, pero en la que se incluyen de distintas formas una o más cláusulas basadas en las condiciones británicas<sup>27</sup>; c) una póliza local, a la que la práctica permite

<sup>22</sup> Según se deduce de las respuestas de los gobiernos a los cuestionarios de la secretaría sobre el seguro del casco y de la carga.

<sup>23</sup> Según se indica en las respuestas de Dinamarca, Finlandia, Hungría, Noruega y Suecia al cuestionario de la secretaría sobre el seguro de la carga. Esta práctica está basada en la creencia de que los consignatarios extranjeros prefieren una póliza de seguro universalmente reconocida, tal como las condiciones británicas a una póliza local relativamente desconocida.

<sup>24</sup> Según se indica en las respuestas del Imperio Centrafricano, Malí y el Senegal a los cuestionarios de la secretaría. Por otro lado, las pólizas del casco y de la carga utilizadas por la *Société nationale d'assurance* (SONAS) del Zaire, así como por la *Société nationale d'assurances et de réassurances* (SNAR) de Guinea, parecen estar basadas en cierta medida en las condiciones francesas.

<sup>25</sup> La respuesta de Italia a los cuestionarios de la secretaría indica, por ejemplo, que, además de las cuatro pólizas locales corrientes, el seguro del casco puede concertarse también con arreglo a las Cláusulas del Instituto. Por otra parte, para el seguro de la carga se utiliza una póliza local, además de las condiciones británicas. La respuesta de la Argentina indica que los armadores pueden escoger entre las diversas cláusulas normalmente utilizadas en el mercado internacional, o pueden utilizar cláusulas argentinas. La respuesta de la Unión Soviética indica que, además de las condiciones locales de seguro de la carga, incluidas en el llamado Reglamento de seguros de mercancías durante el transporte, a veces se utilizan también las condiciones británicas.

<sup>26</sup> Por ejemplo, la póliza de seguro del casco utilizada por la *National Insurance Corporation of Tanzania Limited*, en la que sólo se han introducido pequeños cambios en relación con las condiciones británicas.

<sup>27</sup> Por ejemplo, la póliza abierta de seguro de transporte, utilizada por la Unión de Seguros, S.A. de El Salvador, que es en general una póliza local, pero en la que se incluye, traducida al español, la cláusula de los riesgos del formulario S.G. del Lloyd's (véase el párr. 71), estipulándose expresamente que su interpretación se basará en «la doctrina y jurisprudencia, usos y costumbres» británicos. También de la respuesta del Brasil al cuestionario de la secretaría sobre el seguro del casco se desprende que en ese país se utiliza una póliza local a la que se han incorporado las principales cláusulas y condiciones aplicadas en el mercado de Londres, debidamente modificadas con arreglo a la legislación nacional.

agregar cláusulas británicas<sup>28</sup>; o d) una póliza verdaderamente local, a la que no se prevea la posibilidad de agregar cláusulas extranjeras<sup>29</sup>.

47. Entre los países en desarrollo de Asia y de África se registra una tendencia general a utilizar las condiciones británicas o, en algunos casos, francesas, o alguna variante local muy parecida, según los vínculos históricos o culturales de cada país. En un pequeño número de mercados nacionales de América Latina y África se utilizan, en algunos casos, las condiciones estadounidenses, aunque a menudo juntamente con las condiciones británicas, a las que se parecen mucho<sup>30</sup>. Donde con más frecuencia se encuentran condiciones locales propias es en los países desarrollados de economía de mercado, en los países socialistas y en los latinoamericanos. En estos últimos, sin embargo, son muchas las pólizas locales que incluyen en formas diversas una o más Cláusulas del Instituto o en las que se prevé la posibilidad de añadir algunas de ellas (véanse las notas 27 y 28). Por otro lado, una excepción a la norma general de que en los países desarrollados de economía de mercado tienden a aplicarse pólizas locales distintas es la de aquellos países que tienen vínculos históricos con el Reino Unido, países en los que, aunque puede existir una póliza local, esa póliza es en lo fundamental muy parecida a las condiciones británicas<sup>31</sup>. En cambio, es relativamente más probable que los países desarrollados de economía de mercado, cuyo sistema jurídico sigue la tradición del derecho civil, apliquen una póliza local distinta de las condiciones británicas.

48. Entre las razones por las que las condiciones británicas siguen utilizándose de forma tan general, a pesar de no haber ninguna obligación de hacerlo, cabe citar el predominio económico del mercado británico en lo relativo al seguro suscrito tanto directamente como en forma de reaseguro, especialmente con los países en desarrollo; el alto nivel de conocimientos técnicos que existen sobre la materia en el mercado británico; y, más que nada, el precedente establecido. Una vez que determinado sistema de condiciones llega a ser comprendido por todos y ampliamente utilizado en los distintos mercados del mundo, el uso y la aceptabilidad internacional de esas condiciones van extendiéndose de manera casi automática. En general, se considera que las pólizas de seguros suscritas conforme a las condiciones británicas son más fáciles de reasegurar o coasegurar y, lo que es más importante, que serán más fácilmente aceptadas por los asegurados extranjeros.

## 2. LOS REGLAMENTOS NACIONALES QUE RIGEN EL SEGURO MARÍTIMO

49. Como se señaló anteriormente, no existe ningún convenio internacional aplicable al seguro marítimo. La

<sup>28</sup> Por ejemplo, algunas de las Cláusulas del Instituto relativas a la carga que, en su versión española, pueden agregarse a la póliza argentina de seguro marítimo que actualmente se utiliza en ese país. De la misma forma pueden ampliarse, según las respuestas enviadas a los cuestionarios de la secretaría, las condiciones mexicanas y turcas.

<sup>29</sup> Como sucede, por ejemplo, en el caso de las condiciones francesas y noruegas.

<sup>30</sup> Según se indica en las respuestas de Liberia, Panamá y Venezuela a los cuestionarios de la secretaría.

<sup>31</sup> Como sucede, por ejemplo, en el caso de las condiciones de los Estados Unidos (las cláusulas elaboradas por el Instituto Estadounidense de Aseguradores Marítimos).

Asociación de Derecho Internacional elaboró en 1901 las llamadas «Reglas de Glasgow», destinadas a ser incorporadas por contrato a las pólizas de seguro marítimo y a regular ciertos aspectos de las pérdidas totales y los avisos de abandono, las pérdidas parciales relativas a los buques, las consecuencias de la falta de navegabilidad y el doble seguro. No obstante, no consiguieron una amplia aceptación. Las Comunidades Europeas están examinando ahora un proyecto de directrices del Consejo sobre la coordinación de las leyes, los reglamentos y las disposiciones administrativas aplicables a los contratos de seguro en el interior de las Comunidades. Sin embargo, en su forma actual, el proyecto no se aplica a los contratos de seguro marítimo.

50. Son muchos los países, incluso algunos países en desarrollo, que han promulgado disposiciones nacionales que regulan de algún modo los contratos de seguro marítimo. La forma que adoptan esas disposiciones es distinta según los países. En algunos de ellos puede consistir fundamentalmente en una ley específica de seguro marítimo<sup>32</sup>, o en una sección consagrada al seguro marítimo en una ley más amplia sobre el seguro en general<sup>33</sup>; en los países que se rigen por el derecho civil, puede constituir básicamente un capítulo específico sobre seguro marítimo del código de comercio<sup>34</sup> o del código marítimo<sup>35</sup>. Esas disposiciones específicas se complementan a menudo con otras leyes más generales, como las leyes generales sobre los contratos, las secciones aplicables de los códigos civiles, etc. En lo que concierne a los países en desarrollo, es entre los latinoamericanos donde hay más probabilidades de encontrar una reglamentación del seguro marítimo, generalmente en una sección del código de comercio o marítimo. Ciertos países, entre ellos algunos en desarrollo, regulan el contrato de seguro marítimo mediante la legislación local de seguros aplicable en general a todos los tipos de contratos de seguro<sup>36</sup>.

51. Muchos países se basan en la Ley británica de seguros marítimos de 1906 (a la que en lo sucesivo se denominará Ley de 1906), como norma legislativa básica del contrato de seguro marítimo. Su utilización se oficializa a veces en algunos países incorporando la Ley de 1906 a la legislación nacional, ya sea literalmente ya con ligeras modificaciones (véase la nota 32). En otros casos su aplicación es menos oficial, en el sentido de que puede provenir de la práctica de los tribunales locales de

remitirse al derecho británico<sup>37</sup> o de una disposición contractual de la póliza de seguro marítimo<sup>38</sup>.

52. Entre los países en desarrollo, esta tendencia a remitirse al derecho británico parece darse con más frecuencia, según se desprende de las respuestas a los cuestionarios de la secretaría, en países de África y Asia, aunque también en algunos países latinoamericanos, que utilizan algunas cláusulas británicas juntamente con una póliza local, se dispone que el derecho y la práctica británicas regirán la interpretación de esas cláusulas concretas<sup>39</sup>.

53. No obstante, la práctica de remitirse al derecho británico no se limita en modo alguno a los países en desarrollo, sino que también existe en muchos países desarrollados de economía de mercado<sup>40</sup> y en algunos países socialistas<sup>41</sup>. En muchos casos, esta referencia al derecho británico tiene lugar a pesar de la existencia de una legislación local sobre el seguro marítimo, pero en general dicha referencia se limita a un tipo determinado de seguro marítimo, como el seguro de la carga de exportación, y se explica normalmente por el hecho de que suelen utilizarse las cláusulas británicas para ese tipo determinado de seguro marítimo (véanse las notas 38 y 39).

54. Algunos países de habla francesa del continente africano se basan al parecer en la legislación francesa sobre seguros marítimos<sup>42</sup>. Además, como consecuencia de la amplia utilización del Código de Comercio francés de 1807 como base de muchos otros códigos de países de derecho civil, especialmente de los promulgados en el siglo XIX, es muy frecuente que las disposiciones del Código de 1808 sobre seguro marítimo se reflejen en grados diversos en los códigos de muchos países latinoamericanos y europeos que datan de ese período<sup>43</sup>.

<sup>32</sup> Por ejemplo, la Ley británica de seguros marítimos de 1906; la Ley francesa N.º 67-522, de 3 de julio de 1967; la Ley india de seguros marítimos de 1963; la Ley de seguros marítimos de 1909-1973, de Australia; y la Ley de seguros marítimos de 1968, de Kenya.

<sup>33</sup> Por ejemplo, el capítulo II «Seguros marítimos» de la Ley filipina de seguros de 1914.

<sup>34</sup> En Venezuela, por ejemplo, el seguro marítimo está regulado tanto por el título VIII del Código de Comercio como por los artículos 1136 y 1800 del Código Civil. Véase también la sección tercera, título III, libro III «De los seguros marítimos» del Código del Comercio español de 1885; libro II, título VI (Ley Marítima de 21 de agosto de 1879) del Código de Comercio de Bélgica (conjuntamente con la Ley de 11 de junio de 1874 sobre seguros en general, en la medida en que no haya sido derogada por la Ley Marítima).

<sup>35</sup> Por ejemplo, el título VII, sobre el «Seguro», del Código Marítimo de Etiopía, de 1960; el capítulo XII, sobre «Contratos de seguro marítimo», del Código de Navegación Comercial de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; y el libro VI, sobre «Seguro marítimo», del Código Marítimo de Polonia.

<sup>36</sup> Por ejemplo, la Ley senegalesa, de 22 de marzo de 1962, y la Ley de Seguros de Irán, de 1937.

<sup>37</sup> Los tribunales de los Estados Unidos de América por ejemplo, conceden una gran importancia a la Ley de 1906 en cuanto indicativa del derecho marítimo general de los Estados Unidos en la materia, a menos que exista una jurisprudencia estadounidense en contrario o que haya otras razones poderosas para apartarse del derecho británico. Véase *Queen Ins. Co. contra Globe and Rutgers Fire Insurance Co.*, 263 U.S. 487 (1924). Pero véase también *Wilburn Boat Company contra Fireman's Fund Insurance Co.*, 348 U.S. 310 (1955). Véase asimismo, a título de ejemplo, lo que se indica en las respuestas de Bangladesh, Malawi y la República Unida de Tanzania a los cuestionarios de la secretaría.

<sup>38</sup> Como se indica, por ejemplo, en las respuestas a los cuestionarios de la secretaría enviadas por Tailandia; Hungría (en cuyas pólizas de exportación, que aplican las condiciones británicas se estipula que se aplicará el derecho británico); Noruega y Suecia (donde el derecho británico se aplica frecuentemente al seguro de la carga en caso de exportación si así se estipula en el contrato).

<sup>39</sup> Eso se hace, por ejemplo, en la póliza abierta del seguro de transporte utilizada en El Salvador (véase la nota 24). También suele haber una disposición similar en las traducciones españolas de las cláusulas británicas que se utilizan en el mercado argentino (véase la nota 25).

<sup>40</sup> Por ejemplo, el Japón en relación con el seguro de la carga; los Estados Unidos de América; Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia en relación con el de la carga de exportación; y los Países Bajos en cuanto al seguro del casco y, a veces, al seguro de la carga.

<sup>41</sup> Por ejemplo, Hungría (véase la nota 38).

<sup>42</sup> Eso se indica en la respuesta de la República de Malí a los cuestionarios de la secretaría. También el Zaire parece remitirse al derecho belga o al francés, si bien se está ya redactando una legislación nacional.

<sup>43</sup> Véase R. de Smet, *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, vol. III, Librairie générale de droit et de jurisprudence, París, 1960, pág. 531.

55. En los países en que no existe ninguna ley específica sobre los contratos de seguro marítimo y no se hace ninguna referencia al derecho británico ni al francés puede recurrirse al derecho local aplicable a todos los contratos<sup>44</sup>.

56. Aunque el contenido exacto de la legislación nacional varía de un país a otro, puede decirse en términos generales que las legislaciones suelen contener, aunque no las contengan siempre, normas sobre los siguientes aspectos de la relación contractual: intereses asegurables, valor asegurable, declaraciones y comunicaciones hechas en el momento de concertarse el contrato, forma y contenido de la póliza, doble seguro, prima, pólizas «abiertas» o «flotantes» de la carga, normas sobre las pólizas por viaje (relativas al comienzo del viaje, desviaciones, demoras, etc.), seguro de responsabilidad, seguro en beneficio de otra persona, tipos de riesgos, aumento del riesgo durante el período del contrato, efectos de la negligencia del asegurado, cesión de la póliza, pérdida y abandono del objeto asegurado, obligaciones del asegurado en caso de siniestro, cálculo de la indemnización, derechos del asegurador como consecuencia del pago de una indemnización, y prescripción.

57. Una última consideración que debe hacerse en relación con la legislación nacional que rige el seguro marítimo es la de que, como consecuencia de la naturaleza enormemente complicada y técnica de esta cuestión, la legislación nacional tiende a dejar a las partes en el contrato bastante libertad por lo que respecta a las condiciones exactas que se aplicarán a su relación de seguro. Como resultado, las disposiciones legislativas son con frecuencia facultativas, es decir susceptibles de modificación en virtud del propio contrato<sup>45</sup>. Así pues, el régimen jurídico que en última instancia rija la relación entre las partes puede ser fundamentalmente distinto de las disposiciones legislativas originales. En algunos países, estas disposiciones, al menos las específicamente aplicables al seguro marítimo, quedan completamente anuladas por las normas contractuales uniformes acordadas por la industria privada del país<sup>46</sup>.

<sup>44</sup> En el Iraq; por ejemplo, según se indica en la respuesta de ese país a los cuestionarios de la secretaría, se aplica al contrato de seguro marítimo el derecho civil iraquí.

<sup>45</sup> Por ejemplo, el artículo 87 de la Ley de 1906, de la que se ha dicho que:

«... en términos generales, el objeto principal de la Ley es formular la norma jurídica, es decir, indicar a las partes la situación legal que existirá si ellas mismas no convienen en otra cosa, dejándolas a este respecto libres de convenir en todo aquello que responda a sus propias necesidades.»

M. D. Chalmers, *Chalmers' Marine Insurance Act, 1906*. 7.<sup>a</sup> edición, revisada por E. R. H. Ivamy (Londres, Butterworths, 1971, pág. 137. Véase también el artículo 2 de la Ley francesa N.º 67-522, de 3 de julio de 1967, sobre seguros marítimos, en que se señalan los artículos que no pueden derogarse contractualmente, con lo que, implícitamente, se permite a las partes que modifiquen de mutuo acuerdo los efectos de las demás disposiciones. Por otro lado, como se indica en la respuesta de España a los cuestionarios de la secretaría, las disposiciones del Código de Comercio de 1885 se aplican solamente a falta de disposiciones en el contrato de seguro.

<sup>46</sup> Como se indica en la respuesta de Noruega a los cuestionarios de la secretaría, la Ley noruega sobre contratos de seguro permite en muchos aspectos a las partes en el contrato que pacten una reglamentación privada. Así, el seguro del casco se rige privadamente por el Plan noruego de seguros marítimos, de 1964, y el seguro de la carga por el Plan noruego de seguros de transporte de mercancías, de 1967, adoptados ambos en consulta con representantes de organizaciones industriales, comerciales y académicas.

## E.—Breve examen del régimen jurídico británico de seguro marítimo

58. Para facilitar una mejor comprensión del seguro marítimo comercial, que permita proceder en una etapa ulterior a un análisis más detallado de determinados puntos, va a hacerse en los párrafos que siguen un breve resumen de algunos aspectos fundamentales de la legislación, las condiciones de las pólizas y la práctica comercial del seguro marítimo. Dado que, como resultado de la evolución histórica de ese tipo de seguro, la legislación, las condiciones de las pólizas y las prácticas británicas son los elementos en que ordinariamente se basan la mayor parte de los contratos de seguro marítimo de todo el mundo, es la concepción británica de ese tipo de contratos la que se ha utilizado como base para la mayor parte de este examen.

### 1. OBTENCIÓN DE LA COBERTURA

59. Los compradores de seguro marítimo son generalmente los armadores (o a veces sus acreedores hipotecarios que desean asegurar directamente su interés financiero en el buque) o los propietarios de la carga, que pueden ser a su vez expedidores de unas mercancías, cuya cobertura debe concertarse en virtud, por ejemplo, de una venta c.i.f. (o que desean cobertura para el período de tiempo en que son responsables de las mercancías, por ejemplo, en una venta f.o.b.), o destinatarios que tienen que asegurar ellos mismos unas mercancías compradas, por ejemplo, en condiciones f.o.b. A fin de obtener la cobertura deseada, esas personas tienen que ponerse en contacto con un asegurador directamente, o con un corredor de seguros.

60. En el mercado británico de seguros marítimos, el corredor es un intermediario independiente entre el asegurado y el asegurador, cuya misión consiste en facilitar la colocación del seguro, así como, ulteriormente, la liquidación de los siniestros. El corredor es elegido por el asegurado y, en su calidad de agente de éste, le asesora sobre el tipo de cobertura que necesita y trata de obtener esa cobertura, en las mejores condiciones posibles, de uno o de varios aseguradores. El corredor es remunerado por sus servicios mediante una comisión, que se deduce de la prima cobrada por el asegurador. El corredor se distingue del agente de seguros en que éste último es simplemente el representante de uno o más aseguradores que obtiene seguros directamente por cuenta de éstos. La figura del corredor existe en varios países de

En la respuesta de Suecia se dice que la Ley sobre contratos de seguro queda anulada en su mayor parte por lo que respecta a los buques mercantes por las disposiciones de las Condiciones Generales Suecas de Seguro del Casco, que fueron elaboradas por la Asociación Sueca de Aseguradores Marítimos, el «Club Sueco» y la Asociación Sueca de Armadores.

Como se indica en la respuesta de la República Federal de Alemania, las disposiciones del Código de Comercio (artículos 778 a 900) quedan sistemáticamente excluidas de común acuerdo. Son las «Reglas Generales Alemanas del Seguro Marítimo» (ADS) las que se utilizan, completadas por las Condiciones Especiales relativas a la Carga (ADS de la carga de 1973), o las Cláusulas del Casco, de la Asociación de Aseguradores Marítimos Alemanes, según proceda. Las ADS y ADS de la carga de 1973 fueron redactadas y aprobadas conjuntamente por representantes de los distintos sectores que participan en la actividad económica y por la Asociación de Corredores Alemanes de Seguros. Las Cláusulas del Casco han sido aprobadas por la Asociación de Armadores Alemanes y por la Asociación de Corredores Alemanes de Seguros.

todo el mundo, incluso en algunos países en desarrollo, pero su influencia es especialmente destacada en el Reino Unido, los Estados Unidos de América y algunos países de la Europa occidental. Raramente es obligatorio recurrir a sus servicios, aunque en el mercado británico es necesario utilizar un corredor acreditado ante el Lloyd's si se desea obtener específicamente cobertura de esa organización.

61. Para obtener la cobertura que necesita, el asegurado debe facilitar una descripción completa del riesgo: objeto de que se trata (buque o carga, tipo, etc.), su valor, su destino, etc., datos que los posibles aseguradores tendrán en cuenta para decidir si aceptan o no el riesgo y para fijar la cuantía de la prima. Por eso, la declaraciones y comunicaciones que haga el asegurado acerca del riesgo tienen que ser exactas.

62. Las disposiciones de la Ley de 1906 que regulan las declaraciones y comunicaciones hechas por las partes en el contrato de seguro estipulan que dicho contrato está basado en la máxima buena fe y puede ser anulado por la parte perjudicada si no se respeta esa norma. El asegurado debe poner en conocimiento del asegurador, antes de la conclusión del contrato, todas las circunstancias materiales que conozca o debería haber conocido en la gestión ordinaria de su negocio (a menos que se trate de circunstancias conocidas por el asegurador o que éste debería haber conocido, tales como las informaciones publicadas con carácter general). Por otra parte, toda comunicación importante que, acerca de un hecho, haga el asegurado al asegurador durante la negociación del contrato deberá ser esencialmente correcta. Por circunstancia o comunicación importante se entienden todas las que influirían en la decisión de un prudente asegurador acerca de la cuantía de la prima o de la aceptación del riesgo. Si el asegurado no comunica al asegurador una información importante o hace una declaración inexacta sobre un hecho sustancial, el asegurador puede eximirse de toda responsabilidad por pérdida prevista en la póliza, aunque la causa de la pérdida sea una circunstancia que no tenga ninguna relación con la falta de información o la declaración inexacta inocentes. Normas análogas existen en otros ordenamientos jurídicos nacionales que se inspiran en el derecho británico<sup>47</sup>.

63. Con arreglo al derecho británico en una póliza de seguro marítimo puede valorarse el objeto asegurado según lo convenido por las partes en el contrato. El valor acordado que figura en la póliza constituye, entre el asegurador y el asegurado, prueba definitiva del valor real o asegurable del objeto asegurado. Cabe también no especificar en la póliza el valor de dicho objeto, en cuyo caso el valor asegurable se determinará en el momento en que se produzcan la pérdida o el daño. El carácter de prueba definitiva del valor convenido en cuanto al valor asegurable se considera generalmente un instrumento útil para evitar futuras incertidumbres en la determinación de la cuantía de la indemnización en caso de siniestro<sup>48</sup>. De ese modo, si se produce la pérdida total del objeto asegurado, la cuantía de la indemnización es igual al valor

convenido, aunque el valor real sea superior o inferior a éste. En la práctica, casi todas las pólizas de seguro de la carga y del casco son pólizas con valor prefijado, es decir, en las que se estipula un valor convenido entre las partes.

64. Si el asegurado compra un volumen de seguro, denominado suma asegurada, igual al valor asegurable o al valor convenido estipulado en la póliza, se dice que está «totalmente asegurado». Si, por el contrario, la suma asegurada es superior o inferior al valor asegurable o convenido, se dice que está, respectivamente, sobreasegurado o infraasegurado. En este último caso, se considera que el asegurado es su propio asegurador por la diferencia no cubierta por el seguro, lo que le convierte en coasegurador.

65. En caso de sobreseguro, como la única finalidad del seguro es la indemnización de la pérdida, el asegurado sólo puede recobrar el valor asegurable o convenido del objeto. Se da con frecuencia sobreseguro cuando hay dos o más pólizas de seguro que cubren el mismo riesgo, dando lugar al llamado «doble seguro». En este caso también se aplica el principio de la indemnización, que limita la cantidad que percibe el asegurado al valor asegurable o convenido.

66. Al fijar la prima que habrá de pagarse por un riesgo determinado, el asegurador tendrá en cuenta diversos factores relacionados con el riesgo, que pueden influir en las probabilidades de siniestro y en la cuantía de su eventual responsabilidad. En el caso del seguro de cascos esos factores pueden ser el tipo de buque (por ejemplo, buque de carga a granel, buque cisterna, buque portacontenedores, carguero de gas líquido, etc.), el tonelaje, el tipo de propulsión (reactor nuclear, vela, motor), el estado del equipo, los años que tiene el buque, el ámbito en que se utiliza (que puede abarcar todo el mundo o limitarse a determinada zona geográfica), el tipo de mercancías transportadas, la calidad de la administración del buque, sus antecedentes en materia de siniestros, la fecha de la última inspección y el símbolo de clasificación del buque<sup>49</sup>, las condiciones del seguro y el valor del buque. En el caso del seguro de la carga, esos factores pueden ser el tipo de mercancías, su embalaje, su valor, el tipo de buque que se utilizará para su transporte, la naturaleza del viaje, los antecedentes del cargador en materia de siniestros y las condiciones del seguro.

67. La fijación de la prima inicial preliminar depende de la decisión individual del asegurador. En el seguro marítimo, especialmente en el mercado británico, no se recurre generalmente a la utilización de tarifas. Cuando hay competencia entre dos o más aseguradores en un mercado determinado, como ocurre en el mercado británico, la prima inicial de un riesgo viene determinada por lo general por esa competencia. No obstante, en el seguro de cascos, que normalmente se concierta por tiempo determinado, cuando llega el momento de renovar la póliza, en el mercado británico se supone que la nueva prima se determinará mediante la aplicación de la denominada *Joint Hull Formula* (JHF) (fórmula de

<sup>47</sup> Por ejemplo, en la Ley india de seguros marítimos de 1963, y en la Ley de seguros marítimos de 1909-1973, del Commonwealth de Australia.

<sup>48</sup> Por otra parte, una póliza de seguro de la carga con valor prefijado permite al asegurado incluir en éste el beneficio que piensa obtener, con lo que, en caso de pérdida, se encuentra en la misma situación que si se hubiera concluido felizmente el viaje.

<sup>49</sup> Las sociedades de clasificación son organizaciones privadas que se encargan de inspeccionar los buques para determinar su navegabilidad. Sobre la base de esas inspecciones, se incluye al buque en una clase, representada por un símbolo concreto que indica su grado de navegabilidad.

acuerdo entre aseguradores de cascos) cuyas condiciones están fijadas por el *Joint Hull Committee* (Comité de aseguradores de cascos) compuesto por representantes del Lloyd's y miembros del Instituto de Aseguradores de Londres. De lo que se trata con la JHF es de limitar la competencia en relación con las primas requeridas para esas renovaciones. No obstante, su aplicación es totalmente voluntaria. Parece ser que, como resultado de diversos factores competitivos, la JHF no se aplica estrictamente en la actualidad, si bien los aseguradores principales la utilizan como criterio para la determinación de las primas en caso de renovación. Los mercados de seguros marítimos de otros varios países aplican en esos casos una fórmula similar<sup>50</sup>.

68. Aunque las condiciones exactas de la JHF no se hacen públicas, su efecto es penalizar con un aumento de prima a los buques que han tenido siniestros. La fórmula está dividida en cinco categorías basadas en el número de buques que componen la flota asegurada y en el total de los valores convenidos. Así por ejemplo, la categoría A se aplica a las flotas de hasta tres buques independientemente del valor, la categoría B a las flotas de tres o más buques cuyo valor total asegurado no sea superior a 50 millones de dólares de los EE.UU., la categoría C a las flotas de tres o más buques cuando ese valor asegurado sea superior a 50 millones de dólares, la categoría D a las flotas de más de ocho buques con un valor total asegurado superior a 100 millones de dólares, y la categoría E a las flotas de más de 15 buques con un valor asegurado superior a 250 millones de dólares. Los aumentos porcentuales requeridos de la prima varían según la categoría, siendo mayores en el caso de las flotas con menor valor convenido y/o menor número de buques. Para evitar los aumentos, las flotas deben tener un saldo positivo de las primas sobre las indemnizaciones, cuyo mínimo varía según la categoría, ya que en las categorías aplicables a las flotas y a los valores convenidos más pequeños se requieren saldos favorables más altos<sup>51</sup>.

## 2. LA PÓLIZA DE SEGURO

69. La póliza británica de seguro marítimo se basa, como ya se ha dicho, en un antiguo documento llamado *Lloyd's S.G. Form* [Formulario *Ship and Goods* (buque y mercancías)] del Lloyd's, que no ha experimentado

<sup>50</sup> Por ejemplo, el mercado italiano (Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, op. cit., pág. 118), y Bélgica y la República de Corea, como se indica en las respuestas al cuestionario de la secretaria sobre el seguro de cascos. Al parecer, también existen fórmulas para la renovación en mercados situados en la República Federal de Alemania, los Estados Unidos de América, la India y España. Muchos mercados que no utilizan una fórmula propiamente dicha pueden aplicar un recargo general que refleje la inflación registrada en los costos de reparación, mientras que otros tratan individualmente cada caso de renovación.

<sup>51</sup> Desde la publicación inicial del presente informe, la JHF ha sido dos veces enmendada: la primera, en 1979 y la segunda, en 1980. Se tiene entendido que hay ahora cuatro categorías en lugar de las cinco categorías A, B, C, D y E, anteriores. Las categorías 1, 2 y 3 corresponden a las antiguas categorías A, B, C y D, y la categoría 4, a la antigua E. La categoría 1 se aplica a las flotas, cuyo valor total asegurado asciende hasta 40 millones de dólares de los EE.UU.; la categoría 2, a 200 millones; la categoría 3, a 400 millones; y la categoría 4, a más de 400. Por otra parte, en lugar de imponer a cada categoría una sanción específica, en la actualidad se aplica a las categorías 1, 2 y 3, consideradas como grupo, una escala de posibles aumentos, lo que permite determinar con mayor flexibilidad la tarifa de renovación y, en consecuencia, reducir, dentro de esas categorías, el perjuicio ocasionado a las pequeñas flotas como distintas de las grandes.

prácticamente ningún cambio desde el siglo XVIII<sup>52</sup>. En el anexo I al presente informe se incluye un ejemplar del formulario S.G., tal como figura en el primer anexo de la Ley de 1906.

70. Al analizar el formulario S.G., se observa que contiene varias cláusulas que, una vez completadas con los datos pertinentes, ofrecen una descripción de las partes, el viaje, el objeto del seguro (con indicación de los nombres del buque y de su capitán), la duración del riesgo, ciertas libertades relacionadas con el itinerario del viaje [la llamada cláusula de *Touch and Stay* (Paradas y escalas)], el valor del objeto asegurado [la cláusula de *Valuation* (Valoración)], los riesgos que cubre el seguro [la llamada *Perils Clause* (Cláusula de riesgos)], ciertas libertades que se permiten al asegurado y al asegurador para reducir al mínimo las pérdidas [la *Sue and Labour Clause* (Cláusula de participación en los gastos para aminorar el siniestro) y la *Waiver Clause* (Cláusula de desistimiento)], la promesa de los aseguradores de asegurar los bienes [la *Binding Clause* (o Cláusula vinculante)], el recibo de la prima [Attestation Clause (Cláusula de atestación)] y ciertas limitaciones (franquicias) en el pago de las indemnizaciones<sup>53</sup> (el «memorando»<sup>54</sup>). Están en uso distintas versiones del formulario S.G. pero, con excepción de algunas versiones utilizadas en otros mercados nacionales, la mayoría sólo introducen modificaciones de menor importancia en la versión original.

71. En lo que constituye la parte central del formulario S.G., que es la denominada cláusula de riesgos, se enumeran los diversos riesgos contra los que ofrece protección el seguro. Esta cláusula, que prácticamente no ha experimentado durante siglos cambio alguno, ha dado, sin embargo, lugar a numerosos litigios. Su texto es el siguiente:

En cuanto a las aventuras y riesgos de los que nosotros, los aseguradores, estamos dispuestos a responder y de los que nos encargamos en este viaje, son los de mares, buques de guerra, incendio, enemigos, piratas, bandidos, ladrones, echazones, cartas de marca y contramarca, sorpresas, capturas en el mar, arrestos, restricciones y detenciones por orden de reyes, príncipes y pueblos de cualquier nación, condición o calidad, baratería del capitán y marineros, y todos los demás riesgos, pérdidas e infortunios que hayan sobrevenido o que sobrevengan en perjuicio, detrimento o daño de dichos bienes y mercancías, del buque, etc. o de cualquier parte de ellos<sup>55</sup>.

<sup>52</sup> El formulario S.G. fue oficialmente adoptado por el Lloyd's en 1779 y más adelante incluido en el primer anexo de la Ley de 1906. Puede utilizarse tanto para el seguro de la carga como para el de cascos, ya que contiene textos adecuados para la cobertura de ambos tipos de riesgo. No obstante, pueden asegurarse por separado el casco y las mercancías, imprimiendo para ello dos formularios separados, en cada uno de los cuales se omitan las partes no aplicables al seguro de que se trate; así se hace en las *Companies Combined Policies* (Pólizas combinadas para compañías) publicadas por el Instituto de Aseguradores de Londres.

<sup>53</sup> Por franquicia se entiende la suma a que debe llegarse para que sea reembolsable un siniestro; no obstante, una vez que se ha llegado a esa cantidad, se reembolsa toda la suma objeto de la reclamación. R. H. Brown, *Dictionary of Marine Insurance Terms*, Londres, Witherby and Co. Ltd., 1975, pág. 146.

<sup>54</sup> El último párrafo del formulario S.G., que empieza con las letras «N.B.», es denominado «memorando».

<sup>55</sup> Las Pólizas combinadas para compañías de seguro de cascos y seguro de la carga, respectivamente, modifican la expresión «dichos bienes y mercancías, del buque, etc.» de acuerdo con el objeto real del seguro. También en las Cláusulas del Instituto Estadounidense relativas a los cascos, se modifica análogamente la cláusula de riesgos. Por otra parte, a esta cláusula de riesgos de los Estados Unidos se le ha añadido una frase final aclaratoria, redactada en los siguientes términos: «... quedando, no obstante, exceptuados aquellos de los riesgos mencionados que puedan ser excluidos por otras disposiciones de la póliza o de un suplemento de ésta.»

La renuencia general a modificar este secular documento de seguros ha obligado a añadir al formulario original de la póliza largas cláusulas modificatorias, a fin de adaptarla a la moderna evolución del seguro marítimo. Esas cláusulas se redactan bajo los auspicios del Instituto de Aseguradores de Londres (véase el párr. 38) y se denominan «Cláusulas del Instituto».

72. Dentro de las Cláusulas del Instituto hay una amplia variedad, que va desde las muy básicas hasta las muy especializadas, sólo aplicables a ciertos tipos de riesgos de la carga y del casco. Lo habitual es que un grupo de esas cláusulas se reúna en una sola página que, unida al formulario S.G., representa un «seguro global» básico para determinado tipo de riesgos. También pueden añadirse a este seguro global básicas series adicionales de cláusulas que lo modifiquen en función del riesgo específico y del tipo de seguro que se desee. Aunque no es posible examinar aquí los numerosos tipos de cláusulas ofrecidas al propietario del buque o de la carga, a continuación se presenta un pequeño número de versiones uniformes que a menudo constituyen la base de los tipos más comunes de seguro marítimo<sup>56</sup>.

#### a) Seguro de cascos

73. La mayor parte de los seguros de cascos se contratan por tiempo determinado y están, por lo tanto, sujetos además de al formulario S.G., a un conjunto uniforme de cláusulas denominadas *Institute Time Clauses: Hulls* (Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado) (véase el anexo II). Dichas cláusulas se conocen generalmente con el nombre de cláusulas del seguro de cascos «a todo riesgo» o con el de «condiciones completas». Pueden utilizarse otras cláusulas si se desea un grado distinto de cobertura, o cobertura para un viaje determinado (por ejemplo, las *Institute Time Clauses: Hulls - F.P.A. Absolutely* (Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado, absolutamente libre de avería particular), las *Institute Time Clauses: Hulls - Free of Damage Absolutely* (Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado, absolutamente libre de daños) o las *Institute Voyage Clauses: Hulls* (Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por un viaje determinado). A continuación se examinan brevemente algunas de las más importantes Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado, que presentan interés para este informe.

74. La primera cláusula, denominada cláusula *Running Down* o cláusula de colisión, amplía la cobertura que normalmente proporciona el formulario S.G., incluyendo la responsabilidad en que incurre el armador por daños causados a otros buques en una colisión. Dicha cobertura se proporciona mediante un contrato suplementario, de modo que el asegurador es responsable, en virtud de esta cláusula, de los siniestros que se ajusten a las condiciones de ésta y hasta los límites especificados en ella, sin referencia a ninguna otra indemnización pagada en virtud de la póliza de seguro del casco. No obstante, esa cobertura es bastante limitada. En la versión habitual de esta cláusula, sólo se cubren las tres cuartas partes de la responsabilidad por concepto de

<sup>56</sup> No se examinan aquí, en cambio, las diversas cláusulas relativas al seguro de fletes.

abordaje, y ello únicamente cuando se produzcan verdaderas colisiones entre buques (con lo que queda excluida toda responsabilidad derivada de colisiones con objetos fijos o flotantes, las colisiones «sin contacto», etc.). Por otra parte, la obligación del asegurador de reembolsar al asegurado se limita a las tres cuartas partes del valor convenido del buque (aunque puede obtenerse una cobertura total). La versión uniforme de la cláusula que figura en las condiciones estadounidenses es algo más amplia, ya que prevé el reembolso total hasta el límite del valor convenido. Ambas versiones contienen también una lista de excepciones, que excluye la responsabilidad por ciertas reclamaciones que se mencionan, por ejemplo, las relacionadas con el desplazamiento del pecio o la pérdida de vidas. Esa responsabilidad o parte de responsabilidad excluida puede cubrirse recurriendo a un Club P e I (véase el párr. 34).

75. La cláusula 7 (cláusula «*Inchmaree*» o «de riesgos adicionales») contiene una lista adicional de riesgos asegurados que completa la cláusula de riesgos del formulario S.G. Como éste no se ha modificado para adaptarlo al desarrollo de la tecnología y a las nuevas necesidades de seguro, la cláusula de riesgos adicionales se ha convertido en la forma reconocida de añadir nuevos riesgos a los cubiertos por la póliza de seguro de cascos. Como resultado, el texto de esa cláusula se ha ampliado y ha seguido dando lugar a litigios, por constituir el punto de contacto de dos enfoques contradictorios, en virtud de uno de los cuales se supone que la póliza de seguro del casco debe cubrir únicamente riesgos limitados, mientras que con el otro se prevé una cobertura «a todo riesgo»<sup>57</sup>.

76. La característica principal de esta cláusula es que cubre únicamente «los daños que sufra el objeto asegurado como consecuencia directa de...» ciertos riesgos que se enumeran. Así, por ejemplo, cuando se trata de los riesgos de «explosión de calderas o rotura de ejes», sólo se reembolsan los daños causados por esos sucesos, pero no se sustituyen la caldera que ha hecho explosión ni el eje roto.

77. Mediante el pago de una prima adicional, que en algunos casos no parece exigirse, puede añadirse a la póliza otra cláusula denominada *Liner Negligence Clause* (cláusula de negligencia en buques de línea regular) que sustituye la de riesgos adicionales. Esta nueva cláusula nació del deseo de ampliar la cobertura, que se consideraba insatisfactoria, de la cláusula de riesgos adicionales, y es una consecuencia del enfoque según el cual el seguro de cascos debe proporcionar fundamentalmente una cobertura «a todo riesgo». En todo caso, no ha sido una cláusula más del Instituto, sino resultado de la unificación de diversas variantes propuestas en un principio por los armadores y aprobada en su versión actual por un acuerdo entre representantes de éstos y de los aseguradores<sup>58</sup>. Su texto es el siguiente:

Sin perjuicio de las condiciones de la presente póliza, este seguro cubrirá también:

La explosión de calderas y/o la rotura de ejes;

Los daños y/o la pérdida del objeto asegurado, causados por cualquier accidente, defecto no manifiesto, dolo, negligencia, error de apre-

<sup>57</sup> F. L. Tetreault, «The hull policy: the "Inchmaree" clause», *Tulane Law Review* (Nueva Orleans), vol. XLI (1966-1967), pág. 333.

<sup>58</sup> En el mercado estadounidense se aplica una cláusula similar publicada bajo los auspicios del Sindicato Estadounidense de Seguros de Cascos.

ciación o incompetencia de cualquier persona, pero no el costo de la reparación, la sustitución o la renovación de cualquier parte defectuosa desechada únicamente a consecuencia de un defecto no manifiesto o de una deficiencia o error de diseño o de construcción.

Este seguro se aplicará siempre que esos daños o pérdida no sean resultado de la falta de la debida diligencia por parte de los propietarios del buque o de cualquiera de ellos o de los administradores.

Los capitanes, los primeros oficiales, los maquinistas, los pilotos o la tripulación no serán considerados a los efectos de esta cláusula como copropietarios aunque tengan participación en la propiedad del buque.

Un análisis de ese texto revela que su cobertura es más amplia que la de cláusula de riesgos adicionales. En ella parecen estar incluidos los riesgos mismos de explosión de calderas y rotura de ejes, y no sólo los daños causados por esos sucesos. Por otra parte se ofrece la cobertura de los daños causados por un mayor número de riesgos; en realidad, por la mayor parte de los tipos de hechos fortuitos.

78. La cláusula 9 amplía la cláusula de participación en los gastos del asegurado para aminorar el siniestro, el formulario S.G. del Lloyd's. La cláusula 11 [*Co-insurance Clause* (cláusula de coaseguro)] dispone que, cuando la negligencia de la tripulación pueda atribuirse, aunque sea remotamente, a la materialización de uno de los riesgos enumerados en la primera parte de la cláusula de riesgos adicionales (explosión a bordo, etc.) y provoque a su vez un daño en la maquinaria, se aplicará una «franquicia deducible» adicional del 10% de la indemnización neta por ese daño.

79. La cláusula 12 (*Deductible Average Clause* o cláusula de avería con franquicia deducible) suprime la franquicia establecida en el «memorando» del formulario S.G. (véase el párr. 70) y dispone en su lugar que el total de todas las indemnizaciones (salvo las provenientes de pérdida total) «derivadas de cada accidente o suceso separado» queda sometido a una «franquicia deducible»<sup>59</sup>. Entre las condiciones de las pólizas nacionales existentes en otros mercados de seguros se incluye a menudo un tipo similar de franquicia deducible<sup>60</sup>.

<sup>59</sup> Por «franquicia deducible» se entiende la suma que debe rebasarse para poder cobrar una indemnización, indemnización que de todos modos se limitará a la cantidad que exceda de esa franquicia. La cuantía exacta de la franquicia deducible dependerá de las negociaciones entre el asegurado y el asegurador. En 1975 se propuso en el mercado británico que todas las pólizas existentes de seguro de cascos se elevaran en un 25%, pero con un límite de 60.000 dólares para los operadores de grandes flotas si bien los armadores pueden negociar franquicias deducibles más elevadas, si así lo desean. En 1980, el mercado británico elevó las franquicias deducibles en un 20% sin una reducción correspondiente de la prima. En los casos en que las franquicias deducibles existentes equivalen a 100.000 dólares o más, se puede aumentar la prima en lugar de incrementar la franquicia deducible.

<sup>60</sup> Las condiciones estadounidenses del seguro de cascos, por ejemplo, contienen una cláusula análoga de franquicia deducible. Las condiciones noruegas del seguro de cascos prevén, por su parte, una franquicia deducible por «cada accidente» (Plan noruego de seguros marítimos de 1964, art. 189). Lo mismo cabe decir de las condiciones francesas con la adición de la cláusula III, *Assurance tous risques* (Seguro a todo riesgo). En cambio, en las condiciones japonesas no se establece una franquicia deducible a la cobertura más corriente, *Class N.º - F.P.A. unless 4/4 R.D.C.* (Clase N.º 5 - libre de avería particular, a menos que exista una cláusula de colisión con cobertura total). No obstante, ya se aplica, de hecho, una franquicia deducible en las cláusulas de riesgos adicionales A y B, que corresponden en términos generales a la cláusula británica «Inchmaree» (Cláusula 7 del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado) y a la cláusula de negligencia en buques de línea regular, respectivamente. En estos casos, la franquicia deducible se aplica por cada accidente. También se aplica una franquicia deducible en la cláusula de riesgos adicionales C, en la

80. La cláusula 19 (*Tender Clause* o cláusula de licitación) se aplica una vez que el buque asegurado ha sufrido un daño que, en virtud de la póliza, da lugar a una reclamación. Esa cláusula se refiere a la obligación del asegurado de comunicar, antes del examen del buque, la realización del siniestro al asegurador y, cuando proceda al agente del Lloyd's más próximo; a la facultad del asegurador de elegir el puerto en el que se efectuarán las reparaciones; al veto de que dispone el asegurador en lo relativo a la elección del astillero en el que se llevarán a cabo; a la facultad del asegurador de sacarlas a licitación; y a la sanción que lleva consigo el incumplimiento de las condiciones de la cláusula. Como la norma utilizada para determinar la responsabilidad de los aseguradores por pérdida parcial de un buque es el costo razonable de las reparaciones, la cláusula representa una importante facultad de reserva que permite al asegurador controlar los costos de reparación.

#### b) Seguro de la carga

81. El propietario de carga puede elegir generalmente entre tres opciones uniformes en relación con el grado de cobertura del seguro. Esas opciones figuran en tres series de cláusulas, denominadas Cláusulas del Instituto relativas al seguro de la carga y son las siguientes: «F.P.A.» (libre de avería particular), «W.A.» (con avería) y «All Risks» (a todo riesgo). (Para el texto, véanse los anexos III, IV y V, respectivamente). Sus condiciones son prácticamente idénticas, salvo por cuanto a la cláusula 5, en la que se enuncian sus términos respectivos.

82. Además de la cláusula 5, es especialmente importante la cláusula 1, denominada *Transit Clause* (cláusula de tránsito), porque en ella se incluye la denominada *Warehouse to Warehouse Clause* (cláusula de almacén a almacén), cuyo efecto es anular el texto del formulario S.G. relativo a la duración de la cobertura (de puerto a puerto) y prolongar esa duración para que, a reserva de ciertas condiciones, cubra las mercancías desde su lugar de origen hasta su lugar de destino.

83. La redacción de la cláusula 5 depende de que se utilicen la cláusula F.P.A., la cláusula W.A., o la cláusula «a todo riesgo». Además de delimitar la indemnización que se paga por ciertos tipos de pérdidas, cada cláusula actúa como complemento de la cláusula de riesgos del formulario S.G., ampliando los riesgos cubiertos por la póliza.

84. Con arreglo a las condiciones W.A., la franquicia que se especifica en el «memorando» del formulario S.G. del Lloyd's se aplicará a las reclamaciones por pérdida parcial que no sean de avería gruesa, con la salvedad de que, en caso de pérdida total de todo un cargamento durante las operaciones de carga o descarga, se reembolsará el valor íntegro convenido de ese cargamento. Si el buque encalla, se hunde o se incendia, se suprime la franquicia para todos los daños ocurridos durante el viaje, incluso para los daños «por temporal» (véase la nota 120). También deben ser reembolsados los daños razonablemente atribuibles a incendio, explosión, colisión o contacto del buque y/o la barcaza y/u otros

que se prevé una cobertura para daños por temporal. Aunque se afirma que se aplica por cada accidente, los daños causados por temporales ocurridos en el curso de un solo viaje marítimo entre dos puertos sucesivos se consideran como derivados de un solo accidente.

medios de acarreo con hielo o cualquier otro objeto o sustancia distintos del agua. Quedan asimismo cubiertos los daños que se produzcan durante la descarga en un puerto de refugio o arribada forzosa. Se ha afirmado que los efectos prácticos de esta cláusula respecto de la franquicia que figura en el «memorando» del formulario S.G. consisten en que únicamente quedan sometidas a la aplicación de esa franquicia las reclamaciones por daños causados por un temporal.

85. La cláusula 5, con arreglo a las condiciones F.P.A., es idéntica a la de las condiciones W.A. en lo relativo al encallamiento, el hundimiento o el incendio del buque, así como a la colisión o el contacto del buque o la bazarza, el incendio, la explosión, y los daños o la pérdida total de bultos en el puerto de refugio o durante la carga o la descarga. La única diferencia entre las condiciones W.A. y F.P.A. en lo referente a la cobertura es la que existe en caso de pérdida parcial provocada por un temporal, sin que el buque haya encallado o se haya hundido o incendiado durante el viaje. Con arreglo a las condiciones W.A., esa pérdida ha de resarcirse, sin perjuicio de la franquicia, pero con arreglo a las condiciones F.P.A., no es en absoluto resarcible<sup>61</sup>.

86. La versión «a todo riesgo» de la cláusula 5 es la que más amplia cobertura ofrece de las tres, puesto que cubre todas las pérdidas o daños de las mercancías aseguradas provocados por un hecho fortuito y cuya causa próxima no sea la demora o un vicio inherente al objeto asegurado. Esta versión anula expresamente la franquicia que figura en el «memorando» del formulario S.G. y prevé que todas las indemnizaciones se pagarán sin franquicia.

87. Existen también cláusulas adicionales separadas, tales como las específicamente aplicables a los denominados «riesgos especiales», no cubiertos por el formulario S.G. con cláusulas W.A. o F.P.A. Así, por ejemplo, la pérdida por hurto o robo y la falta de entrega sin causa son ambos riesgos especiales que puedan cubrirse con arreglo a distintas condiciones, añadiendo a la póliza una de seis versiones distintas de las Cláusulas del Instituto.

88. Existen también cláusulas comerciales especiales para ciertos tipos de mercancías. Esas cláusulas se han negociado entre los aseguradores y ciertas asociaciones comerciales del Reino Unido para cada mercancía. Así, se han adoptado, por ejemplo, cláusulas especiales para el comercio de los cereales, la harina, el caucho, el azúcar, la madera, el yute y la carne congelada. Los riesgos cubiertos por el seguro están adaptados a las circunstancias del comercio de cada producto.

### c) Seguro contra los riesgos de guerra

89. La enumeración de los riesgos de guerra en la cláusula de riesgos, a saber: «buques de guerra, ... enemigos, piratas, bandidos... sorpresas, capturas en el mar, arrestos, restricciones y detenciones por orden de reyes, príncipes y pueblos de cualquier nación, condición o calidad...», queda normalmente excluida (*warranted free*) por la adición de la cláusula F.C. y S. (*free of capture and seizure*) (franco de captura y embargo), que se im-

me con ese objeto, ya sea al margen o en letra bastardilla en el formulario S.G.<sup>62</sup>.

90. La cláusula F.C. y S. vuelve a encontrarse en todas las Cláusulas del Instituto para los seguros de cascos y de la carga, que pueden añadirse al formulario S.G. para cubrir riesgos marítimos<sup>63</sup>. A fin de asegurar la exclusión global de los riesgos relacionados con la guerra, las cláusulas del seguro de cascos —tomando como ejemplo las Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado (véase el anexo II)— contienen exclusiones adicionales de otros tipos de riesgos de guerra, tales como la detonación dolosa de un explosivo o de un arma de guerra (cláusula 24) y de armas nucleares (cláusula 25).

91. Si se desea asegurar el casco contra los riesgos de guerra, se hace generalmente una nueva póliza con cláusulas suplementarias, como las *Institute War and Strikes Clauses: Hulls-Time* (Cláusulas de guerra y huelga del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado) (véase el anexo VI), que en el párrafo 1 de la cláusula 1 cubren los riesgos de guerra volviendo simplemente a incluir los aspectos de la cláusula de riesgos y otros riesgos de guerra anteriormente excluidos, tanto por la cláusula F.C. y S. como por la cláusula 24 de las Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado, y enumerando seguidamente en los párrafos 2, 3 y 4 de la cláusula 1 otros riesgos de guerra que no se consideran adecuadamente cubiertos por el párrafo anterior.

92. Por lo que se refiere al seguro de la carga, es corriente que, en el formulario S.G. se incluyan con carácter especial, dos cláusulas adicionales de exclusión. La primera que excluye los daños causados a las mercancías por huelgas y otros tipos de conmociones civiles, se denomina *Free of strikes, riots and civil commotions* (F.S.R. y C.C.) (libre de riesgo de huelga, tumultos y conmociones civiles)<sup>64</sup>. La otra cláusula, denominada *Frustration Clause* (cláusula de viaje frustrado), está destinada a entrar en vigor si se suprime la cláusula F.C. y S. (indicando que la póliza cubre los riesgos de guerra)<sup>65</sup>.

93. Las Cláusulas del Instituto para el seguro de la carga reproducen las cláusulas F.C. y S., y F.S.R. y C.C. Cada cláusula contiene la salvedad de que, en caso de supresión de tal cláusula, se considerarán parte del seguro las cláusulas de guerra del Instituto o las cláusulas del Instituto sobre riesgos de huelgas, tumultos y conmociones civiles, respectivamente. En la práctica, no es nece-

<sup>62</sup> El texto de esta cláusulas figura en la cláusula 23 de las Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado (véase el anexo II) o en la cláusula 12 de las Cláusulas del Instituto para el seguro de la carga (véanse los anexos III, IV y V).

<sup>63</sup> La inclusión de la cláusula F.C. y S. en las Cláusulas del Instituto se considera necesaria para evitar el riesgo de implicación por omisión que podría resultar de la norma según la cual las cláusulas suplementarias anulan las disposiciones del formulario S.G. cuando haya conflicto entre ambas, especialmente en relación con los nuevos riesgos cubiertos por dichas cláusulas.

<sup>64</sup> Cláusula 13 de las Cláusulas del Instituto para el seguro de la carga (véanse los anexos III, IV y V).

<sup>65</sup> La cláusula de viaje frustrado está redactada en los siguientes términos:

«Esta póliza se declara libre de toda reclamación basada en la pérdida o la frustración del viaje o aventura asegurados, causadas por arrestos, restricciones o detenciones por orden de reyes, príncipes, pueblos, usurpadores o personas que intenten usurpar el poder.»

<sup>61</sup> Brown, *Dictionary of Marine Insurance Terms*, op. cit., pág. 192.



sario suprimir materialmente las cláusulas de exclusión, bastando añadir las cláusulas adecuadas que cubren los riesgos de guerra o de huelga (y que, de hecho, anulan las citadas cláusulas de exclusión).

94. Las Cláusulas de guerra del Instituto para el seguro de la carga (véase el anexo VII) cubren los riesgos de guerra por el mismo procedimiento que las Cláusulas de guerra y huelga del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado, es decir, volviendo simplemente a incluir los riesgos excluidos por la cláusula F.C. y S., enumerando seguidamente los riesgos adicionales cubiertos, y añadiendo además la cláusula de viaje frustrado. Las Cláusulas del Instituto sobre riesgos de huelgas, tumultos y conmociones civiles cubren el riesgo de huelga mediante la enumeración de los riesgos cubiertos. Existen otras cláusulas sobre riesgos de guerra que pueden utilizarse de acuerdo con las circunstancias y el tipo de cobertura deseada, y cláusulas especiales de riesgos de guerra igualmente que pueden utilizarse junto con las cláusulas comerciales especiales.

### 3. PROCEDIMIENTO PARA LA LIQUIDACIÓN DE LOS SINIESTROS

95. Si se produce una pérdida o un daño que justifiquen una reclamación en virtud de la póliza, el asegurado con arreglo al sistema británico, pedirá generalmente a un corredor de seguros que se encargue de los trámites de la liquidación. En el caso de las reclamaciones complicadas por pérdida de la carga y de la mayor

parte de las relativas a los cascos, el corredor somete la reclamación a un tasador de averías que calcula o «tasa» la pérdida o el daño basándose en sus conocimientos profesionales y de modo imparcial, es decir, sin defender unilateralmente la posición del asegurado ni la del asegurador. A continuación, se someterá la reclamación al tasador del asegurador, que determina si éste tiene obligación de pagar una indemnización en virtud de la póliza; en caso afirmativo, tasará por sí mismo el siniestro si éste no ha sido ya tasado, o examinará en este último caso la tasación para asegurarse de que todo está en regla.

96. Al pagar una indemnización al asegurado en virtud de la póliza, el asegurador se subroga a él para todas las acciones que el asegurado tenga contra terceros que puedan haber causado el siniestro. Por «subrogación» se entiende el acto por el que un asegurador, habiendo liquidado un siniestro, queda facultado para sustituir al asegurado, lo que significa que adquiere todos los derechos y acciones que el asegurado pueda haber tenido en relación con ese siniestro, ya para obtener una indemnización, ya para repetir en nombre del asegurado contra terceros<sup>66</sup>. De ese modo, el asegurador puede repetir contra esos terceros para recobrar la indemnización que ha pagado al asegurado. No obstante, el derecho de repetición del asegurador queda limitado al valor de la indemnización pagada al asegurado.

<sup>66</sup> R. de Korcheve, *International Maritime Dictionary*, Nueva York, D. Van Nostran Company, Inc., 1961, pág. 804.

## CAPÍTULO V

### ANÁLISIS DEL RÉGIMEN JURÍDICO BRITÁNICO DE SEGUROS MARÍTIMOS

97. Una vez examinado el contexto internacional en el que funcionan los seguros marítimos y algunos de los principales elementos del régimen jurídico británico que rige ese tipo de seguros, en este capítulo del informe se hace, a la luz de lo expuesto en capítulo II, un análisis de algunos aspectos concretos de ese régimen jurídico que, a juicio de la secretaría de la UNCTAD, crean injusticias, originan lagunas y causan dificultades en la relación contractual entre el asegurado y el asegurador, o que convendría mejorar por otros motivos. En la mayor parte de este análisis se ha tomado nuevamente como base el régimen jurídico británico en vista de su uso internacional. Sin embargo, a fin de ampliar el ámbito del análisis y de contribuir de ese modo a ofrecer distintas posibilidades de solución para los problemas concretos examinados, cuando ha procedido, se ha hecho referencia a los procedimientos empleados en otros países.

98. Para facilitar el análisis ordenado de los diversos aspectos del régimen jurídico que rige los seguros marítimos, dicho análisis se dividirá en tres partes: a) los aspectos comunes al seguro de cascos y al de la carga, b) los aspectos relativos únicamente al seguro de cascos y c) los aspectos relativos únicamente al seguro de la carga.

#### A.—Régimen jurídico común al seguro de cascos y al seguro de la carga

##### 1. PROCEDIMIENTO DE OBTENCIÓN DEL SEGURO

99. En las respuestas a los cuestionarios de la secretaría de la UNCTAD sobre seguros marítimos se descubre cierto descontento ante los procedimientos que se siguen para la obtención de tales seguros en algunos países, así como en el ámbito internacional<sup>67</sup>.

100. En lo que se refiere concretamente a los corredores de seguros, aunque generalmente parece considerarse que prestan valiosos servicios en la mayoría de los mercados nacionales en que actúan (véase el párr. 60), en algunos parecen existir ciertas dificultades, debido, por

<sup>67</sup> En la respuesta de Ghana al cuestionario de la secretaría sobre el seguro de la carga se indica que los asegurados se quejan de lo insuficientes que son las explicaciones que se dan sobre los tipos y el ámbito de la cobertura que se les ofrece. En la respuesta de Kenya al cuestionario sobre el seguro de cascos se señala que los aseguradores imponen sus condiciones, primas y especificaciones a los armadores, los cuales no tienen más opción que aceptarlas tal como se les presentan o rechazarlas. En la respuesta de Sri Lanka al cuestionario sobre seguros de cascos se indica el descontento que existe ante el hecho de que la confirmación de la cobertura se vea casi siempre retrasada debido a la necesidad de obtener reaseguro en el extranjero; además, no hay negociaciones sobre las condiciones ni sobre el exceso. Finalmente, en la respuesta de la Unión Soviética al cuestionario sobre el seguro de la carga se indica que aún hay margen para mejorar y simplificar todo el procedimiento de obtención de cobertura.

ejemplo, al hecho de que puedan ofrecer sus servicios corredores que no tengan suficiente experiencia en la esfera concreta de los seguros marítimos<sup>68</sup>. Sería conveniente que en todos los países en que hay corredores locales se tomen las medidas necesarias para que éstos tengan un nivel mínimo de competencia y de responsabilidad financiera. Además, dado que cada asegurado confía en la independencia del corredor con respecto a cualquier asegurador determinado, no sólo en cuanto a los consejos sobre el tipo de cobertura sino también en cuanto a la capacidad de dicho corredor para obtener el seguro en las mejores condiciones posibles, es necesario que los futuros asegurados puedan distinguir fácilmente entre un corredor y un agente de una compañía de seguros. Aunque primordialmente consagradas a los corredores de seguros no marítimos en el Reino Unido se han promulgado recientemente disposiciones con ese objeto<sup>69</sup>. En cuanto a los corredores de seguros marítimos, la importancia de la compañía Lloyd en esta esfera hace que la mayoría de ellos estén por necesidad acreditados ante esa organización, que aplica sus propias normas de conducta y responsabilidad. Algunos otros países que permiten a los corredores que actúen localmente regulan, por su parte, sus actividades<sup>70</sup>.

#### 2. EL INTERÉS ASEGURABLE COMO FACTOR DE VALIDEZ DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO: PÓLIZAS P.P.I.

101. Aunque es un principio básico de los seguros que el asegurado debe tener un interés asegurable en el objeto asegurado (véase el párr. 23), en los seguros marítimos se ha convertido en práctica común extender pólizas en las que se dispensa de la necesidad de probar ese

<sup>68</sup> Por ejemplo, en la respuesta de Panamá a los cuestionarios de la secretaría se señala la posibilidad de que haya corredores técnicamente no calificados o que carezcan de experiencia. Por otra parte, en la respuesta de Bélgica a los cuestionarios sobre los seguros de cascos y de la carga se declara que «... existen dificultades de orden jurídico en cuanto a la condición y a la responsabilidad del corredor.»

<sup>69</sup> La *Insurance Brokers (Registration) Act* de 1977 define como delito el hecho de actuar como corredor de seguros sin estar inscrito en el registro del *Insurance Brokers Registration Council*, registro en el que sólo se admite a los corredores que tengan las calificaciones profesionales necesarias y tres años de experiencia, o cinco años de experiencia cuando no tengan calificaciones profesionales. Los agentes del Lloyd's se admiten automáticamente en el registro. El Consejo va a establecer un código de conducta y ciertos requisitos de orden financiero y estará facultado para suprimir del registro a los corredores cuya conducta se estime contraria a la ética profesional. El Consejo estará también autorizado para establecer normas sobre un seguro de indemnización profesional obligatorio, así como un fondo de compensación.

<sup>70</sup> Por ejemplo, en la respuesta de México al cuestionario de la secretaría sobre el seguro de la carga se declara que hay leyes nacionales que regulan las actividades de los corredores, los cuales están sometidos a la supervisión de las autoridades encargadas de la inspección de los seguros.

interés asegurable. Esas pólizas, que se llaman *policy proof of interest* (P.P.I.) (pólizas prueba de interés) o *full interest admitted* (F.I.A.) (pólizas de pleno interés convenido), se utilizan para asegurar intereses cuando es difícil probar su existencia o la cantidad de ellos expuestas al riesgo.

102. A pesar de la conveniencia comercial de estas pólizas, con arreglo al derecho británico, toda póliza P.P.I. es nula aunque el asegurado pueda probar y haya probado que tiene un interés asegurable<sup>71</sup>. Este no es el punto de vista de todos los regímenes jurídicos. Según el derecho estadounidense, una disposición P.P.I. exime al asegurado de la obligación de probar que tiene un interés asegurable. No obstante, el asegurador puede exonerarse de responsabilidad si prueba que no existe un interés asegurable<sup>72</sup>. Análogamente, según la ley francesa, una estipulación por la que el asegurador acuerde renunciar a cualquier prueba de interés que no sea la presentación de la póliza misma se considera que invierte la carga de la prueba, lo que significa que, si el asegurador discute la existencia de un interés asegurable válido, deberá probar la inexistencia de ese interés<sup>73</sup>.

103. La práctica moderna de los seguros parece indicar que quizás sea innecesariamente severa la norma británica de anular estas pólizas, ya que, si, en principio, el objeto de esa norma era eliminar la especulación de los contratos de seguro marítimo, las pólizas P.P.I. parecen responder a una necesidad comercial, por cuanto siguen utilizándose comúnmente, a pesar de ser legalmente nulas y de no poder, por lo tanto, exigirse su cumplimiento. El asegurado queda perjudicado, ya que no tiene ningún derecho legal en virtud de la póliza y no puede, por lo tanto, recurrir a los tribunales para exigir su cumplimiento ni para obtener la devolución de la prima. En la práctica, las dificultades que encuentran los asegurados en el mercado británico son pocas, ya que los aseguradores respetan su promesa de pagar con arreglo a las condiciones de la póliza. Sin embargo, la falta de validez de las pólizas P.P.I. no afecta sólo la relación entre el asegurador y el asegurado, ya que, por otra parte, éste no dispone tampoco de ningún recurso legal contra la negligencia por parte de un corredor al establecer una póliza P.P.I.<sup>74</sup> Los aseguradores, por su parte, en este tipo de pólizas, no adquieren, aunque hayan pagado una indemnización en virtud de la póliza, ningún derecho de subrogación en cuanto a la repetición contra terceros.

104. Parecería conveniente eliminar la norma británica para responder de forma más adecuada a las nece-

sidades comerciales de los asegurados<sup>75</sup>. Una solución podría ser la de adoptar el sistema utilizado en los Estados Unidos de América y en Francia. Otra posibilidad sería reconocer validez legal a la cláusula P.P.I. y recurrir a las leyes penales contra la especulación en las pólizas de seguros para reprimir toda falta flagrante de interés asegurable<sup>76</sup>. Es dudoso que este cambio tenga ningún efecto práctico en la frecuencia con que se comprueba que un asegurado no tiene ningún legítimo interés asegurable<sup>77</sup>. Sí tendrá, en cambio, la ventaja de poner más en armonía las normas jurídicas con las necesidades y prácticas comerciales modernas.

### 3. EFECTOS DE LAS DECLARACIONES FALSAS O INCOMPLETAS

105. Aunque la norma británica sobre la exactitud y carácter completo de las declaraciones hechas en el momento de concertar el contrato de seguro (véanse los párrs. 61 y 62) es defendible, puesto que de lo que con ella se trata es de tener la seguridad de que la información proporcionada al asegurador es completa y exacta a fin de que pueda evaluar los riesgos con conocimiento de causa, esa norma es demasiado favorable a los aseguradores. Según ella, el asegurado tiene la estricta obligación de evaluar correctamente la importancia que una información determinada pueda tener para otra persona, a saber, para un prudente asegurador, evaluación que en muchos casos resulta difícil. Se admite que el asegurado no puede transmitir toda la información que posea sobre el objeto que va a asegurar, lo que quiere decir que debe examinar cuidadosamente toda esa información a fin de seleccionar la que puede ser importante para otra persona. A este respecto debe hacerse notar que el asegurado, especialmente cuando se trata del dueño de la carga, no está, a diferencia del asegurador, acostumbrado a evaluar riesgos a efectos de seguro, por lo que le es más difícil determinar lo que es importante<sup>78</sup>. Además, como las pólizas de seguro de la carga pueden cederse a los consignatarios en el contrato de venta de las mercancías, el asegurador puede eludir las consecuencias de la póliza incluso en caso de reclamación por parte de un cesionario inocente.

106. Es muy posible, por lo tanto, no sólo que se produzcan errores involuntarios, sino también que se cause un perjuicio a una parte inocente, pese a lo cual la sanción de anulabilidad completa del contrato de seguro a petición del asegurador se da cualquiera que sea el tipo de omisión o de falsa información. Para que el contrato pueda ser declarado nulo no es necesario que haya habido dolo; basta que no se haya revelado algún hecho o que, por equivocación, negligencia o hecho fortuito, se haya formulado alguna declaración falsa. El argumento

<sup>71</sup> Véase el artículo 4 de la Ley de 1906, en el que las pólizas P.P.I. se consideran similares a los contratos de juego o de apuesta, que son nulos.

<sup>72</sup> N. J. Healy y D. J. Sharpe, *Cases and Materials on Admiralty*, St. Paul, Minn., West Publishing Co., 1974, pág. 648, en que se cita a *Hull* contra *Jefferson Ins. Co.*, 279 Fed. 892 (S.D.N.Y. 1921).

En virtud de la ley filipina sobre seguros de 1915, la estipulación de la P.P.I. carece de validez, de manera que la póliza sigue siendo aplicable siempre que el asegurado pruebe que tiene un interés asegurable.

<sup>73</sup> Véase Rodière, *Droit Maritime*, Paris, Dalloz, 1971, pág. 512.

<sup>74</sup> Véase, por ejemplo, *Thomas Cheschire and Co.* contra *W.A. Thompson* (1918) 24 Com. caso 114 en el que los aseguradores eludieron su responsabilidad respecto a una póliza de seguros por no haberse comunicado informaciones importantes; y *Thomas Cheschire and Co.* [1920] 3 K.B. 240, caso en el que la acción del asegurado contra los corredores por no haber comunicado éstos esas informaciones a los aseguradores no prosperó, porque la póliza del seguro era una póliza P.P.I. y, por lo tanto, nula.

<sup>75</sup> Sin embargo, en la contestación de Bélgica al cuestionario de la secretaría sobre el seguro de la carga se sugiere que se prohíban las cláusulas P.P.I., con lo que se excluiría la posibilidad de que los asegurados hicieran una reclamación sin demostrar que tienen un interés asegurable.

<sup>76</sup> Por ejemplo, la *Marine Insurance (Gambling Policies) Act*, de 1909, del Reino Unido.

<sup>77</sup> En apoyo de esta afirmación, véase J. Bockrath, «Insurable Interest in Maritime Law», *Journal of Maritime Law and Commerce* (Cincinnati, Ohio), vol. 8, N.º 2 (enero de 1977), pág. 258.

<sup>78</sup> Puede facilitar algo la tarea del asegurado la asistencia que le preste un corredor o la información que pida específicamente el asegurador, pero no hay que olvidar que no en todos los países existen corredores de seguros.

#### 4. REDACCIÓN Y ESTRUCTURA DE LA PÓLIZA

en favor de esta norma es que «... la falta de revelación de hechos o la falsa declaración, ya sean dolosas o completamente involuntarias, socavan por su base el contrato, ya que el riesgo que el asegurador ha aceptado no es el que él creía»<sup>79</sup>. Ahora bien, parece que la sanción de anulabilidad en todos los casos, incluso cuando el siniestro no tenga relación alguna con ninguno de los hechos que no se revelaron o que se falsearon, es innecesariamente severa (por lo menos, en cuanto a los errores que no se hayan producido de mala fe). Parecería que para proteger al asegurador bastaría con que se dispusiera que el contrato será anulable cuando las pérdidas que se produzcan tengan alguna relación con la falta de información o la falsa declaración.

107. A este respecto, convendría hacer referencia a los regímenes jurídicos de otros países. En las condiciones noruegas de seguros<sup>80</sup> se estipula que si la persona que ha obtenido el seguro ha dejado fraudulentamente de cumplir su deber de informar, el contrato no tiene efectos legales ni siquiera con respecto a las pérdidas que no estén relacionadas con ese fraude. En los casos en que el asegurado no haya actuado fraudulentamente, pero no haya cumplido su deber de informar correctamente, y en los que se determine que el asegurador hubiera aceptado el contrato si hubiera estado plenamente informado, aunque con arreglo a condiciones diferentes, el asegurador será responsable si se prueba que la pérdida no puede atribuirse a la información no revelada o falseada. En estos casos se dispone que el asegurador puede rescindir el contrato siempre que lo notifique con siete días de antelación. En cambio, cuando se determine que el asegurador no habría aceptado el contrato si hubiera recibido una información completa, queda libre de responsabilidad. Por último, cuando la persona que toma el seguro haya facilitado una información falsa o incompleta, pero sin culpa alguna por su parte, el asegurador es responsable como si la información hubiera sido correcta, pero puede rescindir el contrato de seguro siempre que lo notifique con 14 días de antelación.

108. En el derecho francés se encuentra otra posibilidad. La norma básica es que cuando se haya omitido o falseado una información importante que reduzca «apreciablemente» la evaluación del riesgo por parte del asegurador, el contrato es anulable aunque la información omitida o falseada no esté relacionada con un siniestro comprendido en la póliza. No obstante, si el asegurado puede demostrar su buena fe, es decir, probar que ignoraba la importancia de la información de que se trate, caben dos posibilidades. Si se determina que el asegurador no habría cubierto el riesgo si hubiera estado plenamente informado, el contrato seguirá siendo anulable. En cambio, si se determina que el asegurador habría cubierto el riesgo, pero con una prima más elevada, su responsabilidad en caso de siniestro se reduce en proporción a la relación entre la prima efectivamente pagada y la que se habría pagado si hubiera estado plenamente informado<sup>81</sup>.

109. Aunque el uso del formulario S.G., juntamente con las Clausulas del Instituto que se deseen puede dar más flexibilidad a la cobertura del seguro, este sistema de formar las pólizas de seguros por fragmentos, según las necesidades de cada caso, da como resultado una póliza cuya cobertura es muy difícil de determinar. En lugar de proceder a una reestructuración general y a una reforma lógica que dieran como resultado un documento unificado, la póliza de seguros se ha ido modernizando sin alterar el contrato básico, lo que ha dado lugar a un complicado mosaico de enmiendas, excepciones y cláusulas suplementarias, que han venido a añadirse a un documento que no se había concebido para ser así modificado. La póliza resultante «... se convierte en un documento bastante complejo y con frecuencia muy difícil de interpretar»<sup>82</sup>. Como ha declarado una autoridad en la materia:

... el formulario S.G. ha resultado muy poco adecuado para el uso moderno, como lo demuestra el hecho de que en ninguna transacción de seguros se utilice sin modificaciones, ya adopten éstas la forma de anexos, ya se hagan mediante la incorporación de cláusulas derogatorias... La adhesión servil a la anticuada redacción de la póliza ha hecho quizá que los seguros marítimos se hayan convertido en algo demasiado complicado... En la práctica, apenas existe una cláusula... [del formulario S.G.] que guarde una estrecha relación con los usos modernos, porque las cláusulas adjuntas modifican en su texto básico casi todos los detalles<sup>83</sup>.

110. La póliza británica también ha sido con frecuencia objeto de críticas en la jurisprudencia. Así, por ejemplo, en el caso *Atlantic Maritime Co. Incorporated contra Gibbon* [1953], se declaró<sup>84</sup>:

La póliza está basada en... [el formulario S.G.] al que se han añadido numerosas enmiendas que hacen que en realidad quede poco de la base inicial... No me cabe duda de que a los que se dedican a esta clase de negocios les resulta conveniente que sus pólizas adopten esta forma. Pero eso hace, desde luego, más difícil el trabajo de interpretación del documento o de los documentos resultantes por parte de los tribunales. Es un hecho que los numerosos casos que se nos han remitido difícilmente permiten sostener que los que se dedican a este tipo de negocios comprenden bien la acumulación convencional de cláusulas que constituyen la póliza<sup>85</sup>.

111. En varias de las respuestas a los cuestionarios de la secretaría de la UNCTAD sobre seguros marítimos se ha aludido también a dificultades de interpretación, o se ha manifestado un descontento con la estructura de la póliza británica<sup>86</sup>.

112. Desde luego, la idea de ampliar la cobertura añadiendo cláusulas adicionales no es en absoluto desconocida en otros mercados que no utilizan los formu-

En la ley de seguros del Irán, de 1937, se establece un sistema similar de reducción proporcional de la indemnización que se haya de pagar, art. 13.

<sup>79</sup> L. J. Buglass, *Marine Insurance and General Average in the United States: An average Adjuster's Viewpoint*, Cambridge (Maryland), Cornell Maritime Press, Inc., 1973, pág. 15.

<sup>80</sup> Plan noruego de seguros marítimos, de 1964, y Plan noruego de seguros de transporte de mercancías, de 1967.

<sup>81</sup> Ley N.º 67-522, del 3 de julio de 1967, art. 6. Véase, sin embargo, Rodière, *op. cit.*, pág. 475; H. Harrel-Courtes, *Le nouveau droit français de l'assurance maritime et des événements de mer*, Paris, Argus, 1968, pág. 8.

<sup>82</sup> Ivamy, *Marine Insurance, op. cit.*, pág. 104.

<sup>83</sup> Dover, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses, op. cit.*, págs. 22 y 24.

<sup>84</sup> 2 Lloyd's Rep. 294, C.A.

<sup>85</sup> *Ibid.*, pág. 299. Citado en Ivamy, *Marine Insurance, op. cit.*, págs. 106 y 107.

<sup>86</sup> Tal es el caso de las respuestas de Bélgica, Checoslovaquia y Uganda. En algunas respuestas se indica la existencia de dificultades de interpretación de la póliza, pero también se sugiere que las ambigüedades se interpretan en contra de los aseguradores, como autores de la misma, o se resuelven mediante consultas entre las partes [respuestas de El Salvador (con respecto a las «pólizas extranjeras»), de Ghana, Nigeria y el Reino Unido]. Aunque sin especificar a qué formularios de póliza se refiere, la respuestas de la Unión Soviética al cuestionario sobre los seguros de la carga indica en términos generales que hay

(Continuación en la página siguiente.)

larios británicos<sup>87</sup>, y constituye un medio razonable de establecer una cobertura que ofrezca un amplio grado de flexibilidad. La póliza británica se resiente, sin embargo, de la vetustez del documento básico, es decir, del formulario S.G., contra cuyas posibles modificaciones se ha alegado que en el curso de los años ha sido objeto de tantos litigios que su significado es ahora claro. Sus partidarios temen que cualquier intento de mejorarlo dé lugar a una avalancha de pleitos para aclarar el nuevo texto.

113. Aunque estos argumentos merecen consideración, es excesivo e innecesario perpetuar un documento anticuado y de redacción confusa por considerarlo inmune a toda mejora. En realidad, los efectos jurídicos de los documentos se modifican continuamente con la adición de Cláusulas del Instituto. Siempre que se redacten cuidadosamente, esos cambios no dan ni tienen por qué dar lugar a una avalancha de nuevos litigios. No tiene, por lo tanto, fundamento la resistencia inflexible a introducir cambio alguno en el formulario S.G.

#### Consideraciones generales

114. Aunque no se pretende realizar aquí un análisis detallado de todas las alteraciones que podrían introducirse en el formulario S.G. (cuyo texto se reproduce en el anexo I) sí parece útil mencionar —antes de analizar en detalle las disposiciones relativas a la cobertura de los riesgos de mar y los riesgos de guerra— algunos de sus puntos más sobresalientes:

a) Habría que modernizar el lenguaje del formulario y eliminar de él toda la inútil palabrería característica de estos documentos antiguos.

b) También habría que suprimir ciertos elementos innecesarios. Ya no es preciso, por ejemplo, reservar un espacio para el nombre del capitán, que ahora casi nunca se hace constar. Otro ejemplo, es la *binding clause*, o cláusula de aceptación de la obligatoriedad, por la que se garantiza que la póliza tendrá el mismo «... valor y efecto que la más segura de las escrituras o pólizas de seguros hechas hasta la fecha en Lombard Street, o en el Royal Exchange o en otro lugar de Londres», y que es una curiosidad histórica que puede eliminarse sin alterar los efectos jurídicos del documento<sup>88</sup>.

c) Por otra parte, habría que considerar si es necesario eliminar frases que resultan inútiles con la adición de las Cláusulas del Instituto. Así, por ejemplo, las palabras hasta ahora utilizadas para describir el viaje asegurado [*at and from... (a y de...)* (aquí se indicarán el puerto de partida y el de destino)] podrían eliminarse cuando se trate de seguros de cascos, ya que la mayoría son por tiempo determinado, lo que hace improcedente esa descripción. En los pocos seguros de cascos que se conciertan para un viaje y en los que aún podría tener sentido

esa frase, debería insertarse en las cláusulas del seguro de cascos por viaje.

d) La cláusula *touch and stay* (paradas y escalas) («Y será legal que dicho buque, etc., en este viaje, salga y se haga a la mar, y toque y permanezca en cualquier puerto, o lugar...») se ha criticado para poner de relieve la necesidad de revisarla, alegando que por lo general esos derechos están regidos por disposiciones legales o por estipulaciones concretas de la póliza<sup>89</sup>. La declaración global relativa a las escalas permitidas se presta a confusiones, ya que ese derecho está automáticamente restringido por el artículo 6 de las *Rules for Construction of Policy* (Reglas de interpretación de la póliza), que figura en el primer anexo de la Ley de 1906<sup>90</sup>.

e) La *attestation clause* (cláusula de atestación) tiene el defecto de referirse al recibo de la prima («confesando haber recibido la retribución que se nos debía...»), prima que, en realidad, casi nunca se recibe en el momento de extenderse la póliza. La *Companies Combined Policies* (pólizas combinadas para las compañías) corrige ese defecto, refiriéndose a la promesa de pagar la prima, práctica que se sugiere se siga en todas las versiones del formulario S.G.

f) También debería estudiarse la posibilidad de eliminar el «memorando» en que se determinan las franquicias aplicables tanto a los seguros de cascos como a los de la carga (véase el párr. 70 *supra* y la nota 54). Debe hacerse notar que las Cláusulas del Instituto utilizadas en el seguro de cascos contienen una disposición por la que se establece una franquicia deducible, que anula ese «memorando» (véase el párr. 79 *supra*). En cuanto al seguro de la carga, las Cláusulas del Instituto *All risks* (a todo riesgo) disponen que el pago se haga cualquiera que sea el porcentaje de la pérdida, lo que priva de toda eficacia al «memorando». Por otra parte, las condiciones F.P.A. (libre de avería particular) contienen disposiciones que han de aplicarse en sustitución del «memorando». Sólo las Cláusulas del Instituto sobre seguro de carga W.A. (con avería) hacen referencia al «memorando» y, en ese caso, podrían incorporarse a esas cláusulas específicas las partes pertinentes de éste. Debe hacerse notar que algunos países que utilizan el formulario S.G. o una variante del mismo han tomado medidas en este sentido<sup>91</sup>.

g) También debería examinarse la posibilidad de mejorar la disposición general del formulario S.G. A este respecto se han hecho algunas sugerencias para disponer las secciones en un orden más lógico, utilizar subtítulos como se hace en algunas de las Cláusulas del Instituto Estadounidense de Aseguradores Marítimos, dejar más espacio para la información requerida y utilizar la póliza en forma de cuadro que se utiliza con frecuencia en los seguros no marítimos<sup>92</sup>. En Suecia, «la disposición de

(Continuación de la nota 86.)

margen para mejorar y simplificar los documentos, la terminología y las cláusulas de los seguros. En cuanto al seguro de cascos, la respuesta del mismo país indica que se podrían mejorar ciertas cláusulas de las pólizas, que no son enteramente satisfactorias ni para las empresas soviéticas de transporte marítimo ni para los reaseguradores extranjeros.

<sup>87</sup> Las pólizas francesas de seguro marítimo, por ejemplo, prevén la adición de cláusulas adicionales al formulario principal.

<sup>88</sup> Véase L. J. Kent, «Some thoughts on the marine policy form and the case for its revision», *Journal of the Insurance Institute of London*, vol. 52, 1963-1964, pág. 95.

<sup>89</sup> Dover, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses*, op. cit., pág. 24.

<sup>90</sup> «A falta de cualquier otra licencia o uso, la libertad de tocar y permanecer 'en cualquier puerto o lugar' no autoriza al buque para alterar su derrota en el curso del viaje del puerto de salida al puerto de destino.»

<sup>91</sup> El «memorando» se ha eliminado, por ejemplo, en una variante del formulario S.G. del Lloyd's para el seguro de la carga, publicada por la Swedish Assurance Co., Ltd. También parece haber sido eliminado en versiones del formulario S.G., publicadas en Dinamarca y Noruega. Véase Dover, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses*, op. cit., pág. 29.

<sup>92</sup> Véase Kent, *loc. cit.*, pág. 88.

los formularios está adaptada al proceso mecánico de dactilografía simultánea de varios documentos comerciales conexos»<sup>93</sup>; tal vez se pudieran introducir en el formulario S.G. algunas mejoras de ese tipo.

*La cobertura de los riesgos del mar:  
la cláusula de riesgos*

115. El lenguaje de la cláusula de riesgos (véase el párr. 71) es tan anticuado y su redacción tan inadecuada que esa cláusula es por sí sola muy difícil de entender para las personas que no estén muy familiarizadas con la jurisprudencia británica. A este respecto, cabe recordar que el formulario S.G. se utiliza en mercados de seguros, y es recibido por consignatarios, de países que no son el Reino Unido, con lo que la pretendida claridad derivada de la jurisprudencia no sirve de gran ayuda en un contexto internacional.

116. En esta cláusula podrían introducirse varias modificaciones:

a) Habría que aclarar el concepto de «riesgos del mar», a fin de indicar que abarca únicamente los acontecimientos «fortuitos».

b) Puesto que la palabra *thieves* (ladrones) se ha interpretado en el sentido de que se refiere únicamente al robo con violencia, esa limitación debería indicarse en el texto para evitar que erróneamente se entienda que comprende también los hurtos (*pilferage*). En la versión estadounidense de esta cláusula se procura aclarar ese término hablando de *assailing thieves* (ladrones asaltantes).

c) La terminología anticuada debería ser eliminada —como, por ejemplo, las expresiones «*letters of mart and countermart*» (cartas de marca y contramarca) y «*rovers*» (piratas), ninguna de las cuales corresponde a la realidad actual—, o modernizada —como, por ejemplo, la frase: «En cuanto, a las aventuras y riesgos de los que nosotros, los aseguradores, estamos dispuestos a responder y de los que nos encargamos en este viaje»—. Del mismo modo, la expresión «de dichos bienes y mercancías, del buque, etc.» podría ser sustituida por la expresión «del objeto asegurado».

d) La frase «y todos los demás riesgos: pérdidas e infortunios que hayan sobrevenido o que sobrevengan en perjuicio, detrimento o daño... (del objeto asegurado)» se presta a confusiones para los no iniciados y podría fácilmente modificarse para indicar como se hizo en la versión estadounidense, que, según la doctrina legal, esa frase sólo se refiere a peligros «similares» a los anteriormente enumerados.

e) Las disposiciones de la cláusula de riesgos relativas a los que se consideran riesgos de guerra se sustituyen generalmente en las pólizas uniformes británicas para seguros de cascos y de la carga por la cláusula F.C. y S. (franco de captura y embargo) (véase el párr. 89 *supra*). Dado que en última instancia, el objetivo primordial de esta cláusula es no cubrir los riesgos de guerra, habría que eliminar las palabras que se refieren a ellos.

117. Una vez que se hayan introducido esas modificaciones, la cláusula de riesgos resultará mucho más sencilla y será mucho más comprensible. En una póliza sueca para seguros de la carga<sup>94</sup> figura una versión más

fácil de entender de esta cláusula, en la que se han adoptado algunas de las sugerencias mencionadas. Dicha versión dice lo siguiente:

La presente póliza cubre los siguientes riesgos: riesgos de mares, incendio, echazones y baratería del capitán y marinos, y todos los demás riesgos, pérdidas e infortunios análogos que hayan sobrevenido o que sobrevengan en detrimento o daño de dichos bienes o de cualquier parte de ellos;...

118. La reforma de la cláusula de riesgos podría tener, sin embargo, más alcance que una mera simplificación de su redacción. Como resultado de la inviolabilidad de esa cláusula en el formulario S.G., toda ampliación de los riesgos incluidos en una póliza de seguro de cascos se hace recurriendo a la cláusula de peligros adicionales (cláusula 7) incluida en la Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado. En el seguro de la carga, en cambio, esa ampliación se hace por medio de la cláusula 5 de las Cláusulas del Instituto para el seguro de la carga, con posibilidad de cobertura F.P.A., W.A. y *All risks* respectivamente. En lugar de seguir utilizando distintas cláusulas de riesgos, dispersas en documentos separados, sería preferible establecer una cláusula unificada de riesgos.

119. También debería estudiarse si el método de conceder cobertura mediante una enumeración específica de los riesgos cubiertos, que se utiliza en la cláusula de riesgos y en la mayoría de los equivalentes complementarios de las Cláusulas del Instituto, debería sustituirse por el de concesión de cobertura a todo riesgo, con las excepciones que se deseen. Esta concesión global de cobertura, sin más excepciones que las especificadas, se ha utilizado en distintas formas en algunas pólizas nacionales<sup>95</sup> y es el sistema que sigue la mayoría de éstas, incluidas las británicas cuando se ofrece una cobertura «a todo riesgo» para el seguro de la carga<sup>96</sup>. Aunque de ese modo se enfoca la cuestión desde un punto de vista completamente diferente, este método de enumerar los riesgos que no se cubren puede producir prácticamente el mismo resultado que la enumeración de los riesgos cubiertos<sup>97</sup>.

120. La ventaja del sistema «todo riesgo salvo los exceptuados» es que el asegurado, que, a diferencia del asegurador, no está por regla general familiarizado con todos los posibles perjuicios que pueden sufrir sus mercancías o su buque, y no ve, por lo tanto, claramente, los riesgos que no están cubiertos por la póliza<sup>98</sup>, comprende de ese modo mejor la cobertura que le ofrece su seguro.

121. Por ejemplo, el término *thieves* (ladrones), que figura entre los riesgos enumerados en la cláusula de riesgos se presta a una mala interpretación. Un propieta-

<sup>95</sup> Por ejemplo, el Plan noruego de seguros marítimos de 1964 (seguro de cascos); la póliza francesa de seguro marítimo de cascos; las «Reglas Generales Alemanas de Seguro Marítimo» (ADS) de la República Federal de Alemania; y las condiciones generales del seguro de cascos, publicadas por la Unión de aseguradores de cascos del Japón.

<sup>96</sup> Véase, por ejemplo, la cláusula 5 de la Cláusulas del Instituto para el seguro de la carga (a todo riesgo) (anexo V *infra*), y el párrafo 2 del artículo 2 y el artículo 7 de la póliza francesa de seguro marítimo de la carga.

<sup>97</sup> Puede haber, sin embargo, diferencias con respecto a la carga de la prueba de que un siniestro está cubierto por la póliza.

<sup>98</sup> Los corredores de seguros que podrían explicar esas cuestiones sólo existen en algunos mercados.

<sup>93</sup> Dover, *A Handbook to Marine Insurance, op. cit.*, pág. 228.

<sup>94</sup> Póliza de seguros extendida por la Swedish Assurance Co. Ltd.

rio de carga que no esté bien informado y que desee asegurarse contra los hurtos, puede creer equivocadamente que la cláusula de riesgos le ofrece esta cobertura. En realidad, sin embargo, los robos clandestinos o hurtos no están comprendidos en la palabra *thieves*, sino que constituyen un riesgo distinto que debe mencionarse específicamente en la póliza si se desea cubrirlo. En cambio, si una póliza de seguros ofrece una amplia cobertura «a todo riesgo», con una lista de excepciones entre las cuales se encuentran los «hurtos», la persona que va a firmarla se da inmediatamente cuenta de que esa póliza no responde a sus necesidades y de que debe obtener una cobertura más amplia.

*La cobertura de los riesgos de guerra: la cláusula de riesgos, la de «franco de captura y embargo» y otras cláusulas*

122. Aunque se reconoce que la cuestión de los seguros contra los riesgos de guerra es una cuestión compleja, especialmente en cuanto a su relación con la cobertura de riesgos de mar<sup>99</sup>, los métodos por los que se conciertan los seguros contra los riesgos de guerra (véanse los párrs 89 a 94) se han criticado con frecuencia por considerarlos innecesariamente engorrosos. Como se declaró en una reciente decisión judicial británica:

Probablemente es demasiado tarde para pedir con probabilidades de éxito que se reformen radicalmente los métodos tradicionales de seguro contra los riesgos marítimos ordinarios y los que generalmente se llaman riesgos de guerra. El método actual es, desde luego, en lo que respecta al seguro contra los riesgos de guerra, tortuoso y complejo en extremo. No es posible que en esta época de reforma jurídica no puedan los aseguradores y sus asesores redactar en forma más sencilla y fácil de comprender las condiciones de la cobertura<sup>100</sup>.

123. El hecho mismo de conceder la cobertura de un seguro y de excluirla en el mismo documento (el formulario S.G.), para volver a excluirla en las cláusulas anexas, que, además, anulan, en todo caso, el primer documento y volver a concederla a continuación (ya sea en otro documento ya en un anexo adicional) restableciendo lo que primero se suprimió, es tan complicado y retorcido que el no iniciado se pierde ante el procedimiento mismo del seguro, para no hablar de la complicada redacción de la póliza. La complejidad misma de la cuestión exige que el procedimiento sea lo más sencillo y directo posible. Además, esa innecesaria complejidad perjudica a los asegurados, especialmente a los de los países en desarrollo, que están lejos de los centros especializados en esta materia.

<sup>99</sup> Los aseguradores consideran muy delicada la redacción de estas cláusulas. Se teme, en efecto, que si la póliza no se redacta correctamente los aseguradores que hayan suscrito una cobertura contra riesgos de guerra terminen indemnizando por siniestros que son más bien consecuencia de riesgos marítimos, y viceversa. Además, es importante que las pólizas ofrezcan coberturas mutuamente complementarias, de modo que una persona que tenga un seguro contra riesgos marítimos y otro contra riesgos de guerra no se quede al descubierto por una laguna que pueda existir entre la cobertura de una y otra pólizas.

<sup>100</sup> *Panamanian Oriental Steamship Corporation* contra *Wright* (1971) 1 Lloyd's Rep. 487. C.A., declaración del juez Mocata, citada en Goodacre, *op. cit.*, págs. 651 y 652. Por otra parte, en la respuesta de Bélgica al cuestionario de la secretaria sobre el seguro marítimo de cascos se declaraba que los métodos utilizados para cubrir los riesgos de guerra «... pueden satisfacer a los que se dedican a la industria de los seguros marítimos, pero constituyen en último término un desafío a la lógica jurídica y quizás al sentido común.»

5. CLÁUSULA DE PAGO PROVISIONAL EN CASO DE CONTROVERSIAS SOBRE CUÁL DE LOS ASEGURADORES HA DE HACERSE CARGO DEL SINIESTRO

124. Una dificultad que a veces se suscita es la de determinar si la pérdida o el daño están cubiertos por una póliza de seguro marítimo o por otra. Esto frecuentemente da lugar a una controversia entre los aseguradores de una póliza de riesgos de mar y los de otra de riesgo de guerra<sup>101</sup>, controversia que generalmente gira en torno al problema de determinar la causa inmediata del siniestro. Con objeto de evitar posibles dificultades a los asegurados, se sugiere la inclusión en las pólizas de seguro marítimo de una estipulación con arreglo a la cual, en caso de incertidumbre sobre la póliza a la que corresponde la responsabilidad (no sobre la existencia de responsabilidad), los aseguradores de cada póliza harán juntamente una liquidación provisional al asegurado hasta que se resuelva la cuestión de la responsabilidad, momento en el que podrán hacerse los reajustes que procedan entre los diversos aseguradores. Ese sistema garantizaría el pronto pago al asegurado inocente que, a pesar de estar totalmente asegurado contra los riesgos de mar y de guerra, es víctima de una dificultad de interpretación que normalmente no le interesa. Esta especie de pago provisional conjunto refleja de hecho lo que ya viene haciéndose en la práctica de cada caso concreto, pero con él se eliminarían las demoras, a veces considerables, que se producen hasta que los aseguradores interesados llegan a un acuerdo sobre la cuestión.

125. En contra de la institucionalización de este procedimiento se aduce la posibilidad de que induzca al asegurador a discutir por principio en todos los casos su responsabilidad, por clara que sea, para que otros aseguradores les ayuden temporalmente a pagar la indemnización. Debe observarse, no obstante, que en Noruega, por ejemplo, ya está incluida esa cláusula entre las condiciones de los seguros<sup>102</sup>.

6. LOS VALORES CONVENIDOS EN LA DETERMINACIÓN DE LOS DERECHOS DE SUBROGACIÓN

126. Además de como prueba concluyente del valor asegurable o del valor efectivo de la cosa asegurada (véase el párr. 63), en el derecho británico el valor convenido se utiliza para determinar la amplitud de los derechos de subrogación del asegurador en los casos de repetición contra terceros. Con arreglo a ese criterio, el derecho de repetición del asegurador está basado en el valor convenido en la póliza, independientemente del valor efectivo de la cosa asegurada. Si el asegurador ha pagado una indemnización igual al valor convenido en la póliza, se considera que tiene pleno derecho a recuperar hasta una cantidad igual a la que pagó al asegurado (el valor convenido), quedando a beneficio de este último cualquier exceso de la cantidad recuperada sobre ese valor convenido. Esta norma se aplica incluso cuando el valor convenido sea inferior al valor efectivo, que es uno de los

<sup>101</sup> La controversia podría surgir también entre dos grupos de aseguradores de cascos, o entre aseguradores de cascos y aseguradores de P e I, o entre aseguradores de buques en construcción y aseguradores de gastos extraordinarios. L. Strøm-Olsen, Jr., *Comments on the Norwegian Marine Insurance Plan of 1964*, Oslo, Norges Handels og Sjøfartstidende, 1965, pág. 10.

<sup>102</sup> Plan noruego de seguros marítimos de 1964, art. 91; y Plan noruego de seguros de transporte de mercancías de 1967, art. 99.

factores que pueden servir de base para determinar la responsabilidad del tercero respecto del asegurado. Quiere eso decir que, aunque la cantidad recuperada pueda aumentar por ser mayor el valor efectivo, el asegurador tiene preferencia sobre el asegurado en esa recuperación debido al carácter probatorio del valor convenido para determinar los derechos de las partes a ese respecto<sup>103</sup>. En la legislación francesa sobre el seguro de cascos parece haberse adoptado el mismo criterio en cuanto a las pólizas de seguro del casco en las que se ha hecho constar un valor convenido<sup>104</sup>.

127. Parece, sin embargo —y esta opinión es compartida por algunas personas pertenecientes a la industria de los seguros con las que la secretaría ha estado en contacto— que el criterio adoptado en las legislaciones británica y francesa respecto de esta cuestión de los derechos relativos de subrogación no es equitativo para el asegurado. Cuando las sumas recuperadas de terceros se basan en valores efectivos superiores a los convenidos en las pólizas de seguro, los asegurados que han suscrito esas pólizas deberían ser considerados como coaseguradores por la parte del valor de la cosa asegurada que exceda del valor convenido, con derecho, por lo tanto, a una parte proporcional de las sumas recuperadas de terceros. Tal es el enfoque adoptado en los Estados Unidos<sup>105</sup> y, según parece, en Noruega. La aplicación de la cláusula de valor convenido debería limitarse, pues, a regular la indemnización que ha de pagarse con arreglo al contrato de seguro, porque, cuando se trata de obtener los beneficios de la repetición contra un tercero responsable de la pérdida, la finalidad de esa cláusula ya se ha logrado y, como el contrato de seguro no desempeña ningún papel en la determinación de la responsabilidad del tercero respecto del asegurado, es difícil encontrar argumentos para seguir aplicando esa cláusula a la distribución de los beneficios de la repetición. Considerando las motivaciones respectivas de las partes para entrar en una relación de seguro, es difícil mantener equitativamente que el asegurador debe tener preferencia en la distribución de las sumas recuperadas. Parecería más equitativo establecer, como aquí se sugiere, una igualdad de derechos a tales sumas.

#### 7. PROBLEMAS DE JURISDICCIÓN EN LAS ACCIONES JUDICIALES

128. Entre el asegurador y el asegurado pueden suscitarse controversias acerca de la póliza de seguro marítimo, y el asegurado puede verse en la necesidad de entablar una acción judicial para resolverlas. Por lo general, sin embargo, las acciones judiciales sobre cuestiones de seguro marítimo son relativamente poco frecuentes, porque los aseguradores suelen preferir las soluciones de transacción y no recurren a los tribunales más que por cuestiones de principio. Esta tendencia es muy

<sup>103</sup> Véase, por ejemplo, *Thames and Mersey Marine Insurance Co. Ltd. contra British and Chilean Steamship Co.* [1916] 1 K.B. 30, C.A.; [1915] 2 K.B. 214.

<sup>104</sup> La legislación francesa sobre el seguro de la carga, en cambio, no reconoce un valor convenido con carácter probatorio entre las partes. Véase la póliza francesa de seguro marítimo de la carga, párrafo 1 del artículo 12; y P. Lureau, *Commentaires des polices françaises d'assurances maritimes sur corps de navires*, París, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1974, pág. 126.

<sup>105</sup> Véase Buglass, *op. cit.*, pág. 276, en que se cita a *Aetna Ins. Co. contra United Fruit Co.*, 1938 AMC 710.

perceptible en el mercado británico, pero algo menos pronunciada en otros mercados, entre ellos el de los Estados Unidos.

129. La determinación de los tribunales competentes para conocer de la causa y hacer que se ejecute la sentencia es relativamente sencilla cuando hay sólo un asegurador que cubre el 100% de un riesgo situado, además, en el mismo país que el asegurado. En cambio, cuando hay más de un asegurador que ha suscrito determinado riesgo, teóricamente el asegurado deberá proceder por separado contra cada uno de los aseguradores, ya que cada uno de ellos tiene un contrato separado con el asegurado y ninguno es responsable de las obligaciones de los demás. Esa obligación podría resultar gravosa en el caso de grandes riesgos asegurados en mercados que recurren en gran medida al coaseguro como medio de cubrir el riesgo, como, por ejemplo, el mercado de Londres.

130. La dificultad de someter a los tribunales un caso en el que participen muchos coaseguradores se reduce en la práctica porque los coaseguradores suelen estar dispuestos a elegir a un asegurador, generalmente al primero de ellos, contra el que se puede dirigir el procedimiento, y convienen en considerarse obligados por el correspondiente fallo del tribunal. No obstante, en vez de seguir confiando en ese uso, que no es obligatorio, parece que convendría consagrarlo en una cláusula de la póliza que tuviera fuerza de obligar. Esa cláusula de «aceptación de obligarse» evitaría el riesgo de tropezar ocasionalmente con un coasegurador que no siguiera la práctica normal, y podría ser útil en todos los mercados en los que hay coaseguros<sup>106</sup>.

131. En cuanto a los seguros directamente contratados con un asegurador extranjero, el procedimiento para demandar eficazmente a ese asegurador puede resultar algo complicado para el asegurado. Si el asegurador extranjero tiene una sucursal sometida a la misma jurisdicción que el asegurado, es muy probable que baste entregar una citación en esa sucursal. Ahora bien, si el seguro fue contratado en el extranjero por intermedio de un corredor, el asegurado puede verse obligado a entablar su acción judicial en el país extranjero en que tenga su domicilio el asegurador. Se considera generalmente que esos litigios internacionales constituyen una práctica compleja y costosa y representan un grave obstáculo para la iniciación de acciones judiciales. En tales circunstancias, al asegurado le conviene, por muy legítima que sea su reclamación, aceptar una transacción.

132. En algunos mercados se utilizan cláusulas de jurisdicción para los seguros contratados en el extranjero. Ejemplo notable de esta práctica es el empleo de la cláusula «de posibilidad de demandar en Nueva York» que se da en las pólizas de seguros de cascos contratados en el mercado británico, en nombre de un asegurado estadounidense. Esa cláusula permite al asegurado entablar la acción en los Estados Unidos y conseguir que la controversia se resuelva conforme a la legislación y a la práctica estadounidenses<sup>107</sup>. Cláusulas equivalentes a

<sup>106</sup> En el mercado francés, algunas pólizas contienen una «cláusula de primer coasegurador» que estipula que los coaseguradores están obligados a acatar el fallo judicial que se pronuncie contra el primero de ellos. Véase Rodière, *op. cit.*, pág. 470.

<sup>107</sup> A título de ejemplo de tal cláusula, véase Buglass, *op. cit.*, págs. 2 y 3.



ésta, pueden encontrarse en algunos otros mercados<sup>108</sup>.

133. Se sugiere que las personas que se aseguren en el extranjero, ya sea directamente ya por medio de un corredor, así como los aseguradores que traten de contratar reaseguros facultativos en el extranjero, insistan en la inclusión de una cláusula por la que se fije una jurisdicción conveniente<sup>109</sup>. En algunos casos, es posible que el asegurador vacile justificadamente en designar con ese objeto a los tribunales nacionales por considerar que éstos no están suficientemente familiarizados con los seguros marítimos. En tales casos, debería estudiarse la posibilidad de designar otra jurisdicción dentro de la región. De todas maneras, a menos que el asegurado sea una gran empresa internacional, para la que un pleito en Londres o Nueva York no suponga dificultades prácticas abrumadoras, parece poco equitativo que un pequeño asegurado local tenga que incoar su procedimiento en el domicilio de los aseguradores extranjeros, si no prefiere renunciar a todo recurso a los tribunales.

134. Un buen ejemplo es el procedimiento empleado en el mercado británico para la liquidación de siniestros en el extranjero.

De acuerdo con el asegurador, la póliza o el certificado pueden estipular que los siniestros sean liquidados por un agente liquidador en determinado lugar del extranjero. Esta práctica es bastante común en el seguro de la carga, en el que el consignatario prefiere cobrar en el país de destino cualquier suma pagadera en virtud del seguro a presentar su reclamación en Londres. La póliza o el certificado están marcados con las letras C.P.A. (*Claims Payable Abroad*), junto con el nombre y la dirección del agente liquidador al que deben presentarse las reclamaciones<sup>110</sup>.

Existe también un formulario especial titulado *Lloyd's Marine Insurance Policy (Cargo Form) Providing for the Settlement of Claims Abroad* [Póliza de seguro marítimo del Lloyd's (formulario de carga), con liquidación de siniestros en el extranjero], que tiene la misma finalidad. En ese formulario se estipula, sin embargo, que, aunque el siniestro puede liquidarse en el extranjero, «toda controversia tendrá que ser resuelta en Inglaterra, y sólo en Inglaterra, único país en el que tiene su domicilio y ejerce su actividad el asegurador, podrá iniciarse una acción judicial para exigir la liquidación efectiva de cualquier siniestro». En principio, parece que esta disposición no es equitativa para el asegurado, puesto que, desde el momento en que se conviene en liquidar el siniestro en el extranjero, parece que lo natural sería que las controversias sobre tales liquidaciones fueran igualmente resueltas en el extranjero.

135. El hecho de que sean tan pocos los casos en que el asegurado tiene que entablar una acción judicial en el seguro marítimo puede utilizarse, en realidad, como argumento en apoyo de las disposiciones por las que los aseguradores imponen el ejercicio de esas acciones en el extranjero. A diferencia de los particulares asegurados,

los aseguradores pueden distribuir los costos de tan escasas acciones judiciales entre los numerosos seguros aceptados.

136. En resumen, se sugiere que se estudie cuidadosamente la cuestión de la posible inclusión de una cláusula satisfactoria de jurisdicción en todos los contratos internacionales y la del uso en todos los coaseguros de una cláusula de «aceptación de obligarse» en favor de un asegurador designado. Se estima, en efecto, que con el uso de esas cláusulas estarían mejor y más eficazmente protegidos ante los tribunales los derechos contractuales de los asegurados, sin perjuicio indebido para la posición de los aseguradores.

## B.—Disposiciones propias del seguro de cascos

### 1. APLICACIÓN A LAS RENOVACIONES DE LA FÓRMULA DE ACUERDO ENTRE ASEGURADORES DE CASCOS (JHF)

137. La aplicación de la fórmula de acuerdo entre aseguradores de cascos (JHF) en el mercado británico (véanse los párrs. 67 y 68) es objeto de frecuentes críticas. Una de ellas es la de que resulta discriminatoria para las flotas pequeñas o de menos valor, de las que se exige que, para evitar un recargo de prima por exceso de siniestralidad, presenten un saldo acreedor de las primas sobre las indemnizaciones más elevado que el que se requiere de las flotas más grandes o de más valor, y a los que se impone, además, cuando, de todas formas, procede, un mayor recargo porcentual<sup>111</sup>. Esta diferencia de trato se ha defendido aduciendo que en las flotas más grandes hay una más amplia distribución de los riesgos, que, de ese modo, resultan más equilibrados dentro de cada flota<sup>112</sup>. Por otra parte, se ha aducido que la diferencia que se establece en el mercado británico basada en el tamaño de la flota, es demasiado grande:

Cuando [el Comité Noruego de Aseguradores de Cascos, que fija las primas de casi la mitad de la flota mercante noruega] calcula el recargo de dichas primas sobre la base de las distintas estadísticas, no establece una gran diferencia entre flotas grandes y pequeñas. De otro modo, actúan, como es sabido, los aseguradores londinenses, cuyo sistema de recargos basados en las estadísticas afecta mucho más a las flotas pequeñas y medianas (flotas A, B y C) que a las flotas grandes (D y E). Esa gran diferencia entre los dos mercados existe desde hace años y... pobres perspectivas habrían tenido muchas de... las flotas A y B [noruegas] si no hubiera habido un mercado nacional<sup>113</sup>.

138. Las consecuencias de esa diferencia de trato entre flotas grandes y pequeñas tienen particular importancia para los países en desarrollo, en los que es más probable que haya flotas más pequeñas y de menor valor. Debido a ella, por ejemplo, los pequeños armadores de los países en desarrollo que se aseguren directamente en el mercado británico, o en un mercado local

<sup>108</sup> El artículo 147 del Plan noruego de seguros marítimos de 1964 (seguro de cascos), en el que se estipula que «el asegurado podrá entablar acciones judiciales contra los coaseguradores en los tribunales a cuya jurisdicción esté sometido el primer asegurador», un ejemplo de una cláusula de jurisdicción que brinda la posibilidad de entablar juicio contra todos los coaseguradores en un solo tribunal, aunque no necesariamente en el que más convenga al asegurado.

<sup>109</sup> Los reaseguros contratados en el extranjero de conformidad con un convenio general de reaseguros están generalmente sujetos a una cláusula de arbitraje inserta en el propio convenio.

<sup>110</sup> Brown, *Dictionary of Marine Insurance Terms*, op. cit., pág. 358.

<sup>111</sup> Como resultado de las enmiendas introducidas en la JHF después de la publicación inicial del presente informe, el último aspecto de esta crítica no se justifica ya porque, en lugar de imponer a cada categoría una sanción específica, actualmente se aplica a las categorías 1, 2 y 3, consideradas como grupo, una escala de posibles aumentos. Véase la nota 51.

<sup>112</sup> Eso se dice, por ejemplo, en la respuesta de la República Federal de Alemania al cuestionario de la secretaría sobre el seguro de cascos.

<sup>113</sup> Véase H. C. Bugge, «The Principles in Norwegian premium calculation and the capacity of the Norwegian market», *Norwegian Shipping News*, N.º 14, 1975, pág. 27.

que aplique la JHF o que tenga que reasegurar gran parte del riesgo en el mercado británico, se encontrarán en situación de desventaja para competir con los grandes armadores de los países desarrollados de economía de mercado al tener que soportar unos recargos de prima relativamente mayores.

139. Se ha afirmado, además, que con la JHF no se tiene bastante en cuenta el nivel original de la prima, lo que provoca diferencias exageradas entre las primas del seguro de cascos de buques pertenecientes a la misma categoría<sup>114</sup>. A este respecto, hay que tener en cuenta que la fórmula se refiere únicamente a aumentos porcentuales. Conviene considerar, por ejemplo, las diferentes situaciones de dos buques de tonelaje y valor idénticos y pertenecientes a la misma categoría de la JHF, uno con una prima inicial fijada por ejemplo, en 30.000 dólares al año, y otro, cuyo propietario, aprovechando mejor desde un principio la competencia existente en el mercado, haya conseguido una prima de sólo 20.000 dólares al año, lo que supone una diferencia de 10.000 dólares. Si las primas de ambos buques aumentan en un 20% al año durante un período de cuatro años, la prima anual del primer buque será al cabo de ese tiempo de unos 62.000 dólares, mientras que la del segundo será sólo de 41.500, lo que representa una diferencia de 20.500 dólares<sup>115</sup>. En este caso, el primer buque, al tener que satisfacer una prima más alta, se encuentra evidentemente en situación de desventaja para competir, situación que se agrava con cada recargo aplicado en virtud de la JHF sin intervención de ninguno de los dos armadores.

140. Las críticas que se acaban de hacer a la JHF son válidas en la medida en que ésta se aplique rígidamente. Porque, según se ha indicado, como resultado de la competencia, la fórmula no se aplica estrictamente, al menos en el mercado británico. En cambio, parece que todavía se aplica de manera estricta en el mercado de seguros marítimos de por lo menos un país en desarrollo, y cabe suponer que volverá a aplicarse con la misma rigidez en el mercado británico cuando la competencia lo permita. En circunstancias normales de aplicación estricta de las condiciones de la fórmula, se ha dispuesto, además, de un procedimiento para mejorarla en determinados casos recurriendo al Comité de aseguradores de cascos. La secretaría de la UNCTAD considera, sin embargo, que esos procedimientos son insuficientes para paliar la injusta discriminación que, para algunos armadores, lleva implícita la JHF.

## 2. COBERTURA DE LOS RIESGOS DE MAR: LAS CLÁUSULAS DE «RIESGOS ADICIONALES» Y DE «NEGLIGENCIA EN LOS BUQUES DE LÍNEA REGULAR»

141. En lo que respecta a la cobertura de los riesgos de mar mediante la cláusula de «riesgos adicionales» (cláusula 7) de las Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado (véase el anexo II) añadida a la cláusula de riesgos del formulario S. G. del Lloyd's (véase el párr. 71), es necesario repetir (véase el

párr. 118) lo lamentable que resulta que, en virtud de la legislación británica, la cobertura deba hacerse constar en dos cláusulas separadas que se reproducen en dos papeles distintos. Ahora bien, si se añade la cláusula de «negligencia en los buques de línea regular», dicha cláusula deja sin efecto las otras dos debido a su amplia cobertura (sobre la redacción de esa cláusula, véase el párr. 77). En todo caso, y para mayor sencillez, sería preferible refundir en una sola la cláusula de riesgos y la cláusula «*Inchmaree*». Cabría también, como ya se ha sugerido (véanse los párrs. 119 a 121), sustituir ambas cláusulas por una cobertura a todo riesgo con las excepciones necesarias para hacerla equivalente a la de las dos cláusulas combinadas. De ese modo se apreciarían fácilmente las diferencias entre la cobertura «a todo riesgo» de la cláusula de negligencia en los buques de línea regular y la cobertura más limitada que ofrecen la cláusula de riesgos y la de riesgos adicionales.

142. Un ejemplo de las limitaciones de la cláusula de riesgos adicionales que no se aprecian fácilmente con la fórmula actual es la expresión «vicio oculto» que, como resultado de una antigua decisión judicial, se considera que no incluye el «error de diseño». Así, pues, pese a la inexistencia de una limitación expresa a tal efecto y de que el claro sentido de la expresión «vicio oculto» obligaría a incluir en ella los «vicios ocultos de diseño», la cláusula de riesgos adicionales no ofrece esa cobertura. También podría mejorarse la redacción para aclarar que la cláusula de riesgos adicionales no cubre la sustitución de las piezas defectuosas que sean causa de daños<sup>116</sup>. Una cobertura «a todo riesgo», con ciertas excepciones específicas, pondría bien de manifiesto esas limitaciones.

143. Otra dificultad estriba en que no todos los asegurados conocen la cláusula de negligencia en los buques de línea regular, ni se hace tampoco nada para dar a conocer su existencia. De hecho, parece haber marcada renuencia por parte de los aseguradores a ofrecer esta cláusula al público<sup>117</sup>. Parece incluso que no es raro que los aseguradores se nieguen, cualquiera que sea la prima, a suscribir seguros sujetos a la cláusula de negligencia en buques de línea regular, alegando por lo general que la amplia cobertura de esa cláusula sólo debe concederse a los armadores que «se lo hayan merecido», es decir, que exploten buques bien conservados y cuya «debida diligencia» se pueda dar por descontada, reduciendo así la posibilidad de siniestro. Sin embargo, es más razonable hacer frente al exceso de siniestralidad aplicando primas más elevadas que seguir concediendo una cobertura prácticamente a todo riesgo que no satisfaga del todo las necesidades de los aseguradores y que pueda a la vez confundir a los no iniciados. Por otra parte, es hasta cierto punto discutible la medida en que la aplicación de las cláusulas de negligencia en buques de línea regular aumenta la frecuencia de las reclamaciones basadas en la

<sup>114</sup> «The Norwegian hull insurance market», discurso pronunciado por H. C. Bugge ante el Marine Discussion Group del Instituto de Aseguradores de Londres, el 13 de marzo de 1962. (No publicado.)

<sup>115</sup> *Ibid.* Sin embargo, parecería que las enmiendas introducidas en la JHF, después de la publicación inicial del presente informe, han atenuado en cierta medida la gravedad de este problema, al prever la posibilidad de determinar con mayor flexibilidad el aumento porcentual de la prima que se ha de aplicar. Véase la nota 51.

<sup>116</sup> También la cláusula de negligencia en buques de línea regular podría mejorarse indicando con claridad que con ella sí quedan cubiertas esas sustituciones. Ambas cláusulas han sido, de hecho, criticadas debido a su mala redacción. Véase Tetreault, *loc. cit.*, pág. 344. Véase también «Thoughts on the "liner negligence" clause», *Fairplay Shipping Journal*, Londres, vol. 216, N.º 4282 (16 de septiembre de 1965), pág. xxiii.

<sup>117</sup> Análoga situación parece existir en el mercado japonés en cuanto a la cobertura equivalente a la de las cláusulas de peligros adicionales y de negligencia en los buques de línea regular. Véase *Marine and Inland Transit Insurance in Japan*, Tokio, Instituto de Seguros de Cosas del Japón, 1979, pág. 116.

póliza. De todos modos, es evidente que esa cláusula reduce en gran parte las investigaciones necesarias para sustanciar ese tipo de reclamaciones, simplificando así la liquidación de los siniestros.

### 3. FRANQUICIA DEDUCIBLE POR CADA ACCIDENTE («ALL CLAIMS, EACH ACCIDENT»)

144. En lo que respecta a la aplicación de una franquicia deducible a los siniestros cubiertos por una póliza de seguro de cascos (véase el párr. 79), hay algunos aspectos del sistema de deducción de una franquicia por cada accidente que no son del todo satisfactorios, por lo menos para algunos armadores. En primer lugar, como resultado de la aplicación de una franquicia deducible por «cada accidente o suceso», la medida en que el armador asegurado tiene que soportar la carga financiera de los daños causados a su buque dependerá de la forma en que se hayan producido esos daños<sup>118</sup>. Si un buque totalmente asegurado, con una franquicia deducible de 50.000 dólares, sufre en un accidente daños por valor de 200.000 dólares, el asegurador pagará 150.000 dólares y el armador tendrá que soportar los 50.000 dólares restantes. En cambio, si el buque sufre daños de la misma consideración, pero en una serie de cuatro accidentes, por ejemplo, suficientemente desconectados entre sí para que se los considere como accidentes separados, y cada uno de los cuales cause daños por valor de 50.000 dólares, el armador tendrá que soportar por sí mismo la totalidad de la pérdida de 200.000 dólares.

145. Se aduce a este respecto que el efecto de la aplicación de las franquicias múltiples no debería preocupar en gran medida a los armadores habida cuenta de la relativa modicidad de las franquicias que actualmente suelen fijarse en los mercados de seguros comerciales. Por lo general, se dice, que aun aplicando las franquicias múltiples, la suma total es suficientemente pequeña para encajar en el presupuesto que por término medio dedican los armadores a mantenimiento. Y si un armador desea incluir en su póliza de cascos una amplia franquicia deducible con objeto de reducir la prima, deberá tener en cuenta el efecto variable que puede tener en su riesgo financiero la franquicia por cada accidente. Un armador en esta situación podría considerar la posibilidad de negociar una franquicia deducible por tiempo determinado<sup>119</sup>. Aunque este procedimiento suprime muchos de los beneficios derivados de la liquidación de los siniestros sobre la base de franquicia deducible «por cada accidente», ese cambio puede ser aconsejable para evitar la imprevisibilidad de este último sistema.

146. Por otra parte, la regla del «accidente o suceso separado» es difícil de aplicar en algunas situaciones de hecho, en las que se debería añadir un texto «aclaratorio» que facilitara esa aplicación, o establecer otra base para la aplicación de la franquicia. Eso es lo que se ha hecho en relación con los daños sufridos por causa de «temporal»<sup>120</sup>, al disponer en la cláusula sobre la franquicia deducible que «las reclamaciones por daños cau-

sados por temporales ocurridos en el curso de un solo viaje marítimo entre dos puertos sucesivos se considerarán como derivadas de un solo accidente». En otras pólizas nacionales se encuentran disposiciones similares con respecto a los «temporales»<sup>121</sup>. También podría utilizarse un lenguaje más claro para referirse a otras situaciones de hecho difíciles, tales como los contactos durante el tránsito único por un canal y los daños resultantes de una sola operación de colocación costado con costado<sup>122</sup> de los buques en puerto o de contacto similar con un muelle. En situaciones como éstas resulta difícil diferenciar los distintos contactos del buque con un muelle o con otro buque para determinar si se trata de uno o de varios accidentes o sucesos<sup>123</sup>.

147. Respecto de la disposición especial relativa a los «temporales» antes mencionada, se estima que se podría mejorar en algunos puntos a fin de hacer menos injusta su aplicación para algunos armadores. La consideración de los daños producidos durante un solo viaje marítimo entre dos puertos como daños debidos a un solo accidente hace que la aplicación de la franquicia deducible dependa de la organización del viaje del buque de que se trate. Así, un viaje largo entre dos puertos determinados sólo dará lugar a una franquicia deducible, mientras que dos viajes breves, que sumados tengan la misma duración que el largo, darán lugar a dos franquicias. A petición de los asegurados, parece que puede modificarse ocasionalmente ese sistema cuando se trata de buques que prestan servicio en rutas poco corrientes. Más uniforme y equitativo sería, sin embargo, revisar la disposición que figura en las cláusulas del seguro de cascos sustituyendo en todos los casos el concepto de viaje marítimo entre dos puertos por el de tiempo determinado.

148. Otro aspecto de la «franquicia deducible por cada accidente» que debería mejorarse es el de la aplicación de esa franquicia a las reclamaciones por «gastos del asegurado para aminorar el siniestro», expresión relacionada con el deber del asegurado de realizar esfuerzos y gastos razonables para evitar o reducir al mínimo las pérdidas. Siempre que la causa próxima de la pérdida sea un riesgo asegurado, el asegurador reembolsará al asegurado esos gastos, independientemente de que las medidas adoptadas tengan éxito o no. Considerando, sin embargo, que tales gastos redundan en beneficio del asegurador, parece bastante injusto que éste deduzca en ese caso una franquicia<sup>124</sup>, tanto más cuanto que, pese a la obligación del asegurado de efectuar esos gastos, la aplicación de una franquicia deducible a su reembolso reduciría su interés en esforzarse por aminorar el sinies-

<sup>121</sup> Por ejemplo, la cláusula relativa a la franquicia deducible que figura entre las Cláusulas del Instituto Estadounidense para el seguro de cascos; y el artículo 189 del Plan noruego de seguros marítimos de 1964.

<sup>122</sup> En el contexto del seguro marítimo esta operación consiste en amarrar dos buques uno al costado del otro, generalmente para transbordar mercancías entre ellos. Brown, *Dictionary of Marine Insurance Terms, op. cit.*, pág. 325.

<sup>123</sup> La cláusula relativa a la franquicia deducible que figura entre las Cláusulas del Instituto Estadounidense para el seguro de cascos contiene una frase aclaratoria complementaria que, entre otras cosas, dice: «... cada uno de los accidentes se considerará por separado, pero los daños sucesivos debidos al mismo accidente se considerarán causados por ese accidente...»

<sup>124</sup> Véase también Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mayo de 1977, pág. 14.

<sup>118</sup> Véase Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mayo de 1970, pág. 12.

<sup>119</sup> Por ejemplo, un mes, seis meses o un año. Para un examen de esa solución véase *ibid.*, págs. 12 y 13.

<sup>120</sup> Por «temporal» se entiende la acción extraordinaria del viento y de las olas. La cláusula sobre la franquicia deducible incluye, además, la colisión con hielos flotantes.

tro. Parece también que, a pesar de la exclusión expresa de la aplicación de la franquicia deducible, en los casos de reclamación por pérdida total, algunos aseguradores del mercado británico están tratando ahora de aplicarlas a los gastos efectuados para aminorar el siniestro, incluso en tales casos. Además de desalentar de la realización de los esfuerzos de reducción del siniestro cuando parezca probable la pérdida total, esta interpretación parece contraria al espíritu de la disposición. Debe señalarse que en algunas condiciones relativas a las pólizas nacionales que prevén una franquicia deducible se excluye específicamente la aplicación de ésta a los gastos de aminoración del siniestro<sup>125</sup>.

#### 4. LA CLÁUSULA DE «COASEGURO»: NEGLIGENCIA DE LA TRIPULACIÓN Y DAÑOS A LAS MÁQUINAS

149. Las condiciones de la cláusula 11 de las Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado (véanse el párr. 78 y el anexo II), conocida con el nombre de «cláusula de coaseguro», son frecuentemente criticadas por los armadores, que las consideran demasiado severas. Esa cláusula no se ha adoptado nunca en el mercado estadounidense y ha sido suprimida de las cláusulas canadienses del seguro de cascos en el Pacífico debido a que raras veces se aplicaba<sup>126</sup>. Sin embargo, en las condiciones del seguro de cascos de Noruega parece figurar un tipo de cláusula bastante similar<sup>127</sup>.

150. Se plantea la cuestión de si esa cláusula tiene alguna razón de ser en una cobertura uniforme de seguro de cascos, dado el enorme valor de los buques modernos y la necesidad que tienen los armadores de protegerse contra las considerables reclamaciones por daños que pueden tener que liquidar. Aunque se puede aducir que el número cada vez mayor de accidentes que suponen negligencia de la tripulación justifica su existencia, esta cláusula tiene el inconveniente de afectar arbitrariamente por igual, tanto al armador cuidadoso como al negligente, ya que es un hecho reconocido que incluso en alguno de los buques del más prudente armador puede darse un caso de negligencia que cause graves daños. Para eliminar ese trato arbitrario, quizá fuera lógico servirse de esa cláusula aplicándola, como máximo, caso por caso. De ese modo, y en la medida en que la negligencia de la tripulación pueda atribuirse a un factor susceptible de ser controlado por el armador de que se trate —en el caso, por ejemplo, de un armador que tenga un largo historial de siniestros debidos a negligencia de la tripulación y cuya gestión parezca, por consiguiente, un tanto inadecuada—, la aplicación de una cláusula de franquicia deducible adicional puede servirle de estímulo económico necesario para una revisión de sus pólizas.

151. Es indudable que sobre este punto existen consideraciones encontradas y que quizá debiera estudiarse con más detenimiento la posición relativa de cada una de las partes en el contrato, es decir, la del asegurador, que tiene que evitar un exceso de reclamaciones de este

<sup>125</sup> Por ejemplo, Plan noruego de seguros marítimos de 1964, art. 189.

<sup>126</sup> *Fairplay International Shipping Weekly*, Londres, 17 de octubre de 1974, pág. 45.

<sup>127</sup> Plan noruego de seguros marítimos de 1964, art. 187; y Condiciones especiales del seguro de cascos de vapores y buques de motor, art. 7.

tipo, y la del asegurado que ha de protegerse contra las consecuencias financieras del mismo fenómeno. Es posible que la aplicación de una franquicia deducible adicional como elemento uniforme de la cobertura del seguro de cascos no resulte adecuada para satisfacer equitativamente ambos tipos de exigencias<sup>128</sup>. Se tiene entendido que, en la práctica, la cláusula se suprime en algunos casos. A este respecto, debería estudiarse asimismo si un aumento selectivo de la prima para ciertos armadores no sería un método más eficaz y menos arbitrario de crear un estímulo económico para evitar la negligencia de la tripulación.

#### 5. EL EFECTO DE LOS VALORES CONVENIDOS EN LA INDEMNIZACIÓN POR CONTRIBUCIONES A LA AVERÍA GRUESA, GASTOS DE SALVAMENTO Y GASTOS DEL ASEGURADO PARA AMINORAR EL SINIESTRO

152. Una excepción notable a la regla británica de que el valor convenido en una póliza de seguro marítimo es prueba concluyente del valor asegurable o real del buque es la consideración de los valores convenidos para determinar la indemnización por contribuciones a la avería gruesa<sup>129</sup>, gastos de salvamento<sup>130</sup> y gastos del asegurado para aminorar el siniestro<sup>131</sup>. Para determinar la cuantía de la indemnización correspondiente a esas responsabilidades y a esos gastos, se compara el valor convenido en la póliza con el valor real de la cosa asegurada al producirse el siniestro o al final del viaje<sup>132</sup>. Suponiendo que el buque esté totalmente asegurado con arreglo a la póliza, es decir, que la cobertura adquirida sea igual al valor convenido, y que el valor convenido sea igual al real, la cuantía de la indemnización pagadera al asegurado no se verá afectada. Pero si el valor convenido es inferior al valor real, se considerará que el asegurado está de hecho infraasegurado para esos riesgos (a pesar de estarlo totalmente según la póliza), y la indemnización se reducirá, por consiguiente, en proporción a la diferencia entre los dos valores.

153. De este modo, un asegurado, con una póliza basada en el formulario S. G. del Lloyd's al que se hayan

<sup>128</sup> Sin embargo, en la respuesta de Kuwait al cuestionario de la secretaria sobre el seguro de cascos se aboga por la estricta aplicación de la cláusula y, a ser posible, por un aumento de la cuantía de la franquicia deducible; Bangladesh, por su parte, opina que debe revisarse la redacción de la cláusula a fin de excluir de la cobertura de la póliza todos los daños imputables a negligencia de la tripulación.

<sup>129</sup> La contribución a la avería gruesa es el pago efectuado por una de las partes en la liquidación de una avería de ese tipo con objeto de reembolsar a las demás partes en el viaje que hayan sufrido un perjuicio o hayan incurrido en gastos como resultado de tal avería gruesa (véase el párr. 26).

<sup>130</sup> Por gastos de salvamento se entienden las sumas pagadas en virtud de fallo judicial a un tercero que actuó con independencia del contrato con objeto de evitar a los bienes un riesgo asegurado. Brown, *Dictionary of Marine Insurance Terms*, op. cit., pág. 351.

<sup>131</sup> Para una explicación de la expresión «gastos del asegurado para aminorar el siniestro», véase el párr. 148.

<sup>132</sup> El reembolso de las contribuciones a la avería gruesa y de los gastos de salvamento se rige por el artículo 73 de la Ley de 1906. Aunque también es aplicable al seguro de carga, el riesgo de que en este caso se produzca en la práctica ese infraseguro ha quedado eliminado mediante la revisión que se hizo en 1974 de las Reglas de York y Amberes estipulando que el valor de contribución (real) estará basado en el que se indica en la factura comercial, con adición de los gastos de seguro y flete, que en general es inferior al valor convenido en las pólizas de seguro de la carga (que invariablemente incluyen, además de esos elementos, el beneficio que se espera obtener). El reembolso de los gastos del asegurado para aminorar el siniestro se rige por la cláusula 9 de las Cláusulas de Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado (véase el anexo II).

añadido las Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado, corre el riesgo de tener que soportar parte de esa responsabilidad. La misma situación se da en otras muchas pólizas nacionales de seguro de cascos<sup>133</sup>. Aunque esta regla no afecta la relación real entre las distintas partes interesadas en una avería gruesa o en una liquidación de salvamento, sí reduce, en cambio, la cuantía de la indemnización que recibe el asegurado al obligarle a contribuir en favor de los demás interesados en la avería gruesa.

154. Debido a las amplias fluctuaciones que pueden producirse en poco tiempo en el valor del casco, así como a lo difícil que es determinar dicho valor, existe un riesgo real de fijar, al concertar el seguro, un valor convenido, que se considera el valor real del buque en el mercado, para descubrir, en el momento de la pérdida, que ese valor convenido era muy inferior al valor real del buque<sup>134</sup>. Por eso, mediante pago de una prima más elevada, puede obtenerse la cobertura adicional que ofrecen las Cláusulas del Instituto sobre exceso de responsabilidad en el seguro de cascos, y pagos en caso de pérdida total y exceso de responsabilidad, cláusulas ambas que brindan, en términos idénticos, cobertura contra el exceso de responsabilidad a que da lugar el hecho de ser el valor convenido en la póliza básica de cascos inferior al valor real.

155. Esta consideración de los valores convenidos como cifras que no pueden tomarse como prueba concluyente de los valores reales para determinar esas responsabilidades y esos gastos da lugar a una situación injusta para el asegurado<sup>135</sup>. Es cierto que en los mercados de seguros de los países desarrollados de economía de mercado no se dará con frecuencia el caso de que un armador asegurado no sepa que está expuesto a un exceso de responsabilidades en virtud de las condiciones uniformes de la póliza de cascos, pero en los países en desarrollo, en los que todavía no existe una gran experiencia en cuestiones de seguro marítimo, un armador asegurado puede no estar al corriente de esas posibles lagunas en la cobertura que le ofrece su póliza. De ahí que, después de haber intentado evaluar su buque de manera realista, pueda tener la impresión de que, al suscribir las condiciones normales del seguro de cascos, ha adquirido una cobertura completa. Esas lagunas ocultas no deberían existir en las condiciones de los seguros de uso internacional, ya que su comprensión supone la existencia, en otros mercados nacionales, de un nivel de conocimientos especializados, que no siempre corresponde a la rea-

<sup>133</sup> Cláusulas de avería gruesa y salvamento y de gastos del asegurado para aminorar el siniestro de la Cláusulas del Instituto Estadounidense para el seguro de cascos (2 de junio de 1977); Condiciones generales de la póliza de cascos, publicadas por Seguros Océánica Internacional, S.A., México, apartado b de la cláusula 1 (en lo que respecta a la avería gruesa y al salvamento); póliza francesa de seguro marítimo de cascos, apartado 1 del artículo 26.

<sup>134</sup> El valor de mercado de los buques fluctúa constantemente. Véase S.N. Sanklecha, «Hull insurance and valuation of ships», *Indian Shipping* (Bombay), vol. 29, N.º 5/1977, págs. 7 a 10; y Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mayo de 1977, en el que se menciona un caso de controversia sobre el valor real de un buque:

«... Consultados siete peritos tasadores de reconocida solvencia del Reino Unido y del continente europeo, todos ellos dieron distintas cifras, de las que la más elevada superaba en más del 140% a la menos elevada.»

<sup>135</sup> En apoyo de este argumento, véase Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mayo de 1977, discurso del Presidente.

lidad, así como la de agentes que pongan en guardia a los asegurados contra esas dificultades, lo que tampoco suele ocurrir en los mercados de todos los países.

156. Se ha asegurado que el sistema actual tiene por objeto limitar la posible responsabilidad del asegurador por esas reclamaciones, pero este argumento no es del todo convincente. Por lo que respecta a las contribuciones a la avería gruesa y a los gastos de salvamento, la relación entre los valores de mercado y los valores asegurados es sólo uno de los varios factores que determinan la indemnización que tendrán que satisfacer los aseguradores y que éstos tienen que tener en cuenta al calcular la prima<sup>136</sup>. La responsabilidad potencial del asegurador puede, pues, variar también por otros motivos.

157. Convendría, por consiguiente, establecer para el seguro de cascos una cobertura uniforme en virtud de la cual el valor convenido sea considerado como valor real a efectos de cálculo de la indemnización por esos riesgos y gastos. De ese modo, siempre que se adquiriera una cobertura de seguro total, esas posibles responsabilidades quedarán plenamente cubiertas. Es éste un sistema que ya se utiliza en algunos regímenes jurídicos nacionales<sup>137</sup>. Ese sistema unificado ofrecería a los armadores asegurados una eficaz cobertura global con menos lagunas ocultas para los armadores que, sobre todo en los países en desarrollo, no estén debidamente al tanto de la situación. Por otra parte, la supresión de la fragmentada cobertura actual simplificaría la interpretación de las cláusulas de la póliza en general y facilitaría la liquidación de los siniestros.

## 6. COBERTURA DE LA RESPONSABILIDAD POR ABORDAJE

158. Dejando de lado la cuestión de la fragmentación resultante de la práctica de repartir la cobertura de este tipo de responsabilidad entre el mercado comercial de seguros y los clubs P e I (véase el párr. 74), son varias las características del primer tipo de cobertura que se podrían simplificar. Comoquiera que la cobertura que ofrece la cláusula de abordaje se limita, según los casos, al valor convenido del buque o a las tres cuartas partes de dicho valor, el armador corre el riesgo de incurrir en una responsabilidad por abordaje que rebase esos límites. Los armadores que aplican las condiciones británicas tratan con frecuencia de protegerse contra ese riesgo utilizando las Cláusulas del Instituto sobre exceso de responsabilidad en el seguro de cascos, o sobre pérdida total y exceso de responsabilidad, o afiliándose a un club P e I.

159. Esa cobertura adicional en forma de una serie separada de cláusulas que acompañan a la póliza de base es, en realidad, innecesaria. Puesto que la «cláusula de colisión» constituye un contrato de seguro separado que ofrece una indemnización complementaria de la cobertura básica por daños, la cobertura ofrecida por esa cláusula

<sup>136</sup> Por ejemplo, la responsabilidad de los aseguradores por las contribuciones a la avería gruesa variará en función del valor de la carga transportada. Esto fue indicado por el Presidente en su discurso, mencionado en la nota 135, en el que señaló que no ocurre lo mismo en lo que respecta a los gastos que efectúa el asegurado para aminorar el siniestro.

<sup>137</sup> Por ejemplo, Plan noruego de seguros marítimos de 1964, art. 70.

sula no tiene por qué ser la misma que la de la póliza de base. El valor convenido del buque representa su valor asegurable a efectos de fijar el límite máximo del reembolso por daños sufridos por el casco. Sin embargo, esa suma no siempre coincide con la cuantía de las posibles responsabilidades por abordaje. En lugar de limitar arbitrariamente la cobertura de la responsabilidad por abordaje al valor convenido del buque, podría modificarse ligeramente la «cláusula de colisión» de modo que ese límite pudiera ser fijado de mutuo acuerdo por las partes<sup>138</sup>. Este procedimiento eliminaría la necesidad de incluir una cláusula separada de exceso de responsabilidad para cubrir dicho exceso en caso de abordaje, simplificando así, en cierto modo, el proceso de obtención y, ulteriormente, de interpretación, de la cobertura real del seguro. Si se desea, en cambio, que la cobertura se ajuste a las condiciones uniformes actualmente aplicadas, puede hacerse constar el valor convenido del buque, dejando así al asegurado en libertad de cubrirse también contra el riesgo exceso de responsabilidad por abordaje, recurriendo a un club P e I.

#### 7. ELECCIÓN DEL LUGAR DONDE HAN DE EFECTUARSE LAS REPARACIONES: EFECTOS DE LA CLÁUSULA DE «LICITACIÓN»

160. En caso de avería de un buque cubierto por una póliza de seguro, la elección del lugar en que han de efectuarse las reparaciones constituye un factor importante, dado que el costo razonable de las reparaciones es la norma utilizada para determinar en tales casos la responsabilidad de los aseguradores. La cláusula 19 de las Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado (véase el anexo II) faculta a los aseguradores para vetar la elección de astillero hecha por los armadores y para solicitar ellos mismos ofertas o pedir que se proceda a nuevas licitaciones para los trabajos de reparación. En la práctica, los aseguradores esperan que los asegurados organicen la primera licitación, pero si ellos, posteriormente, piden que se hagan nuevas ofertas, pagarán una suma equivalente al 30% al año del valor convenido del buque por todo el tiempo perdido a causa de esas nuevas licitaciones, si bien ese pago sólo será exigible si el asegurado acepta una de las nuevas ofertas, que ha sido aprobada por el asegurador. Por lo que se refiere a las nuevas ofertas más bajas y aprobadas por el asegurador, no parece haber ningún problema. En cambio, cuando las nuevas ofertas sean más elevadas, es improbable que el asegurador apruebe una de ellas, y mucho más probable que acepte una de las anteriormente recibidas por el asegurado. En esta situación la cláusula opera en perjuicio del asegurado, ya que, aunque el asegurador ha pedido que se solicitaran nuevas ofertas, y

<sup>138</sup> Aunque, para la presentación del límite de responsabilidad, habría que hacer ciertas modificaciones como resultado de las diferencias de cálculo de la indemnización, en virtud de la cláusula de responsabilidad por abordaje y de la cláusula de exceso de responsabilidad, la incorporación de ambas cláusulas no daría en último término necesariamente lugar a cambios en la responsabilidad potencial del asegurador.

A raíz de la publicación inicial del presente informe, se ha afirmado, en el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, que en algunos mercados se suele seguir la práctica de suscribir la cobertura de exceso de responsabilidad mediante un contrato separado, ya sea con aseguradores o con reaseguradores, con lo cual se reduce la viabilidad de la enmienda propuesta con respecto a esos mercados.

aunque, como resultado de su petición se ha producido una pérdida de tiempo, no se ha cumplido la otra condición para que el asegurado perciba la suma prevista, es decir, la de que el asegurador aprobara alguna de esas ofertas<sup>139</sup>.

161. La última parte de la cláusula se refiere a la imposición, por incumplimiento de las condiciones de la cláusula, de una sanción consistente en una reducción del 15% de la indemnización pagadera por un siniestro comprobado. Las partes de la cláusula afectadas por esta sanción son las relativas a la obligación del asegurado de notificar el siniestro al asegurador y a la facultad de éste de elegir el puerto de reparación, así como la concerniente a la organización de la licitación<sup>140</sup>. Aunque se trata de un método útil para lograr el estricto cumplimiento de los términos de la cláusula, la sanción debería ser más flexible para tener en cuenta posibles circunstancias atenuantes. A este respecto se ha dicho que hay ciertas situaciones en las que

puede ser imposible o impracticable que el asegurado cumpla lo dispuesto en la cláusula de licitación, porque haya restricciones legales o de otra índole acerca del lugar en que pueden efectuarse las reparaciones. Así por ejemplo, las restricciones en materia de divisas pueden impedir la ejecución de reparaciones —aparte de aquellas que sean indispensables para garantizar la navegabilidad del buque— fuera del país en que éste se halle registrado. En otros casos, las reparaciones efectuadas en el extranjero pueden ser objeto de elevados gravámenes al regreso del buque a su puerto de matrícula. Cabe también que los astilleros estén muy ocupados y no participen en la licitación<sup>141</sup>.

Aunque siempre es posible que los aseguradores accedan en algunos casos a reducir la sanción, es preferible incluir en la cláusula una regla más flexible a la que los armadores tengan derecho a recurrir.

#### 8. CLÁUSULA DE «PAGO A CUENTA» PARA FACILITAR LA REALIZACIÓN DE LAS REPARACIONES

162. Por lo general se reconoce que los armadores pueden necesitar, antes de que se resuelvan sus reclamaciones formales, anticipos que les permitan pagar los elevados gastos de reparación. En la situación actual, sin embargo con arreglo a las condiciones uniformes británicas, los aseguradores no tienen ninguna obligación de hacer pagos a cuenta en relación con su responsabilidad. Aunque en la práctica es raro que los aseguradores se nieguen a efectuar esos pagos, lo cierto es que el asegurado no dispone de ningún medio para obligarles a hacerlos. Por eso, en los casos en que no se discuta la responsabilidad del asegurador, sería conveniente insertar en las pólizas de cascos una disposición para hacer constar que los aseguradores deben efectuar pagos a cuenta, por lo menos en lo que respecta a los principales costos de reparación aprobados por sus inspectores.

<sup>139</sup> El artículo 182, «Invitación a la presentación de ofertas», del Plan noruego de seguros marítimos de 1964 parece eludir el problema estableciendo un pago análogo, pero simplemente desde el momento en que se hayan perdido más de diez días.

<sup>140</sup> Una sanción semejante existe en las condiciones francesas del seguro de cascos para ciertos tipos de incumplimiento por el asegurado de los requisitos del equivalente francés de la cláusula de licitación. Véase póliza francesa de seguro marítimo de cascos, art. 23.

<sup>141</sup> Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, op. cit., pág. 441; véase también «Philippine repair mandate has far-reaching effects on the industry», *Fairplay International Shipping Weekly*, Londres (23 de marzo de 1978), pág. 57, relativo a un decreto presidencial de Filipinas por el que se imponen restricciones a los lugares en que se pueden reparar los buques de propiedad de filipinos y/o registrados en Filipinas.

Situación semejante a la del mercado británico existe en el mercado francés en el que, aunque no existe ninguna cláusula al respecto, los aseguradores convienen por lo general en efectuar un pago a cuenta en caso de reparaciones importantes<sup>142</sup>. También existe una disposición semejante en las condiciones noruegas de seguros<sup>143</sup>.

#### 9. LA DECISIÓN DE NO EFECTUAR REPARACIONES: RECLAMACIONES POR AVERÍAS NO REPARADAS

163. Las reclamaciones por las averías de un buque que no se han reparado en el momento de reclamar una indemnización a los aseguradores suelen exigir prolongadas negociaciones y son causa de demoras en el proceso de liquidación de los siniestros. Esta situación se debe a la acción combinada de varios problemas, uno de los cuales es la inevitable dificultad práctica de estimar el valor «en buen estado», es decir, antes de producirse el siniestro, y el valor del buque después de la avería. Las estimaciones efectuadas por los tasadores de compra y de venta difieren muchas veces en cantidades considerables.

164. Otro problema, al menos con arreglo a las condiciones británicas estriba en la dificultad legal que resulta de la incertidumbre en cuanto al marco jurídico que rige la indemnización por tales siniestros. La Ley de 1906 estipula que el asegurado tiene derecho a una indemnización por las averías no reparadas de un buque que no se ha vendido durante la vigencia de la póliza, indemnización que estará basada ya en la depreciación razonable resultante de dicha avería, ya en el costo razonable de reparación de la misma, si esta última cifra fuere más baja<sup>144</sup>. En la Ley de 1906 no se hace, sin embargo, ninguna indicación en cuanto a la forma en que deben fijarse la «depreciación razonable» y el costo razonable de las reparaciones. Por otra parte, las decisiones al respecto de la jurisprudencia británica no han sido suficientemente coherentes. Como resultado, existen en el mercado británico varios puntos de vista discrepantes en cuanto a si el valor convenido de la póliza debe tenerse en cuenta para determinar la depreciación<sup>145</sup>, si en el costo estimado de las reparaciones debe incluirse el costo estimado de la estancia en dique seco<sup>146</sup> y en qué momento deben examinarse las reparaciones estimadas<sup>147</sup>. Se han hecho intentos para tratar las reclamaciones por averías no reparadas mediante cláusulas de liquidación o de reducción de reclamacio-

<sup>142</sup> Véase «Le règlement des indemnités d'assurances», pág. 16, informe presentado por P. Latron en el Seminario sobre el seguro marítimo de cascos, celebrado en Casablanca, del 1.º al 4 de septiembre de 1975 bajo los auspicios de la Federación General Árabe de Seguros.

<sup>143</sup> Plan noruego de seguros marítimos de 1964, art. 90.

<sup>144</sup> Párrafo 3 del artículo 69. En cuanto a las averías no reparadas de un buque vendido durante la vigencia de la póliza, véase *Pitman contra Universal Marine Insurance Co.* (1882) 9 Q.B.D. 192.

<sup>145</sup> Véase *Irvin contra Hine* [1950] 1 K.B. 555; *Elcock contra Thomson* [1949] 2 K.B. 755.

<sup>146</sup> Estos gastos pueden constituir hasta la tercera parte o la mitad del costo razonable de las reparaciones. Véase Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mayo de 1966, págs. 18 y 19; y Buglass, *op. cit.*, págs. 108 y 109.

<sup>147</sup> Véase *Irvin contra Hine* [1950] 1 K.B. 555. *Helmville Ltd. contra Yorkshire Insurance Company (the «Medina Princess»)* (1965) 1 Lloyd's Rep. 361; K. Goodacre, «The inflation factor in hull claims», *Fairplay International Shipping Weekly*, Londres, 8 de mayo de 1975, págs. 33 a 35; y Dover, *A Handbook to Marine Insurance, op. cit.*, pág. 439.

nes, pero ninguna de esas cláusulas ha tenido gran aceptación<sup>148</sup>.

165. Incluso aparte de esas dificultades prácticas —así como de la confusión jurídica que, según se ha dicho, podría evitarse redactando adecuadamente las cláusulas del contrato de seguro<sup>149</sup>—, en general los aseguradores parecen resistirse a pagar esas indemnizaciones. Esta resistencia se basa en la opinión de que tales reclamaciones redundan muchas veces en un beneficio indebido para los asegurados. Cabe, por ejemplo, que se haga una reclamación por daños no reparados en relación con un buque que está a punto de venderse como chatarra, cuando, a menos que la avería haya afectado el volumen del metal que pueda aprovecharse como tal chatarra, el daño no reparado no tendrá, por lo general, influencia alguna sobre el valor de chatarra del buque. De ese modo, el asegurado obtiene, además del producto normal de la venta, la indemnización por las averías no reparadas<sup>150</sup>. Esta situación puede darse también cuando se vende el buque a un nuevo propietario que va a seguir utilizándolo en el comercio<sup>151</sup>.

166. Así, por ejemplo, se ha dicho que «con el sistema que actualmente se aplica a las reclamaciones por averías no reparadas es posible que, debido a acontecimientos ocurridos después de la expiración de la póliza, el asegurado obtenga un «beneficio» en el sentido de que no incurrirá, en última instancia, en una pérdida en efectivo»<sup>152</sup>. En ese sentido es evidente que la forma en que se tratan actualmente en el derecho británico los daños no reparados no garantiza que el contrato de seguro sea un contrato de indemnización de las pérdidas efectivamente sufridas por el asegurado. En consecuencia, se ha desarrollado una comprensible resistencia por parte de los aseguradores a aplicar estrictamente a esas reclamaciones las fórmulas jurídicas —aparte de las dudas sobre la fórmula que debe emplearse—, provocando un abandono casi total del procedimiento de liquidación de siniestros y haciendo que, prácticamente en todas las circunstancias, las reclamaciones tengan que ser objeto de negociación.

167. Como resultado, cabe decir que las dificultades que plantean las reclamaciones por daños no reparados no son sólo los problemas de estimación del valor y el costo de la reparación, por una parte, y los que provoca

<sup>148</sup> Véase Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mayo de 1976, pág. 12; y K. Goodacre, «The inflation factor in hull claims», *Fairplay International Shipping Weekly*, Londres, 8 de mayo de 1975, pág. 35.

<sup>149</sup> Véase J. K. Goodacre, *Marine Insurance Claims*, Londres, Witherby and Co., Ltd., 1974, pág. 279.

<sup>150</sup> Puede haber, sin embargo, casos en los que el buque no hubiera sido vendido como chatarra de no haberse producido el siniestro. En tales casos, es muy posible que el valor de mercado del buque no averiado fuera más elevado que su valor en chatarra, con lo que el asegurado sufrirá una pérdida al venderlo. Véase Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mayo de 1977, discurso del Presidente.

<sup>151</sup> En esta situación es, sin embargo, muchas veces difícil determinar si el precio de venta no se ha visto afectado por la avería no reparada (por ejemplo, porque ésta no afectara la navegabilidad del buque o fuera de tan poca importancia que no era necesario repararla) o si el vendedor ha tenido la suerte de conseguir un precio especialmente alto. En este último caso quizá debiera el asegurado estar facultado para hacer la reclamación por daños no reparados, ya que, si no hubiera sido por la avería, el precio de venta podría haber sido todavía más elevado.

<sup>152</sup> Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mayo de 1977, discurso del Presidente.

la falta de claridad y de precisión de las normas jurídicas vigentes, por otra. El problema afecta más bien la naturaleza misma de la reclamación, tal como se la concibe actualmente. En tal sentido, habría que tratar de encontrar una nueva base jurídica para esas reclamaciones, que se ajuste más a la idea de garantizar al asegurado una indemnización realista por la pérdida monetaria que efectivamente ha sufrido.

168. Recientemente se han hecho algunas sugerencias para esa revisión de las bases de las reclamaciones por averías no reparadas<sup>153</sup>. Esas sugerencias se basan en la idea de limitar dichas reclamaciones a los casos en que el asegurado ha sufrido realmente una pérdida en una venta. De esa forma se eliminarían las reclamaciones en caso de pérdida total ulterior y en la mayor parte de los casos de venta de chatarra, situaciones en las que el asegurado no sufre ningún perjuicio financiero debido a la avería no reparada. En los demás casos de venta de buques, el asegurado tendría que demostrar que ha sufrido una pérdida debido a los menores beneficios obtenidos en la venta, habida cuenta del costo razonable estimado de las reparaciones. Esas sugerencias merecen estudiarse seriamente como posible base para una futura solución de transacción en la que se tengan en cuenta los intereses de los asegurados y de los aseguradores en este tipo de siniestros. En esa solución habrá que prever algunos casos de venta de chatarra, así como de venta ordinaria del buque para su futuro uso comercial, en los que el asegurado haya incurrido en una pérdida financiera debido a una avería no reparada, aunque esa pérdida no se refleje en el producto de la venta (véanse las notas 150 y 151).

169. Como parte de los esfuerzos que se hacen para revisar la base de las reclamaciones por daños no reparados, quizá sea oportuno analizar el sistema adoptado en otros sistemas jurídicos nacionales. En las condiciones aplicadas al seguro de cascos en el Japón y en Noruega, las reclamaciones por daños no reparados se admiten sólo en caso de venta del buque<sup>154</sup>. En tales casos, la indemnización se calcula en función del costo estimado de las reparaciones en el momento de la venta<sup>155</sup>, pero queda limitada a la reducción en los beneficios de esa venta que sea imputable a los daños<sup>156</sup>. El sistema seguido en el mercado de los Estados Unidos se basa en el criterio británico. Sin embargo, se ha dicho que, contrariamente a lo que ocurre en el mercado británico, en los Estados Unidos no se han negociado nunca las reclama-

ciones por depreciación<sup>157</sup>. Ahora bien, debe hacerse notar que las recientes enmiendas a las Cláusulas del Instituto Estadounidense para el seguro de cascos han comprendido la inserción de la cláusula siguiente:

No se permitirá ninguna reclamación por daños no reparados, excepto en la medida en que el asegurado demuestre que el daño total causado por los riesgos asegurados durante el periodo de la póliza, y que, a la expiración de ésta, estaba sin reparar ha hecho que el valor real de mercado que en esa fecha tiene el buque sea inferior al que hubiera tenido de no haber sido por los daños causados por esos riesgos<sup>158</sup>.

Por otra parte, en el mercado francés de seguros, no se permiten, al parecer, en general las reclamaciones por daños no reparados, ya que la norma es que las indemnizaciones no se pagan más que en concepto de compensación por las facturas pagadas<sup>159</sup>.

170. En resumen, es evidente que el problema de las reclamaciones por daños no reparados merece una consideración más detallada de la que es posible prestarle en el presente informe. No obstante, la secretaria de la UNCTAD ha aprovechado la oportunidad para poner de relieve el carácter poco satisfactorio del planteamiento actual y para sugerir que se proceda a una amplia revisión de las bases de este tipo de reclamación.

#### 10. EFECTOS JURÍDICOS DE LAS FRANQUICIAS DEDUCIBLES EN LA DETERMINACIÓN DE LOS DERECHOS DE SUBROGACIÓN

171. Como ya se ha explicado (véase el párrafo 96), al pagar una indemnización al asegurado, el asegurador se subroga en los derechos de éste frente a los terceros responsables de la pérdida. Por regla general, si el objeto asegurado lo está insuficientemente, es decir, si la cobertura adquirida es inferior al valor convenido y declarado en la póliza, se considera al asegurado como coasegurador en la medida en que esté infraasegurado y se le atribuyen las sumas recuperadas de terceros proporcionalmente con los demás aseguradores. En el derecho británico, sin embargo, no está absolutamente claro si la existencia de una franquicia deducible, que crea una forma de infraseguro al hacer que el asegurado asuma él mismo una parte de la pérdida, da derecho al asegurado a ser tratado como coasegurador a efectos de participar proporcionalmente de las cantidades recuperadas de terceros. En todo caso, las condiciones británicas de seguro marítimo niegan al asegurado el estatuto de coasegurador en cuanto a la franquicia deducible<sup>160</sup>. De esta manera, el asegurador recibe el monto íntegro de cualquier recuperación hasta el importe de la indemnización por él pagada, y sólo cuando se rebase ese importe

<sup>153</sup> *Ibid.*

<sup>154</sup> En las condiciones noruegas, dichas reclamaciones están incluso limitadas a ciertos tipos de ventas. Véase el Plan noruego de seguros marítimos de 1964, art. 174.

<sup>155</sup> Con arreglo a las condiciones japonesas, el costo estimado de la reparación se basa en un cálculo de los beneficios que se hubieran obtenido y de los costos en que se hubiera incurrido en caso de haberse efectuado realmente la reparación, teniendo, por lo tanto, en cuenta elementos tales como el valor de chatarra de las partes, el costo del dique seco y los beneficios de los astilleros. Véase *Marine and Inland Transit Insurance in Japan*, Tokio, Instituto Japonés de Seguro de Cosas, 1979, pág. 117.

<sup>156</sup> Con arreglo a las condiciones noruegas, a falta de prueba en contrario, se considera que el daño no ha reducido los beneficios de la venta en el caso de un buque vendido como chatarra, mientras que, en otros casos determinados de venta, se estima que tales beneficios se han reducido en un monto equivalente al costo estimado de las reparaciones. Véase el Plan noruego de seguros marítimos de 1964, art. 174 y el comentario correspondiente.

<sup>157</sup> Véase Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mayo de 1966, pág. 18. En cuanto a los gastos de dique seco, parece existir, sin embargo, una controversia idéntica a la que existe en el mercado de Londres. Véase Buglass, *op. cit.*, pág. 254.

<sup>158</sup> *Claims (General provisions) clause, American Institute Hull Clauses* (2 de junio de 1977).

<sup>159</sup> Véase póliza francesa de seguro marítimo de cascos, art. 23; y Lureau, *op. cit.*, pág. 254.

<sup>160</sup> Penúltimo párrafo de la cláusula 12 de las Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado (véase el anexo II). Aunque la franquicia deducible no era de uso corriente en las condiciones británicas con anterioridad a 1969, cuando se recurría a ella en la práctica, como, por ejemplo, en las *Institute Time Clauses: Hulls, - Excess... All Claims* (1.º de junio de 1964), se insertaba una cláusula, exigiendo una distribución proporcional entre el asegurado y el asegurador de la mayor parte de las sumas recuperadas de terceros, en la medida en que el asegurado asumía parte de la pérdida debido a la aplicación de la franquicia.



recibe el asegurado parte de la suma recuperada, para compensar su franquicia deducible. En cambio, en las condiciones de los Estados Unidos se concede al asegurado un estatuto de coasegurador por el monto de la franquicia deducible, permitiéndole así participar proporcionalmente de cualquier cantidad que se recupere de terceros<sup>161</sup>. Este es también el criterio seguido en las condiciones francesas y noruegas<sup>162</sup>.

172. La práctica británica no parece equitativa para el asegurado. Siempre que hay una avería del casco, es evidente que ambas partes han sufrido pérdidas —el asegurador al pagar la indemnización y el asegurado al soportar la franquicia deducible—. Y si el asegurador desea reducir sus pérdidas compensándolas mediante la repetición contra terceros, no parece equitativo negar la misma posibilidad al asegurado. En tal sentido, parece que el asegurador, que por su misma profesión corre el riesgo de una pérdida, no merece un trato preferencial frente al asegurado, que ha tratado de eliminar el riesgo de tales pérdidas comprando, en primer lugar, el seguro.

173. Además, se ha dicho que este enfoque de la repetición contra terceros constituye un obstáculo para la solución amigable de las reclamaciones en los casos de colisión, al reducir el interés del asegurado en aprobar cualquier solución cuando se admite que ha habido culpa por ambas partes<sup>163</sup>.

174. Aunque la cuestión planteada no es de gran importancia en los casos en que la póliza no contiene más que una franquicia deducible muy reducida, es evidente que su importancia aumenta a medida que aumenta el monto de la franquicia y puede constituir un factor importante en la recuperación del asegurado. Debe hacerse notar que algunos armadores, con flotas con grandes franquicias deducibles, han conseguido suprimir la cláusula y reemplazarla por otra que permite una distribución proporcional de las sumas recuperadas. Sin embargo, esta posibilidad no es enteramente satisfactoria, porque requiere que el asegurado esté muy bien informado de los efectos jurídicos de la redacción uniforme del contrato de seguro.

### C.—Disposiciones propias del seguro de la carga

#### 1. LA COBERTURA DE LOS RIESGOS MARÍTIMOS: LAS CLÁUSULAS F.P.A., W.A. Y «ALL RISKS» («A TODO RIESGO»)

175. Conforme se indicó en el capítulo II, en sus contactos con los asegurados, la secretaria de la UNCTAD tuvo ocasión de observar que muchos de ellos no tenían un concepto claro de la cobertura que les brindaban sus seguros, ni sabían si era la que necesitaban. Donde más patente estaba este problema era entre los que habían asegurado la carga, especialmente los asegurados de países en desarrollo, que por lo general no tienen una gran experiencia de los seguros marítimos. Lo mismo que en el caso del seguro de cascos, al analizar las

Cláusulas del Instituto sobre la carga, se comprobó que la presentación de las disposiciones de la póliza de ese seguro dejaba que desear desde el punto de vista de la comprensión por parte del asegurado de las condiciones de su cobertura. A este respecto son aplicables al seguro de la carga las observaciones anteriormente formuladas (véanse los párrs. 109 a 123) sobre la insuficiencia general del formulario S.G. del Lloyd's y especialmente de la cláusula de riesgos. Las dificultades creadas por ese formulario S.G. se ven acrecentadas por la compleja descripción de los distintos tipos de cobertura ofrecidos en la cláusula 5, que hacen las tres cláusulas del Instituto, F.P.A., W.A. y «a todo riesgo». En los párrafos 83 a 89 *supra* se hace una reseña de las tres versiones de esta cláusula.

176. Al analizar las tres versiones de la cláusula 5 (véanse los anexos III, IV y V) se observa que ésta tiene la doble finalidad de servir de complemento a la cláusula de riesgos del formulario S.G. del Lloyd's al ampliar los riesgos cubiertos por la póliza, y de servir de cláusula modificatoria del «memorando» del formulario S.G., al regular la indemnización pagadera por ciertos tipos de pérdidas<sup>164</sup>. Examinando primero las versiones F.P.A. y W.A. de la cláusula 5, de redacción un tanto semejante, se observa que tienen el defecto de que en ellas se intenta abarcar demasiado en una sola frase, sin que haya separación lógica entre sus distintas funciones. Si se toma, por ejemplo, la versión W.A. se ve que los términos del «memorando» están incorporados mediante las palabras: «Queda entendido y convenido que este seguro no cubre avería, cuando ésta sea inferior al porcentaje especificado en las condiciones de seguro», para luego modificarlos aplicando las palabras «salvo avería gruesa, o que el buque o embarcación menor hubiera encallado, se hubiese hundido o incendiado» a todas las categorías de mercancías especificadas en el «memorando»<sup>165</sup>. Ahora bien, dentro de la misma frase se invalida lo que dice el «memorando» sobre los bultos perdidos durante las operaciones de carga, transbordo o descarga, al decir pero no obstante esta estipulación, la compañía pagará el valor asegurado de cualquier bulto que se perdiese totalmente al ser cargado, transbordado o descargado...

Esta frase amplía, además, la cláusula de riesgos al hacer que la pérdida de un bulto en tales circunstancias constituya por sí misma un riesgo asegurado.

177. Tiene también el doble efecto antes mencionado el final de esa misma frase, que dice así:

... como asimismo toda pérdida o daño que sufriera el interés asegurado que pueda, razonablemente, atribuirse a incendio, explosión, colisión o contacto del buque y/o embarcación menor y/o medio de transporte, con cualquier cuerpo externo (hielo incluido) que no sea agua, o a descarga del cargamento en un puerto de arribada forzosa.

Esta parte de la frase invalida lo que dice el «memorando» sobre pérdida o daños causados por los otros hechos

<sup>164</sup> Este aspecto se refleja en el hecho de que la cobertura F.P.A. excluye la indemnización por ciertos tipos de avería particular, a saber, por las pérdidas parciales; la cobertura W.A. comprende la avería particular, pero con sujeción a una franquicia; y la cláusula «a todo riesgo» cubre todas las pérdidas sin franquicia alguna. Sobre las condiciones y los efectos del «memorando», véase el anexo I, último párrafo, y párrs. 70 a 114 *supra*.

<sup>165</sup> En muchos modelos del formulario S.G. de uso corriente en la actualidad, es frecuente que se añadan las palabras «sunk or burnt» (hundido o incendiado) a continuación del término «stranded» (encallado) la segunda vez que ese término aparece en el «memorando», pero no la primera.

<sup>161</sup> Véase Buglass, *op. cit.*, pág. 279.

<sup>162</sup> Véase, por ejemplo, Plan noruego de seguros marítimos de 1964, párr. 2 del art. 96.

<sup>163</sup> Véase Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mayo de 1971, pág. 16; e *ibid.*, Londres, mayo de 1970, pág. 14.

enumerados. Además, amplía la cláusula de riesgos, no sólo al hacer caso omiso de las reglas normales de causalidad y al declarar que ha de pagarse indemnización por cualquier pérdida o daño que «pueda, razonablemente, atribuirse» a los hechos enumerados, sino, además, al incluir otros riesgos asegurados, tales como la colisión de un «medio de transporte», por ejemplo, un vehículo utilizado durante el transporte por tierra. La versión F.P.A. de la cláusula 5 tiene una disposición similar y presenta los mismos problemas de interpretación.

178. La compleja estructura de las cláusulas F.P.A. y W.A. hace que ninguna de las dos sea fácilmente inteligible. Es indudable que, al no estar muy familiarizado con las coberturas del seguro marítimo de la carga, nadie podría leer una u otra cláusula y comprender claramente lo que significa a efectos de cobertura de su seguro. Dado que las pólizas de seguro marítimo de la carga son utilizadas en todo el mundo por propietarios de cargas no siempre igualmente versados en cuestiones de transporte, tales cláusulas distan mucho de constituir una base adecuada para el contrato de seguro.

179. Sería, en primer lugar, necesario abandonar la idea de englobar en una sola frase todas las funciones de la cláusula, y distinguir claramente los términos que amplían los riesgos asegurados de los relativos a la indemnización que ha de pagarse por las pérdidas causadas por dichos riesgos. Sin esa separación de funciones no es fácil darse cuenta de la finalidad de la cláusula, y el anticuado formulario S.G. introduce mayor confusión, con el resultado de que el asegurado medio tropieza con enormes dificultades para comprender la presentación global de la póliza<sup>166</sup>.

180. Por otra parte como ya se ha sugerido (véase el párr. 114), cabría simplificar la presentación general de la póliza, combinando las partes pertinentes del «memorando» con la versión W.A. de la cláusula 5 y suprimiéndolas por completo en el formulario S.G., cuyas disposiciones quedan invalidadas en las coberturas F.P.A. y «a todo riesgo».

181. En la versión «todo riesgo» de la cláusula 5, los problemas de presentación no son tan complejos porque se utiliza un sistema simplificado en virtud del cual se concede una amplia cobertura para todos los riesgos, pero con sujeción a ciertas excepciones. Pese a ello, la versión «todo riesgo» de la cláusula 5 induce frecuentemente a error a los asegurados haciéndoles creer que otorga una cobertura más amplia de la que realmente les brinda<sup>167</sup>.

182. El asegurado que lea la cláusula, se dará cuenta de que la expresión «a todo riesgo» no cubre en realidad todos los riesgos, puesto que están excluidos los de pérdida o daños causados por demora, vicio propio o naturaleza de la cosa asegurada. Para ayudar a los asegurados, sería útil aclarar que, como se indica en el apartado b del párrafo 2 del artículo 55 de la Ley de 1906, esa exclusión comprende las situaciones en las que la demo-

ra ha sido causada por un riesgo asegurado. Aunque es posible que esto pueda entenderlo una persona que conozca a fondo las normas legales sobre la causalidad y el empleo del tecnicismo jurídico británico «causa próxima», no es razonable esperar que los asegurados comprendan esa sutileza jurídica, máxime si se tiene en cuenta la utilización internacional del documento<sup>168</sup>.

183. Más grave todavía es el equívoco causado por la restrictiva definición del término «riesgo». Los asegurados contratan frecuentemente esta cobertura dando por supuesto que les protege contra cualquier pérdida o daño, cualquiera que sea su causa, salvo, tal vez, por lo que respecta la conducta dolosa del asegurado, así como las excepciones expresamente indicadas. Para sorpresa de muchos asegurados, sin embargo, la extensión de la cobertura uniforme «a todo riesgo» es algo más limitada, ya que la expresión «riesgo de pérdida o daño» se utiliza en un sentido técnico que excluye las pérdidas que normalmente ocurren en el envío de ciertos tipos de productos, tales como pérdida de cierto porcentaje de peso o de volumen en el caso de los cereales o los líquidos. La exclusión de ese tipo de pérdidas se basa en la idea de que entre los «riesgos» de pérdida o daños no se incluyen las pérdidas de carácter inevitable, que podrían denominarse pérdidas o daños normales de tránsito. Esta premisa podrá parecer muy razonable, especialmente a los que estén perfectamente enterados de las bases jurídicas en que se funda, pero no es tan evidente para el asegurado medio, especialmente para el que no esté muy versado en los preceptos del derecho británico o de los seguros. El concepto del seguro a todo riesgo se parece tanto al concepto más amplio de cobertura contra «toda pérdida o daño», que comprende incluso las pérdidas normales de tránsito antes aludidas, que es comprensible que el asegurado medio pueda confundir y, de hecho, confunda con frecuencia, uno con otro. El hecho de que no se publiquen cláusulas uniformes para la concesión de cobertura contra «toda pérdida o daño», y de que, por lo tanto, no se señale automáticamente a la atención del asegurado que es posible obtener una cobertura más amplia, hace aún más necesario que en la versión «a todo riesgo» de la cláusula 5 se hagan notar expresamente las limitaciones de su cobertura. Sin esa aclaración la cláusula seguirá induciendo a error a los asegurados, confiados en cuanto al alcance del seguro contratado<sup>169</sup>.

184. Una última cuestión que se plantea es la de la relación entre las coberturas F.P.A., W.A. y «a todo riesgo». Habría que estudiar detenidamente la forma de facilitar al asegurado la comprensión exacta de lo que está y lo que no está cubierto por cada tipo de seguro en

<sup>168</sup> En las condiciones de las pólizas usadas en otros mercados nacionales se indica expresamente esta limitación como, por ejemplo, la cláusula de «garantía de demora» de las Cláusulas del Instituto Estadounidense para el seguro de la carga, y el artículo 5 de las Condiciones generales para el seguro de transporte marítimo y/o fluvial, publicadas por Patria, Compañía de Seguros Generales, S.A., de la Argentina.

<sup>169</sup> En las condiciones de las pólizas utilizadas en otros mercados nacionales se hacen constar expresamente tales limitaciones. Tal es el caso del apartado e del artículo 22 del Plan noruego de seguros de transporte de mercancías de 1967, en el que se excluyen las «pérdidas normales del comercio», y del artículo 6 de las condiciones «a todo riesgo» del Reglamento de seguros de mercancías durante el transporte, publicado por la Ingostraj, de la Unión Soviética, en el que se excluyen las pérdidas que se produzcan a consecuencia de «propiedades específicas de la carga, incluido el desecamiento» y la «merma de la carga, siempre que el embalaje exterior esté intacto».

<sup>166</sup> En otros mercados nacionales se utilizan también cláusula W.A. que resultan más claras que la versión británica, gracias a la separación de las dos funciones que se acaban de indicar. Véase, por ejemplo, la sección 2 «Con avería particular» del Reglamento de seguros de mercancías durante el transporte, publicado por la Ingostraj, de la Unión Soviética.

<sup>167</sup> Como se indica, por ejemplo, en la respuesta de Ghana al cuestionario de la secretaría sobre el seguro de la carga.

comparación con los otros. En otros términos, los tres tipos de cobertura forman una escala de cobertura de amplitud creciente, que va desde la menos amplia, es decir, desde la cobertura F.P.A. hasta la más amplia, que es la cobertura «a todo riesgo». Al asegurado le resulta, sin embargo, sumamente difícil determinar la forma en que esa variación de amplitud se refleja efectivamente en los riesgos o tipos de daños cubiertos y no cubiertos. A este respecto, conviene recordar el análisis de las ventajas del método de concesión de cobertura a todo riesgo salvo excepciones, que se hizo en los párrafos 119 a 121. Como allí se indicó, la enumeración expresa de excepciones a la amplia cobertura que se concede facilita al asegurado la tarea de determinar si el seguro responde a sus particulares necesidades y la de comparar esa cobertura con otras. Quizá pudiera utilizarse el mismo método en el seguro de la carga para estructurar, siguiendo más o menos la pauta de los tipos actuales si así se desea, tres niveles de cobertura entre los cuales pueda elegir el asegurado en función del nivel de la prima.

## 2. LA COBERTURA DE LAS CONSECUENCIAS DE LA DEMORA

185. Como ya se ha indicado (véase el párr. 182), la versión «a todo riesgo» de la cláusula 5 de las Cláusulas del Instituto para el seguro de la carga excluye toda «pérdida, daños o gastos cuya causa próxima sea la demora». La misma exclusión se aplica a las condiciones W.A. y F.P.A. si bien estos casos se hacen constar al final de la cláusula de tránsito (cláusula 1). Esta exclusión es válida incluso en los casos en que la propia demora haya sido causada por un riesgo asegurado. Así por ejemplo, si un buque encalla y la carga sufre daños a consecuencia de la entrada de agua de mar, la pérdida quedaría cubierta por la póliza uniforme de seguro marítimo, pero si la carga no ha sufrido daños al encallar el buque, sino que, debido a su carácter perecedero, se ha deteriorado por la consiguiente demora, esa pérdida no estará cubierta, a causa de la exclusión de tal motivo. En vista de esta laguna que se registra en la cobertura uniforme del seguro de la carga, hay que admitir que, salvo que, a título especial, se introduzcan ciertas modificaciones en las pólizas, es posible que éstas no satisfagan las necesidades comerciales del asegurado.

186. Se ha afirmado que la exclusión de la demora está incorrectamente basada en el concepto de ésta como «riesgo» distinto que puede causar pérdida o daños<sup>170</sup>. Sin embargo, la demora puede no ser más que la ocasión de materialización de ese riesgo. Es cierto que si el riesgo que causa la demora figura como riesgo asegurado en la póliza, todo daño físico resultante de la demora está legítimamente incluido entre los riesgos de transporte contra los que trata de protegerse el propietario de la carga cuando contrata la cobertura del seguro.

187. La razón fundamental para excluir las consecuencias de la demora se encuentra frecuentemente en una analogía con el concepto de «vicio propio». Las mercancías que se deterioran con el transcurso del tiempo, como por ejemplo la fruta, tienen el vicio propio de ser «perecederas» y los aseguradores no quieren verse comprometidos en la cobertura de semejante riesgo. Tal

analogía no está, sin embargo, bien fundada<sup>171</sup>. Todas las mercancías tienen ciertas «propiedades inherentes» que las exponen a distintos tipos de daños. Algunas, como el cemento, se estropean con la entrada de agua del mar, mientras que a otras ese riesgo apenas las afecta. La propiedad inherente a las mercancías perecederas, es decir, su mismo carácter perecedero, expone meramente a esas mercancías a un riesgo de distinto tipo, a saber, al de demora. ¿Cómo puede justificarse, pues, que, por una parte, se cubra la pérdida de cemento causada por la entrada de agua del mar a consecuencia de haber encallado el buque y que, por otra, no se cubra la descomposición de fruta debida a la demora en el transporte causada por el mismo accidente? El grado de riesgo puede ser distinto, en el sentido de que el riesgo de demora puede ser mayor que el de entrada de agua del mar, pero es más lógico que esa diferencia se refleje en el nivel de la prima exigida que en el uso de exclusiones de la cobertura.

188. La demora puede ser también causada por riesgos distintos de los que normalmente se incluyen en una póliza de seguro marítimo, tales como riesgos de daños a las instalaciones portuarias, falta de eficiencia del porteador, etc. Además, puede dar lugar a pérdidas que no sean las de simple daño físico de las mercancías. Así, el asegurado puede sufrir pérdidas «comerciales», como las debidas a una baja de precio de las mercancías durante la demora o a dificultades de producción resultantes del retraso en la recepción de materiales necesarios. Aunque pueden aducirse argumentos en favor de una extensión de la cobertura uniforme del seguro marítimo que incluya en ella la demora causada por los otros tipos de riesgos antes mencionados y el riesgo de «pérdidas comerciales» del asegurado debidas a la demora<sup>172</sup>, y a pesar de haberse efectuado ya algunas limitadas ampliaciones en ciertos regímenes jurídicos nacionales de seguros<sup>173</sup>, aquí se ha utilizado el argumento en favor de incluir la pérdida o el daño físico de las mercancías resultantes de demora causada por un riesgo asegurado como ilustración patente de lo insuficiente que resulta la cobertura unificada que para tales pérdidas ofrecen las Cláusulas del Instituto. Se tiene entendido que en el mercado británico puede cubrirse la demora a título especial, mediante la inclusión de expresiones adecuadas, como, por ejemplo, «deterioro por cualquier causa»<sup>174</sup>. Al no existir, sin embargo, una cláusula unificada en ese sentido, los asegurados, especialmente los de otros mercados nacionales en que se utilizan las Cláusulas del Instituto y donde las prácticas pueden ser diferentes, se encuentran en situación desfavorable para afirmar que semejante cobertura constituye un objeto legítimo de una póliza de seguro marítimo y tiene, por lo tanto, menos probabilidades de obtener tal cobertura<sup>175</sup>.

<sup>171</sup> Selmer, *loc. cit.*

<sup>172</sup> *Ibid.*

<sup>173</sup> Por ejemplo, Plan noruego de seguros de transporte de mercancías, de 1967, art. 68.

<sup>174</sup> Véase Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, *op. cit.* pág. 408. En cambio, las cláusulas comerciales especiales pueden incluir una cobertura unificada de la demora, como la cláusula 4 de las Cláusulas del Instituto relativas a los alimentos congelados (excluidas las carnes congeladas) «Condiciones completas».

<sup>175</sup> En la mayoría de sus respuestas al cuestionario de la secretaría sobre el seguro de la carga, los países socialistas y los países desarrollados de economía de mercado han indicado la posibilidad de cubrir las consecuencias de la demora, por lo corriente con carácter especial y generalmente en forma de cobertura de la pérdida o del daño físico

<sup>170</sup> Véase K. S. Selmer, «Delay in cargo insurance», *Cargo Insurance and Modern Transport*, ed. revisada por K. Grönfors, Gotemburgo, 1970, pág. 13.

### 3. EL USO DE FÓRMULAS DE SUBROGACIÓN

189. Cuando el asegurador paga una indemnización en virtud de una póliza de seguro de la carga, es frecuente que exija del asegurado que firme una fórmula de subrogación. Aun cuando no legalmente necesarias para que el asegurador se subrogue en los derechos del asegurado, tales fórmulas ayudan a los aseguradores en sus reclamaciones contra terceros, ya que con ellas prueban claramente que el asegurador tiene los mismos derechos que el asegurado. A veces, sin embargo, están redactadas de forma que el asegurado cede al asegurador su derecho íntegro a proceder contra terceros, en vez de subrogarle simplemente en ese derecho<sup>176</sup>. Esto permite al asegurador proceder en su propio nombre y priva al asegurado de esa posibilidad. Tales cesiones, que se han considerado legales<sup>177</sup> permiten al asegurador, a diferencia del principio de subrogación, recuperar de los terceros responsables de la pérdida incluso más de lo que pueda haber pagado como indemnización al asegurado. De ese modo, éste se ve privado de ciertos derechos de recuperación de terceros por la pérdida sufrida, derechos que en otro caso se le reconocerían con arreglo a las normas establecidas de subrogación (véanse los párrafos 96 y 126 a 127).

190. Es evidente que el uso de esas fórmulas en lugar de las fórmulas normales de subrogación parece constituir una práctica poco equitativa, ya que es improbable que el asegurado se dé cuenta de todas las consecuencias del documento que está firmando. Aunque parece que ahora no se utilizan corrientemente en el mercado británico se sabe que todavía son utilizadas en los mercados de otras partes del mundo, entre ellos mercados de países en desarrollo aunque la difusión de su empleo no ha podido determinarse con precisión.

#### D.—Resumen de las mejoras sugeridas

191. En este capítulo del informe se han señalado ciertas esferas en las que se considera que podría mejorarse el régimen jurídico que generalmente se aplica a los seguros marítimos. Como ya se ha dicho para este análisis se ha tomado como base el régimen jurídico británico, que es el que más se utiliza en todo el mundo para los contratos de seguro marítimo, y en ese sentido constituye prácticamente el régimen jurídico internacional de hecho de ese tipo de seguros. Debe advertirse, sin

sufridos por las mercancías como consecuencia de la demora causada por un riesgo asegurado. En cambio, en la mitad aproximadamente de las respuestas recibidas de países en desarrollo, incluidos aquellos que utilizan las condiciones británicas en alguna de sus formas, dichos países han indicado que no se concede semejante cobertura. La siguiente respuesta, procedente de un mercado nacional de un país en desarrollo que utiliza las condiciones británicas, pone de relieve la dificultad originada por la falta de términos uniformes para conceder la cobertura de la demora:

«Las compañías de seguros persisten en utilizar las condiciones estipuladas por las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres relativas a la demora, que dichas cláusulas excluyen de manera expresa.»

<sup>176</sup> He aquí un ejemplo de semejante redacción: «Como contraprestación por el pago de la suma de... por la pérdida de... le cedo por la presente todos mis derechos, títulos e intereses sobre dichas mercancías...»

<sup>177</sup> Véase J. K. Goodacre, *Marine Insurance Claims*, op. cit., pág. 596, en la que se cita la causa *Compañía Colombiana de Seguros contra Pacific Steam Navigation Company* (1963) 2 Lloyd's Rep. 479.

embargo, que con ello no se ha pretendido en absoluto destacar el régimen jurídico británico como peor que cualquier otro. Como sólo se ha tratado de las esferas que se consideran susceptibles de mejora, es posible que del informe se saque una impresión negativa injustificada y que no se ha tratado en modo alguno de dar. En realidad, a pesar de los puntos concretos mencionados, el régimen jurídico británico constituye una base jurídica muy elaborada para los contratos de seguro marítimo, en conjunto satisfactoria para las dos partes en la relación de seguro. Hay en ella, sin embargo, partes que podrían mejorarse y eso es a lo que se refiere este capítulo. Es cierto que, puesto que el régimen jurídico británico de seguros marítimos es, por su propia naturaleza, una creación del mercado nacional, su contenido y su forma, en tanto en cuanto aplicables a las transacciones de seguros marítimos efectuadas en el mercado británico sólo afectan a dicho mercado. No obstante, en la medida en que la comunidad internacional utiliza el régimen jurídico británico como base para los contratos de seguro marítimo, no cabe duda de que dicha comunidad está legítimamente interesada en el contenido y la forma de tal régimen jurídico. A continuación se resumen las modificaciones que podrían introducirse en él para mejorarlo:

- 1) Aunque esta cuestión no está concretamente relacionada con el régimen británico, en los países que permiten la actuación local de corredores debería estudiarse la conveniencia de aplicar a éstos unas normas mínimas de competencia y responsabilidad financiera.
- 2) Habría que eliminar la disposición legislativa que declara nulas las pólizas de seguros con cláusula P.P.I. [póliza prueba del interés (asegurable)], pólizas cuya necesidad comercial está bien demostrada.
- 3) Habría que modificar, para evitar situaciones evidentemente injustas, la disposición legislativa en virtud de la cual toda omisión o inexactitud que, en materia importante, se registre en la información facilitada en el momento de hacerse el contrato de seguro, aunque haya sido inocente, permite al asegurador eludir su responsabilidad incluso por los daños causados por un acontecimiento que no tenga ninguna relación con tal omisión o inexactitud.
- 4) Se debería revisar y actualizar el anticuado formulario S.G. del Lloyd's y, concretamente, su cláusula de riesgos, de modo que resulte comprensible en el contexto actual, al mismo tiempo que se eliminan las referencias que en ella se hacen a los riesgos de guerra. Esa cláusula de riesgos debería, además, combinarse con otras cláusulas pertinentes del Instituto a fin de que todos los riesgos cubiertos figuren en una sola cláusula de riesgos unificada. Habría que examinar también la conveniencia de modificar el método de descripción de la cobertura, sustituyendo la enumeración de los riesgos cubiertos por la concesión de cobertura contra todos los riesgos menos algunas excepciones concretas. También debería estudiarse la manera de simplificar el método de concesión de cobertura contra los riesgos de guerra. Todas estas reformas están destinadas a facilitar la comprensión y la interpretación de la cobertura del seguro, teniendo especialmente en cuenta su utilización internacional.

- 5) Se debería examinar la posibilidad de redactar una cláusula de pago provisional para aquellas situaciones en que dos o más aseguradores discuten cuál de ellos ha de asumir la responsabilidad de un siniestro.
- 6) Se debería modificar la norma según la cual es el valor convenido en la póliza el que determina los derechos de las partes a cualquier suma recuperada de terceros, norma que da como resultado la concesión a los aseguradores de una preferencia injusta en los casos en que el valor real del objeto asegurado sea superior al valor convenido.
- 7) Se recomienda que en todas las pólizas extendidas sobre una base de coaseguro se incluya una cláusula de «acuerdo de obligarse» para evitar que el asegurado tenga que demandar individualmente a cada uno de los aseguradores en caso de controversia. Además, todos los seguros internacionales en los que el asegurado y el asegurador o los aseguradores residan en países diferentes deberían contener una cláusula de jurisdicción, que fije un foro judicial conveniente para todos.
- 8) Se deberían eliminar los aspectos discriminatorios de la fórmula de acuerdo entre aseguradores de cascos (JHF).
- 9) Con respecto al seguro de cascos en particular, se recomienda que la cobertura «a todo riesgo» que se prevé en la cláusula de negligencia en buques de línea regular se haga asequible a todos los armadores que estén dispuestos a pagar la prima correspondiente. Por otra parte, tanto esa cláusula de negligencia como la cláusula «*Inchmaree*», debieran redactarse de forma que sea más fácil comprender lo que con ellas se pretende.
- 10) Se debería tratar de reducir algunas de las dificultades que supone la aplicación de una franquicia deducible por cada siniestro o accidente, cuando, por ejemplo, esas franquicias son especialmente elevadas, así como con respecto a su aplicación a los daños por temporal y a los gastos efectuados por el asegurado para aminorar el siniestro. También se sugiere el uso de cláusulas especiales para facilitar la aplicación del concepto de «cada accidente o suceso».
- 11) Por otra parte, se sugiere que la cláusula de coaseguro no forme parte normalmente de las pólizas de seguro de cascos.
- 12) Se debería eliminar la norma en virtud de la cual, en los casos en que el valor convenido en la póliza de seguro de cascos sea inferior al valor real del objeto asegurado, se reduce la indemnización pagadera por las contribuciones a la avería gruesa, los gastos de salvamento y los gastos del asegurado para aminorar el siniestro.
- 13) Se recomienda que en la cobertura de la responsabilidad por colisión que ofrece la *running down clause* (cláusula de colisión) se permita fijar un límite independiente a la responsabilidad del asegurado en virtud de esa cláusula, en lugar de hacer depender automáticamente ese límite del valor convenido en la póliza.
- 14) Se sugiere la eliminación de dos efectos potencialmente injustos de la *tender clause* (cláusula de licitación), a saber, el pago de una indemnización por el tiempo perdido cuando el asegurador exige ofertas adicionales, y la imposición de una penalidad cuando no se cumplan las condiciones de la cláusula aunque el asegurado no pueda hacerlo por circunstancias ajenas a su voluntad.
- 15) También se sugiere la inserción de una cláusula sobre pagos a cuenta en las pólizas de seguro de cascos.
- 16) Se debería efectuar una revisión de la base de indemnización por daños no reparados.
- 17) Se indica que es injusta para el armador, y debería, por lo tanto, modificarse, la cláusula que normalmente figurará en las pólizas de seguro de cascos y que niega al armador la calidad de «coasegurador» por la cuantía de su franquicia deducible, negándole así el derecho a participar proporcionalmente de las sumas recuperadas de terceros y dando en cambio preferencia al asegurador en estas recuperaciones.
- 18) Habría que simplificar la presentación de la cláusula 5 en las versiones F.P.A. y W.A. de las Cláusulas del Instituto para el seguro de la carga y quizás debiera ponerse más en armonía con la versión *All risks* (a todo riesgo), a fin de facilitar la comparación de sus respectivas coberturas. El «memorando» del formulario S.G. del Lloyd's debería incorporarse a las condiciones de la cláusula W.A. y eliminarse en todos los demás casos. También deberían indicarse claramente el alcance exacto de la cobertura en la versión «a todo riesgo» de la cláusula 5 en relación con la exclusión de las pérdidas normales de tránsito y de las consecuencias de la demora.
- 19) Se sugiere el establecimiento de cláusulas uniformes para cubrir los daños físicos resultantes de las demoras causadas por un riesgo asegurado.
- 20) Se debería prohibir el uso de las fórmulas de «subrogación» por las que se ceden de hecho a los aseguradores los derechos de los asegurados a repetir contra terceros por el pago de una indemnización concedida en virtud del seguro.

DESARROLLO DE UN RÉGIMEN JURÍDICO INTERNACIONAL  
DE SEGUROS MARÍTIMOSA.—La diversidad de los regímenes jurídicos  
nacionales

192. Como parte del análisis del régimen jurídico británico de seguros marítimos se han examinado también los criterios seguidos en otros sistemas jurídicos nacionales a fin de ampliar las perspectivas de aquel análisis y de facilitar la búsqueda de soluciones para el problema que se examina. De ese análisis comparativo se deduce que otros sistemas jurídicos nacionales enfocan con frecuencia de distinto modo determinados aspectos de los seguros marítimos. De hecho, y a pesar de los rasgos comunes que pueden discernirse en la mayoría de los regímenes jurídicos aplicables a los seguros marítimos todos ellos presentan numerosas diferencias de fondo entre sí y todas esas diferencias se reflejan en el tipo y el grado de protección que recibe el asegurado en virtud de su póliza de seguros.

193. Además de las comparaciones ya hechas en capítulos anteriores de este informe, a continuación se establecen algunas comparaciones adicionales que brindarán una más amplia visión del problema. Aunque no es posible enumerar todas las diferencias que separan unos de otros los distintos regímenes jurídicos de seguros marítimos, incluso un cotejo muy limitado de ciertos aspectos de algunos de ellos ilustrará ampliamente la complejidad del problema.

194. Ya se advierten divergencias, en cuanto a la cobertura de los seguros del casco, en las estipulaciones que rigen en diversos países la cobertura de la responsabilidad por colisión. Así por ejemplo, según las condiciones uniformes británicas<sup>178</sup> y las de la Société nationale d'assurances del Zaire<sup>179</sup>, la cobertura de la responsabilidad por colisión abarca normalmente hasta tres cuartas partes de la cuantía del siniestro, siempre que no sobrepase las tres cuartas partes del valor convenido del buque, suponiendo que éste no esté infraasegurado. En cambio, en las condiciones de Francia<sup>180</sup>, Noruega<sup>181</sup>, la República Federal de Alemania<sup>182</sup> y los Estados Unidos de América<sup>183</sup> se prevé ordinariamente una cobertura total y en las condiciones de la Argentina<sup>184</sup>, el porcentaje de cobertura será el que convengan las partes.

<sup>178</sup> Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado, cláusula 1 (véase el anexo II).

<sup>179</sup> Póliza de seguro marítimo de cascos, art. 12.

<sup>180</sup> Póliza francesa de seguro marítimo de cascos, art. 2.

<sup>181</sup> Plan noruego de seguros marítimos de 1964, art. 196.

<sup>182</sup> DTV-Kaskoklauseln 1978 de la Asociación de Aseguradores Marítimos Alemanes, art. 34, «Ersatz an Dritte».

<sup>183</sup> Cláusula de responsabilidad por colisión de las Cláusulas del Instituto Estadounidense para el seguro de cascos.

<sup>184</sup> Cláusula de responsabilidad civil, de la Cámara de Aseguradores Marítimos.

195. Por otra parte, en cuanto al tipo de colisiones cubiertas en las condiciones de Francia, Noruega, la República Federal de Alemania y el Zaire, la cobertura se extiende a la responsabilidad derivada de la colisión del buque asegurado con objetos fijos o con otros buques<sup>185</sup>. En cambio, en las condiciones británicas, estadounidenses y argentinas sólo se cubre la responsabilidad derivada de la colisión con otro buque, por lo que la cobertura de la resultante de colisión con un objeto fijo tendrá que concertarse con un club de P e I<sup>186</sup>.

196. Por lo que se refiere a otro aspecto de las diferencias en la cobertura de la responsabilidad por colisión, en las condiciones británicas, estadounidenses, noruegas y argentinas se concibe la cobertura de esa responsabilidad como contrato separado. Eso permite una recuperación por avería particular, cuya cuantía puede llegar a ser igual a la de la suma asegurada (es decir, al importe del seguro adquirido), y una recuperación por responsabilidad por colisión, con un límite máximo igual a la suma adicionalmente asegurada por ese concepto. En cambio, la póliza normal francesa uniforme de cascos ofrece únicamente una cobertura combinada, con un solo límite de recuperación (la suma asegurada), por lo que la reclamación por avería particular y la reclamación por colisión habrán de considerarse al mismo tiempo<sup>187</sup>.

197. Con respecto a las normas que rigen la prima pagadera por la cobertura del seguro, las diferencias entre los regímenes jurídicos de los diversos mercados pueden tener una gran influencia en el costo total que finalmente supondrá el seguro. Hay, por ejemplo, dife-

<sup>185</sup> Sin embargo, como ejemplo de los factores adicionales que hacen más difícil la comparación entre tan sólo dos series de condiciones, cabe citar un aspecto de las condiciones noruegas y francesas. Aun cuando esas condiciones son similares, puesto que ambas cubren las colisiones con objetos fijos, la póliza francesa cubre la responsabilidad derivada del uso de las cadenas y anclas del buque (párr. 2 del art. 2), mientras que las condiciones noruegas excluyen esa cobertura (apart. g del art. 194).

<sup>186</sup> La cobertura de la responsabilidad por colisión es, desde luego, infinitamente más compleja de lo que aparece en el presente examen. Si se desea una cobertura total, será necesario recurrir a algún tipo de cobertura P e I, ya que en la mayoría de las pólizas de seguro de cascos se excluyen diversos aspectos de las responsabilidades a que puede dar lugar una colisión, desde los daños a personas y la pérdida de vidas hasta las reclamaciones por contaminación.

<sup>187</sup> El asegurado puede, sin embargo, ampliar la cobertura, añadiendo las cláusulas XIII, XIV o XV y pagando una prima adicional.

Después de la publicación inicial del presente informe en 1978, la póliza francesa de seguro de cascos ha sido enmendada con el fin de crear un capital separado para reclamaciones en caso de responsabilidad por colisión, capital igual al valor pactado del buque. Véase el informe de la secretaría de la UNCTAD «Aspectos jurídicos y documentales del régimen jurídico francés del seguro marítimo» (TD/B/C.4/ISL/30), párr. 47.

rências en los enfoques dados en los distintos mercados al pago de la prima cuando ha habido sucesivamente varios siniestros indemnizables en virtud de una póliza de seguro marítimo (en teoría esto es válido tanto para los seguros de cascos como para los de carga). Según las condiciones uniformes británicas, estadounidenses y noruegas<sup>188</sup>, la suma asegurada se considera como límite de la responsabilidad del asegurador por cada accidente, por lo que cada uno de los siniestros que sucesivamente ocurran durante la duración de la póliza estará cubierto hasta la cuantía de dicha suma. Como resultado, es posible que la recuperación total por todos los siniestros sucesivos sea superior a la misma. En cambio, según las condiciones uniformes francesas para los seguros de cascos y de carga, la suma asegurada representa la responsabilidad total de los aseguradores por cada viaje, lo que significa que dicha suma va reduciéndose después de cada accidente que dé lugar a responsabilidad de los aseguradores, en función del valor monetario del siniestro producido. En el caso de pérdidas sucesivas, el valor total de las cuales sea superior a la suma asegurada en la póliza, el asegurado sólo podrá recuperar dicha suma asegurada<sup>189</sup>. No obstante, según la póliza uniforme francesa del seguro de cascos, los aseguradores acceden a reponer automáticamente toda la suma asegurada después de cada siniestro, a condición de que el asegurado pague una prima adicional. Un sistema algo similar parece existir en las condiciones de Argentina y del Zaire aplicables a los daños de cascos<sup>190</sup>, puesto que la suma asegurada limita la responsabilidad máxima del asegurador durante toda la duración de la póliza, previéndose, sin embargo, la reposición automática de esa suma previo pago de una prima adicional. Como resultado de esta diferencia de enfoque, un asegurado que tenga una póliza con condiciones similares a las francesas, argentinas o zairenses correrá el riesgo continuo de tener que pagar primas adicionales durante la vigencia de esa póliza, aunque, por otra parte, en un principio la prima de ésta habrá sido probablemente inferior a la que hubiera tenido que pagar de aplicarse las condiciones británicas, con las que desaparece el riesgo de tener que pagar aquellas primas adicionales.

198. Otra diferencia entre los diversos regímenes jurídicos nacionales, que afecta a los seguros de la carga, es la de la duración de la cobertura del seguro. Aunque ahora es corriente que la cobertura del seguro de carga abarque desde un lugar de tierra adentro hasta otro lugar de tierra adentro (en vez de desde el puerto de embarque hasta el puerto de destino), la aplicación de esa cobertura varía de un mercado nacional a otro.

199. Generalmente se considera que el seguro de carga de un punto de tierra adentro a otro de punto tierra adentro significa que la cobertura de ese seguro se aplica desde el lugar en que almacena el vendedor las mercancías aseguradas hasta el lugar en que va a almacenarlas el comprador. En el mercado de Londres, así como en los demás mercados que siguen el régimen jurídico británi-

co de seguros marítimos, este tipo de cobertura se conoce con el nombre de cobertura de almacén a almacén y se incluye en la cláusula de tránsito<sup>191</sup>. Aunque no es posible exponer los matices de la cobertura de almacén a almacén, a fin de ilustrar las posibles variaciones que presenta este tipo de cobertura ampliada en los diversos mercados nacionales se analiza a continuación un elemento de esa cobertura que puede compararse fácilmente. Si bien la mayoría de las condiciones nacionales ofrecen cobertura hasta el lugar de destino del envío con ciertas condiciones, esa cobertura ampliada hasta un punto de tierra adentro está generalmente sometida a un plazo, pasado el cual cesa la cobertura aunque las mercancías, estén todavía en camino. En las condiciones británica, estadounidenses, soviéticas y chinas ese plazo es de 60 días después de la descarga de las mercancías del buque que las ha transportado<sup>192</sup>. En las condiciones de Francia, Guinea y el Zaire se dispone que, aunque la cobertura de las mercancías que se encuentren en ciertas zonas determinadas del puerto continuará hasta 30 días después de su descarga del buque o de otro medio de transporte, ese período se reduce a 15 días cuando el destino es un punto de tierra adentro<sup>193</sup>. En las condiciones de Noruega, Suecia, México y Turquía se fija un plazo de 15 días desde la terminación de la descarga de las mercancías<sup>194</sup>. No obstante, en las condiciones de Suecia y de México se establece un plazo máximo de 30 días si el lugar de destino hasta el que estén aseguradas las mercancías se encuentra fuera de los límites del municipio en que está situado el puerto de descarga. En las condiciones de Dinamarca esa cobertura ampliada hasta un punto tierra adentro se limita a un plazo de ocho días contados a partir de la descarga de las mercancías o a 30 días a partir de la llegada del buque a su destino, a menos que se añada una cláusula especial de almacén a almacén que conceda una cobertura similar a la de las condiciones de Suecia y de México<sup>195</sup>.

200. La conclusión general obvia que puede derivarse de este análisis comparativo de sólo algunos aspectos de los seguros marítimos de cascos y de la carga es que el ámbito, el grado y el alcance de las condiciones de los seguros varían según los países, y que esas variaciones existen a pesar de la gran influencia que ejercen en el mercado internacional el sistema británico y, hasta cierto punto, el francés, de seguros marítimos.

<sup>191</sup> Cláusulas del Instituto para el seguro de la carga (cláusula 1). Véanse los anexos III, IV y V.

<sup>192</sup> Cláusulas del Instituto Estadounidense para el seguro de la carga, cláusula 1; Reglamento de seguros de mercancías durante el transporte, publicado por la Ingostraj, de la Unión Soviética, art. 3; cláusulas de transportes oceánicos de la Empresa popular de seguros de China, cláusula 3.

<sup>193</sup> Póliza francesa de seguro de la carga, art. 9; póliza guineana de seguro marítimo de la carga; póliza de seguro marítimo de la carga, publicada por SONAS, del Zaire.

<sup>194</sup> Plan noruego de seguros de transporte de mercancías, de 1967, art. 31 (en los casos en que las mercancías no se almacenen en el almacén del consignatario en el lugar de destino designado); Condiciones Generales de los seguros de mercancías, de la Asociación Sueca de Aseguradores Marítimos, apart. c del art. 5; cláusula de «bodega a bodega» para embarques marítimos de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros; y Condiciones Generales de la carga, póliza marítima de Turquía, cláusula 8.

<sup>195</sup> Véase Condiciones generales danesas, art. 9; y Asociación de Aseguradores Marítimos de Dinamarca, cláusula 108.

<sup>188</sup> Por ejemplo: Ley de 1906, art. 77; Plan noruego de seguros marítimos de 1964, art. 79.

<sup>189</sup> Póliza francesa de seguro de cascos, art. 31; póliza francesa de seguro de la carga, art. 27.

<sup>190</sup> Véase Condiciones Generales de la Póliza de Seguro de Cascos, publicadas por Antorcha, Compañía Argentina de Seguros, S.A., art. 7; póliza de seguro marítimo de cascos, publicada por SONAS, art. 23.

## B.—Importancia de la uniformidad en el seguro marítimo

201. Dado el carácter internacional del seguro marítimo, parece casi axiomática la necesidad de armonización de los regímenes jurídicos por los que se rigen los derechos y las obligaciones de las partes en los contratos de seguro que versan sobre el transporte y el comercio internacionales. Sin embargo, como ya se ha visto, a pesar de la existencia de un régimen jurídico del seguro marítimo que es prácticamente un régimen internacional *de facto*, las diferencias de contenido entre los regímenes jurídicos que regulan este tipo de seguro siguen siendo notables. Este aspecto también ha sido puesto de relieve por destacados especialistas internacionales del seguro marítimo<sup>196</sup>.

202. El hecho de que las operaciones de seguro marítimo estén sujetas a regímenes jurídicos nacionales divergentes tiene ciertas consecuencias para las partes en el contrato, en especial para el asegurado, que tendrá dificultades para hacerse una idea de la cobertura de los riesgos que ofrece un mercado de seguros extranjero. Estas dificultades pueden surgir, por ejemplo, cuando el asegurado es el consignatario de unas mercancías amparadas por un seguro contratado en el extranjero. Para ese consignatario es importante, evidentemente, conocer las condiciones del seguro a fin de determinar si responde o no a sus necesidades de cobertura. La misma situación se da cuando un armador contrata un seguro del casco en el extranjero.

203. La importancia de que el consignatario conozca los riesgos cubiertos por el seguro fue reconocida por algunos de los países que contestaron al cuestionario de la secretaría sobre el seguro de la carga. En algunas respuestas se indicó que, si bien para asegurar las importaciones se recurría a pólizas nacionales, en el caso de las exportaciones se solían utilizar las Cláusulas del Instituto a fin de evitar que el consignatario extranjero se viese confrontado con una cobertura de los riesgos desconocida, suscrita en el mercado nacional de seguros (véase la nota 23). A este respecto, el grado de uniformidad internacional conseguido por la influencia que ejercen en todos los países las condiciones británicas ha mitigado sin duda, aunque no ha eliminado totalmente, las dificultades que ocasiona a los asegurados la diversidad de regímenes jurídicos del seguro marítimo.

204. No obstante, es importante examinar en qué circunstancias tendrán que acogerse los asegurados a coberturas de los riesgos suscritas en mercados extranjeros, en particular en países en desarrollo. El 6 de noviembre de 1975, la Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio aprobó la resolución 9 (VII)<sup>197</sup> en la que hizo suyas las recomendaciones formuladas en el estudio de la secretaría de la UNCTAD sobre el seguro marítimo de la carga<sup>198</sup> relativas a la colocación de los riesgos marítimos de la carga en los mercados nacionales de seguros de los países en desarrollo. La tesis de la UNCTAD, enunciada en ese

documento<sup>199</sup> es la de que los países en desarrollo deben promover sus mercados de seguros marítimos y que, a este respecto, estaría justificado otorgar alguna protección a esa industria nacional incipiente siempre que sea con carácter temporal.

205. En consecuencia, la secretaría de la UNCTAD examinó en dicho estudio varios tipos de medidas de protección destinadas a fomentar la contratación del seguro de la carga en los mercados nacionales de los países en desarrollo. Así pues, los asegurados de los países en desarrollo que apliquen la estrategia de la UNCTAD sobre la contratación nacional de los seguros marítimos no se verán confrontados, por lo general, con una cobertura de los riesgos suscrita en un mercado de seguros extranjero, puesto que se pretende que esa cobertura se suscriba normalmente en el mercado interno. Por consiguiente, las ventajas dimanantes de la armonización internacional de los sistemas jurídicos teóricamente no afectarán de modo inmediato a esos asegurados.

206. En un estudio de la secretaría de la UNCTAD titulado «El seguro de grandes riesgos en los países en desarrollo»<sup>200</sup> se recomienda una política análoga de fomento de la cobertura de los riesgos en el mercado nacional en relación con el seguro del casco. La Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio hizo suyas las directrices formuladas en ese estudio, en virtud de su resolución 13 (VIII), de 9 de noviembre de 1977<sup>201</sup>. En esa resolución, la Comisión hizo suya la conclusión de que el aseguramiento de grandes riesgos en el mercado nacional es esencial para promover el sano desarrollo y crecimiento de la industria nacional de los seguros. Así, pues, cabe esperar que los armadores de los países en desarrollo normalmente recurrirán a su mercado nacional para la cobertura de sus riesgos y no contrarán sus seguros directamente en el extranjero.

207. Sin embargo, al determinar la medida en que los asegurados suscribirán la cobertura de sus riesgos en mercados de seguros extranjeros y, por lo tanto, hasta qué punto estarán interesados en la armonización internacional de los regímenes jurídicos del seguro marítimo, es menester tener en cuenta varios factores. En primer lugar, como se indicaba en el estudio antes mencionado (párr. 204) sobre el seguro marítimo de la carga, puede darse a menudo el caso, por lo que respecta a las importaciones, de que los países en desarrollo no estén interesados en exigir la contratación del seguro en el mercado nacional, por ejemplo, cuando se trata de envíos por concepto de ayuda o financiados con préstamos extranjeros. El gobierno puede en esos casos renunciar a su derecho a aplicar estrictamente la regla de la contratación nacional del seguro si esa renuncia permite obtener condiciones más favorables en las relaciones comerciales. Del mismo modo, en el caso del comercio entre países en desarrollo puede ser conveniente concertar acuerdos especiales en virtud de los cuales cada país asegure un porcentaje determinado del valor de las mercancías objeto de su intercambio. En otras situaciones, uno de los países en desarrollo puede haber adoptado

<sup>196</sup> Véase de Smet, *op. cit.*, pág. 529; y Dover, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses*, *op. cit.*

<sup>197</sup> Véase *Documentos Oficiales de la Junta de Comercio y Desarrollo, séptimo período extraordinario de sesiones, Suplemento N.º 2 (TD/B/590)*, anexo I.

<sup>198</sup> TD/B/C.3/120.

<sup>199</sup> *Ibid.*, párr. 203.

<sup>200</sup> TD/B/C.3/137.

<sup>201</sup> Véase *Documentos Oficiales de la Junta de Comercio y Desarrollo, 18.º período de sesiones, Suplemento N.º 3 (TD/B/684)*, anexo I.



disposiciones por las que se exija la contratación nacional del seguro en el caso de las exportaciones en vez de las importaciones. En todos esos casos, los consignatarios de países en desarrollo pueden muy bien depender de una cobertura de los riesgos suscrita en un mercado de seguros extranjero y están, por lo tanto, claramente interesados en la armonización de los regímenes jurídicos nacionales del seguro marítimo.

208. En segundo lugar, las recomendaciones de la UNCTAD acerca de la suscripción de la cobertura de los riesgos en el mercado interno están destinadas sólo a los países en desarrollo que tienen necesidad de desarrollar sus mercados nacionales de seguros. En consecuencia, esa reglamentación acerca de la contratación del seguro en el mercado nacional puede no ser apropiada para los países que ya disponen de un mercado de seguros fuerte y de mucha raigambre —como puede ocurrir en los países desarrollados de economía de mercado— y, por tanto, ofrecer la oportunidad de que los asegurados de esos países, consignatarios o armadores, suscriban la cobertura de sus riesgos en el extranjero. Análogamente como las disposiciones sobre la contratación de los seguros en el mercado nacional refuerza los mercados de seguros de los países en desarrollo y da lugar finalmente a mercados bien consolidados capaces de competir en el plano internacional, tales países pueden verse inducidos a suprimir esa reglamentación. Los asegurados de esos países pueden obtener en el extranjero la cobertura de sus riesgos o recibir envíos asegurados con arreglo a condiciones extranjeras y, en esas circunstancias, la armonización internacional de los regímenes jurídicos del seguro marítimo indudablemente les beneficiaría.

209. En una situación así, en la que existen muchos mercados competitivos y bien consolidados, incluso en los países en desarrollo, en los que el asegurado pueda obtener la cobertura de sus riesgos, sería conveniente que éste tuviera la oportunidad de comparar realmente las coberturas ofrecidas en los distintos mercados nacionales para formarse una idea de las diferencias entre las pólizas y ver cómo esas diferencias se reflejan en las condiciones que ofrecen tales coberturas. Sin embargo, a causa de las divergencias entre los distintos regímenes jurídicos nacionales por los que se rige el seguro marítimo, esta posibilidad de establecer una comparación se ve gravemente obstaculizada<sup>202</sup>. Del mismo modo, como se señala en la introducción a los cuadros de equivalencias prácticas entre los principales términos, cláusulas y condiciones de la cobertura ofrecida en distintos países para el seguro de la carga contra los riesgos del transporte internacional, publicados conjuntamente por la Unión Internacional de Seguros de Transportes y la Cámara de Comercio Internacional:

La cuestión del seguro marítimo y de transportes es uno de los problemas más delicados del comercio internacional. Ello se debe, no sólo a la diversidad de los tipos de seguro, sino también al hecho de que algunas cláusulas y expresiones que a primera vista pueden parecer sinónimas dan pie, en realidad, a ciertas divergencias de interpretación o de aplicación cuya importancia puede no ser percibida por quienes no estén plenamente familiarizados con esos términos<sup>203</sup>.

<sup>202</sup> En apoyo de este punto, véase Dover, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses*, op. cit., pág. 30.

<sup>203</sup> Unión Internacional de Seguros de Transportes y Cámara de Comercio Internacional, *Tables of Practical Equivalents of the Principal Terms, Clauses and Conditions of Cover used in Various Countries for the Insurance of Cargo against the Risks of International Transport*, 3.ª ed., Zurich, 1969, pág. 3.

210. Por lo tanto, desde el punto de vista del asegurado, la armonización internacional de los diversos regímenes jurídicos del seguro marítimo es un elemento importante del buen desarrollo de la competencia entre mercados. Este principio es válido tanto para los asegurados de países en los que actualmente existe competencia entre mercados como para los de países en desarrollo que pueden llegar a contar con mercados de seguros fuertes y bien consolidados y, por lo tanto, optar por suprimir las reglamentaciones nacionales que imponen la suscripción de la cobertura de los riesgos en el mercado interno.

211. Una última consideración que pone de relieve la utilidad de la armonización internacional de los regímenes jurídicos del seguro marítimo y que puede aplicarse en este momento es la que se refiere a otro aspecto de la resolución 9 (VII) de la Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio. En esa resolución la Comisión recomendaba que «... en vista de los problemas económicos de los países en desarrollo, convendría que, siempre que fuera posible y técnicamente factible, el seguro sobre las exportaciones de los países en desarrollo se colocara en los mercados de estos países». En relación con la aplicación de esa directriz, los países en desarrollo indudablemente se beneficiarían de la armonización internacional de los regímenes jurídicos del seguro marítimo; las pólizas de seguros emitidas por esos países gozarían de mayor aceptación internacional y los consignatarios extranjeros cubiertos por esas pólizas nacionales tendrían mejor conocimiento del contenido de las mismas.

212. Por lo que respecta a los aseguradores, la armonización de los diversos regímenes jurídicos nacionales del seguro marítimo sólo tendría interés para la distribución internacional de los riesgos en los casos en que las condiciones de las pólizas tuvieran su origen en un país que no fuera el del asegurador y, a este respecto, tal armonización no aporta indudablemente las mismas ventajas. En los acuerdos de reaseguro convencional, el convenio general que cubre los riesgos del seguro marítimo es muchas veces sólo uno de los seguros de un «conjunto» de distintos tipos de seguro, como el seguro contra incendios o el seguro de vehículos automóviles. En una situación de este género, lo que fundamentalmente importa al reasegurador es la relación entre las corrientes totales de primas y de indemnizaciones pagadas. Si el «conjunto» de contratos no da lugar a un excedente suficiente de las primas sobre las indemnizaciones, los convenios se revisarán o cancelarán. Se sostiene que la naturaleza misma de los reaseguros convencionales hace que las posibles variaciones de las condiciones de las pólizas por las que se rige el seguro original tengan una importancia relativamente secundaria. A este respecto, los reaseguradores suelen aceptar, dentro de los límites de suscripción y alcance previstos en el convenio, todos los riesgos aceptados por el asegurador original que estén comprendidos en el ámbito del convenio y, con arreglo a las prácticas contractuales vigentes, el reasegurador puede no tener nunca conocimiento de los distintos riesgos suscritos ni de la prima exigida. En otras palabras, son muchas las variables que pueden tener una repercusión mucho mayor en el éxito o el fracaso de un reaseguro convencional determinado, razón por la cual los términos exactos de las condiciones de las pólizas no constituyen el principal motivo de preocupación del reasegurador.

213. En cambio, en los casos de reaseguro facultativo que cubren grandes riesgos, como el seguro de cascos, se sostiene que las condiciones de las pólizas nacionales utilizadas por el asegurador original serán relativamente importantes para el reasegurador, «... porque es frecuente que, en virtud de los términos excesivamente amplios de una póliza normalizada, haya que pagar sumas considerables por pérdidas que se incluyeron involuntariamente dentro de su ámbito, pero que no se tuvieron en cuenta al fijar la prima»<sup>204</sup>. Por otra parte, los coaseguradores, en la medida en que se conciertan acuerdos de coaseguro en el plano internacional, es decir, en que hay varios coaseguradores situados en países diferentes que suscriben directamente una parte de un riesgo (véase el párr. 29), parecen tener un interés análogo en los términos exactos de las condiciones de las pólizas. Los aseguradores, tanto si son reaseguradores facultativos como coaseguradores, salvo que conozcan el régimen jurídico nacional que constituye la base de la cobertura del seguro de que se trate, habrán suscrito el riesgo sin saber exactamente en qué medida se han expuesto a una posible responsabilidad. Por consiguiente, en los casos en que haya un asegurador directo y un reasegurador o varios coaseguradores situados en países diferentes, la armonización de los regímenes jurídicos nacionales del seguro marítimo parece que aporta ventajas indudables. Tal como están las cosas, por supuesto, ya existe cierto grado de armonización resultante de la aplicación generalizada del régimen jurídico británico como base de muchos contratos de seguro de cascos.

214. En resumen, sin uniformidad internacional de los regímenes jurídicos nacionales del seguro marítimo, las operaciones internacionales de este ramo de los seguros, especialmente desde el punto de vista del asegurado, tropezarían con graves obstáculos. No obstante, el grado de uniformidad de los regímenes jurídicos conseguido en la práctica parece suficiente desde el punto de vista del asegurador y no parece que sea un gran impedimento para concertar acuerdos internacionales de reaseguro<sup>205</sup>. Ahora bien, desde el punto de vista del asegurado, las actuales divergencias entre los regímenes jurídicos nacionales plantean indudablemente problemas que podrían ser mitigados si hubiera una mayor armonización.

### C.—Creación de una base jurídica internacional para los contratos de seguro marítimo

215. Como ya se ha indicado, la naturaleza internacional del seguro marítimo implica necesariamente cierto grado de armonización internacional de los regímenes jurídicos que regulan los derechos y las obligaciones de las partes en los contratos de seguro que se conciertan en

<sup>204</sup> Véase el estudio de la secretaria de la UNCTAD «El seguro de grandes riesgos en los países en desarrollo» (TD/B/C.3/137), párr. 26.

<sup>205</sup> Sin embargo, esta situación reserva a veces algunas sorpresas a los reaseguradores cuando se les exige el pago de ciertas indemnizaciones imprevistas. Por ejemplo:

«Consta que el plan de seguros de determinado país escandinavo no se tradujo al inglés hasta que surgió un litigio que no pudo resolverse mientras los reaseguradores británicos no tuvieron ocasión de estudiar el plan en su propio idioma.»

Dover, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses*, op. cit., pág. 29.

la esfera del transporte y el comercio internacionales. La aplicación del régimen jurídico británico prácticamente como régimen jurídico internacional *de facto* del seguro marítimo demuestra esa necesidad. Con todo, el régimen jurídico pese a su condición de régimen internacional *de facto*, tiene las limitaciones inherentes a su carácter nacional. Aunque se ha aducido que, con motivo de la revisión de las Cláusulas del Instituto, se han celebrado consultas internacionales oficiosas entre diversos aseguradores<sup>206</sup>, la forma y el contenido generales de ese régimen jurídico siguen siendo en su mayor parte un producto nacional destinado a satisfacer necesidades nacionales en el marco de una legislación igualmente nacional. En consecuencia, la aplicación internacional de este régimen puede ser muchas veces incompatible con el derecho interno de otros países<sup>207</sup>. Por eso, los países en desarrollo a menudo se encontrarán virtualmente en la alternativa nada satisfactoria de aplicar al contrato del seguro marítimo el régimen jurídico británico o de elaborar un régimen jurídico que se ajuste más estrechamente a las leyes y los usos nacionales.

216. Cabe aducir que la tendencia es quizás favorable al aumento del número de las pólizas nacionales existentes a medida que se perfeccionan los mercados de seguros de los países en desarrollo y se generaliza la exigencia de una póliza de seguro más adecuada a las leyes y los usos internos de cada país. Las tentativas de algunos países en desarrollo de elaborar pólizas nacionales de seguro marítimo son una manifestación de esa tendencia<sup>208</sup>. Y parece que la tendencia a la adopción de pólizas nacionales distintas puede seguir afirmándose como consecuencia natural del desarrollo económico y jurídico de los países en desarrollo en la esfera marítima<sup>209</sup>, especialmente mientras las condiciones del mercado británico sigan existiendo como única opción internacional frente a la elaboración de pólizas nacionales.

217. Sin embargo, la elaboración de regímenes jurídicos nacionales de seguro marítimo crea dificultades al contribuir a la proliferación de regímenes jurídicos

<sup>206</sup> Véase, por ejemplo, V. Dover, *Analysis of Marine Insurance Clauses* (Londres, H. F. y G. Witherby Ltd., 1960), pág. 4.

<sup>207</sup> Véase, por ejemplo, el estudio de la secretaria de la UNCTAD «El seguro marítimo de la carga» (TD/B/C.3/120), párr. 247; así se indica también en la respuesta del Irak al cuestionario de la secretaria sobre el seguro marítimo de la carga.

<sup>208</sup> Recientemente, por ejemplo, se han iniciado, bajo los auspicios de la Federación General Árabe de Seguros, trabajos de elaboración de una póliza unificada árabe de seguro de la carga, mientras que, por ahora, la mayoría de los países árabes aplican las condiciones del mercado británico. Asimismo, el Brasil, que hasta hace muy poco aplicaba las condiciones del mercado británico o estadounidense, ha adoptado ahora una póliza nacional de seguro de cascos que incluye las principales cláusulas y condiciones aplicadas en el mercado británico, aunque modificadas para tener en cuenta la legislación interna.

<sup>209</sup> A este respecto, es interesante destacar un aspecto al que se hacía referencia en un precedente estudio sobre seguros de la secretaria de la UNCTAD, y que es el siguiente:

«Por otra parte, cuanto más pronto un país ha alcanzado su independencia política y económica, más rápidamente ha cesado la influencia jurídica de la Potencia colonizadora y ha habido más a menudo mayores posibilidades de adoptar soluciones originales. Esta observación se aplica sobre todo a los países latinoamericanos, que, aunque forman parte de un mismo sistema jurídico, tienen hoy día una gama bastante variada de sistemas de legislación y supervisión en materia de seguros.»

*Legislación y supervisión de seguros en los países en desarrollo* (publicación de las Naciones Unidas, N.º de venta: S.72.II.D.4), segunda parte, párr. 20.

diversos en una esfera de la actividad comercial que depende sobremedida de la existencia de cierto grado de uniformidad. Parece, por lo tanto, que interesaría a todo el sector de los seguros marítimos internacionales llegar a un acuerdo para dar a los contratos de seguro marítimo una base jurídica uniforme internacional que tuviese en cuenta los elementos económicos y jurídicos de más de un país a fin de que pudiera ser aceptada por el mayor número posible de países.

218. Por otra parte, parece necesario, además de ventajoso, que exista cierto grado de flexibilidad entre los diferentes regímenes jurídicos nacionales. Habida cuenta del actual grado de diversidad de las estructuras económicas, jurídicas y culturales de los distintos países, es inevitable que existan variaciones entre los regímenes jurídicos nacionales de seguro marítimo para atender a lo que se consideran necesidades de cada país.

219. A la luz de lo que antecede, se sugiere que se estudie detenidamente la posibilidad de dar a los contratos de seguro marítimo una base jurídica verdaderamente internacional que permita salvaguardar cierto grado de flexibilidad del mercado nacional sin perder las ventajas dimanantes de la uniformidad internacional. En varias de las respuestas a los cuestionarios de la secretaría de la UNCTAD sobre el seguro marítimo se apoya la adopción de medidas internacionales relativas al régimen jurídico de ese tipo de seguro<sup>210</sup>. A continuación se formulan algunas sugerencias para la adopción de tales medidas internacionales, con las que se trata de obtener las máximas ventajas de la uniformidad y la diversidad.

220. A fin de presentar las posibilidades de acción internacional de forma a la vez clara y completa, el concepto de régimen jurídico del contrato de seguro marítimo se divide en sus tres elementos principales: 1) el contrato de seguro, 2) las disposiciones legislativas nacionales vigentes, y 3) la práctica del mercado, especialmente en lo que se refiere a la liquidación de los siniestros<sup>211</sup>.

### 1. EL CONTRATO DE SEGURO

221. Como se ha señalado ya, las disposiciones contractuales por las que se rige la póliza de seguro marítimo constituyen la esencia misma del régimen jurídico del seguro marítimo y es en esta esfera en la que se pueden lograr los progresos más importantes hacia la armonización internacional. Al ocuparse de este aspecto del régimen jurídico conviene prestar una atención especial, no sólo al contenido de las disposiciones, sino también de manera específica a su forma, a fin de garantizarle la máxima claridad y eficacia en el ámbito internacional.

<sup>210</sup> Esas medidas internacionales comprendían: una mayor armonización o simplificación de determinados principios y cláusulas con respecto al seguro de la carga (Bélgica); una mayor uniformidad de procedimientos, en el caso del seguro de la carga, y la posibilidad de celebrar acuerdos internacionales, en el caso del seguro de cascos (Italia); la elaboración de disposiciones contractuales uniformes (El Salvador); la elaboración de un convenio internacional relativo al seguro de cascos (Kuwait y Venezuela); la enunciación en un convenio internacional de los derechos y las obligaciones de las partes en el contrato, y el logro de la uniformidad de las disposiciones contractuales y de los procedimientos de liquidación de siniestros (Uganda); así como el estudio de la posibilidad de la elaboración de un convenio internacional sobre cláusulas y modelos de pólizas (el Irán).

<sup>211</sup> Otros aspectos del régimen jurídico, como las decisiones judiciales, se examinan junto con estos elementos.

### a) Forma

222. Al estudiar la forma más apropiada que podría darse a esas condiciones uniformes de las pólizas, cabe mencionar los Planes noruegos —el Plan noruego de seguros marítimos de 1964 y el Plan noruego de seguros de transporte de mercancías de 1967 (véase la nota 46)— que constituyen un sistema sencillo y fácilmente aplicable en el ámbito internacional. Cada uno de estos planes, que cubren el seguro de cascos y el de la carga, respectivamente, es una especie de codificación de reglas generales sobre seguros lógicamente ordenadas en un documento unificado y que es adoptado en forma privada por los aseguradores marítimos en consulta con los diversos grupos de asegurados<sup>212</sup>. Esa ordenación unificada y lógica permite evitar las confusas repeticiones a que da lugar la formalización de una póliza mediante la adición de cláusulas separadas. La utilización de los Planes es facultativa y sus disposiciones se pueden modificar mediante pacto. En el seguro de casco, por ejemplo, la póliza modelo estipula concretamente que el contrato está sujeto a las disposiciones del Plan (aunque sin incluir efectivamente su texto), pero comprende también cierto número de cláusulas adicionales por las que se modifican determinadas disposiciones del Plan, ya sea sustituyéndolas por un texto totalmente nuevo, ya sea suprimiendo determinado párrafo de una disposición del Plan o bien complementando una disposición con un texto adicional.

223. Algunos otros regímenes jurídicos nacionales utilizan un sistema análogo para sentar las bases contractuales del seguro marítimo<sup>213</sup>, pero el sistema del Plan noruego ha sido señalado como una de las fórmulas más completas y modernas de este tipo. En el presente estudio se sugiere que se adopte un planteamiento semejante en la esfera internacional, mediante la creación de un «núcleo» jurídico (como se hace en el mercado de seguros noruego con la adopción de un «Plan») que constituiría la piedra angular de un sistema jurídico internacional en el que todas las variantes nacionales emanarían del núcleo. El núcleo propuesto podría consistir en condiciones uniformes de las pólizas, sin fuerza de obligar, que constituirían una especie de codificación prácticamente general de las reglas que rigen todos los aspectos principales del contrato de seguro marítimo, como en el caso de los Planes noruegos. Las condiciones uniformes de las pólizas que constituyesen el núcleo, al no tener fuerza obligatoria, podrían ser modificadas discrecionalmente para adaptarlas a las necesidades de cada mercado nacional. Sin embargo, a fin de salvaguardar el aspecto unificador del núcleo, sería preferible ajustarse a la práctica noruega y mantener inalteradas las condiciones uniformes de las pólizas que constituyesen el núcleo e introducir las modificaciones requeridas en cada mercado nacional como estipulaciones separadas en el formulario nacional de la póliza. De este modo, cuando se introdujeran modificaciones mediante la inclusión de cláusulas derogatorias en la póliza nacional, sería más fácil comparar las variantes resultantes con las

<sup>212</sup> Por ejemplo, la Asociación de Armadores de Noruega, el Comité de Clubs de Seguros Mutuos del Casco, la Federación de Asociaciones de Comercio de Noruega, la Federación de Industrias de Noruega y el Comité de Fletadores.

<sup>213</sup> Como en Suecia y la República Federal de Alemania (véase la nota 46).

de otros mercados nacionales, dado que todas las variantes emanarían de una base común y tendrían que ser específicamente designadas mediante cláusulas derogatorias del propio contrato. De ese modo, se lograría la ventaja principal de la uniformidad, es decir, un conocimiento más exacto de las condiciones del contrato, sin privar a los mercados nacionales de su derecho a establecer sus propias variantes.

#### b) Contenido

224. Hasta aquí sólo se ha tratado de la forma de esas condiciones uniformes internacionales; más difícil es el examen de su contenido. La utilización generalizada de las condiciones británicas ha sentado ya las bases de las condiciones uniformes internacionales. Sin embargo, la utilización de una póliza nacional para una función internacional plantea problemas, puesto que esa póliza responde primordialmente a las características jurídicas, culturales y económicas del país de emisión. En la medida en que la estructura jurídica, cultural y económica de otros países sea semejante a la del país emisor, una póliza nacional puede quizás ser utilizada fácilmente en el plano internacional. Con todo, tal vez sea demasiado pedir que una póliza nacional ejerza con éxito la función de póliza internacional para todos los países, especialmente para aquellos cuyas estructuras jurídicas, culturales y económicas sean diferentes. Desde este punto de vista, pues, hay sobradas razones para elaborar una póliza verdaderamente internacional, redactada pensando en más de un país y que resulte aceptable para un número de países aún mayor que el de los que actualmente aceptan las condiciones británicas.

225. Por otra parte, hay que reconocer que las condiciones británicas, a pesar de su base nacional, han alcanzado ya cierto rango internacional. La cuestión de si se debe seguir contando con ellas en su función internacional se plantea en términos de grado de urgencia. Las condiciones británicas representan un conjunto de cláusulas complejas y generalmente conocidas que pueden utilizarse inmediatamente. Por el contrario, la redacción desde el principio de nuevas condiciones internacionales puede exigir tiempo y esfuerzos que tal vez el sector de los seguros marítimos internacionales no esté dispuesto a aceptar. Una solución intermedia sería utilizar las Cláusulas del Instituto como base del nuevo conjunto de condiciones uniformes internacionales, introduciendo en ellas las modificaciones necesarias para que pudieran adaptarse a un grupo más amplio de países. También podría aprovecharse la ocasión para una simplificación general de las condiciones de las pólizas utilizadas en el seguro marítimo, como se sugiere en el capítulo V *supra*, y para lograr que esas condiciones se puedan traducir más fácilmente a otros idiomas.

226. En resumen, si se decide que las condiciones uniformes internacionales de las pólizas son convenientes, el contenido inicial de esas condiciones podría basarse en el régimen jurídico británico del seguro marítimo, modificado, según proceda, para ajustarlo a cuantos otros sistemas jurídicos, culturales y económicos sea razonablemente posible. Esta sugerencia, sin embargo, versa exclusivamente sobre el contenido de esas condiciones y constituye sólo una posibilidad cuyo objeto es facilitar el proceso de elaboración. Por lo que respecta a la forma de esas condiciones uniformes internacionales, la secretaría de la UNCTAD opina que el sistema bri-

tánico de la adición de cláusulas no es adecuado en el ámbito internacional si se quiere lograr un equilibrio entre las ventajas de la uniformidad y la flexibilidad. La secretaría considera conveniente más bien adoptar un «núcleo», como ocurre con los Planes noruegos de seguros marítimos, cuyas modificaciones sólo aparezcan en el modelo del contrato de seguro emitido en cada país. Lo que en definitiva se sugiere, pues, es adaptar el «contenido del sistema del Instituto», modificado según proceda, a algo análogo a la «forma del sistema noruego», sin eliminar la posibilidad de incorporar cualesquiera otras mejoras que puedan deducirse del análisis comparativo de otros sistemas.

#### c) Elaboración de un «comentario» para facilitar la interpretación de las condiciones uniformes internacionales

227. Si se decide elaborar un conjunto de condiciones uniformes internacionales para las pólizas de seguro marítimo, quizá sea conveniente estudiar la posibilidad de establecer unas directrices, en forma de un «comentario» a cada cláusula, para la interpretación de esas condiciones. Los comentarios de este tipo, aunque no suelen tener el mismo rango jurídico que las condiciones del propio contrato, pueden contribuir en gran medida a la interpretación de las cláusulas contractuales difíciles. Ello es especialmente pertinente en el ámbito internacional, ya que esas condiciones internacionales serán sin duda traducidas a varios idiomas y la existencia de un comentario explicativo contribuiría a que todas las traducciones ulteriores constituyesen un reflejo exacto de la intención original de los redactores. Además, la secretaría de la UNCTAD entiende que el recurso a un comentario bien redactado como elemento de interpretación contribuirá a que los órganos judiciales nacionales determinen más fácilmente la intención de los autores y restringirá el papel que las diversas concepciones jurídicas nacionales desempeñan a menudo en la interpretación de los instrumentos internacionales para su aplicación en la esfera interna.

228. Existen numerosos precedentes de ese tipo de comentario. Así, se tiene entendido que para la interpretación de los Planes noruegos de seguro marítimo se ha recurrido a los comentarios con buenos resultados. Cabe señalar que la traducción inglesa de las condiciones generales del seguro de cascos de Suecia ha sido también publicada con comentarios. Si bien debe reconocerse que tales *travaux préparatoires* a que tan estrechamente se asemeja el comentario propuesto, no son tenidos en los sistemas de *common law* en tanta estima como en los sistemas de derecho romano, conviene señalar que la Ley británica de seguros marítimos de 1906 incluye en su primer anexo una serie de «Reglas de interpretación de las pólizas». Es sabido, por otra parte, que la Asociación de Liquidadores de Averías del Reino Unido ha compilado para facilitar la liquidación de siniestros elementos interpretativos análogos de las cláusulas difíciles de las condiciones aplicadas en su país, aunque sin atribuirles el rango jurídico que en este estudio se sugiere se dé al comentario explicativo<sup>214</sup>.

<sup>214</sup> Véase, por ejemplo, Association of Average Adjusters, *Report of the General Meeting*, Londres, mayo de 1972, apéndice [informe del Comité Especial designado en el pleno de la Asociación, el 13 de mayo de 1971, para estudiar la interpretación de la expresión «each separate accident or occurrence» («cada accidente o suceso por separado»), que figura en las Cláusulas del Instituto para el seguro de cascos por tiempo determinado, 1.º de octubre de 1969 y 1.º de octubre de 1970].

229. Aun en el caso de que no se decidiera elaborar una serie de condiciones uniformes internacionales, la elaboración de un comentario para facilitar la interpretación de las disposiciones contractuales, según se sugiere en esta sección, constituiría una útil mejora en todo conjunto de condiciones nacionales que no disponga ya de elementos de interpretación equivalentes. Esta sugerencia es especialmente pertinente en lo que concierne a las condiciones británicas en vista de la aplicación internacional de tales cláusulas.

d) *Redacción de las condiciones uniformes internacionales y del comentario*

230. Para cumplir su finalidad, tales condiciones uniformes de las pólizas deben reunir dos requisitos, a saber, deben ser internacionalmente aceptables para aseguradores y asegurados y deben prever la posibilidad de una revisión ulterior, en caso necesario. Si no se da el primer elemento, las condiciones uniformes no serán aplicadas por las partes en las operaciones de seguros. Si no se da el segundo, tales condiciones uniformes dejarán muy pronto de guardar relación con las necesidades internacionales en materia de seguros y fomentarán la aparición de cláusulas nacionales diversas para subsanar esa carencia. Así pues, es necesario que un grupo internacionalmente representativo de especialistas del seguro marítimo procedentes de todas las regiones geográficas redacten el texto de las condiciones uniformes y lo revisen luego según convenga. En el mercado británico, el organismo correspondiente es el Comité de Cuestiones Técnicas y de Cláusulas, y en otros mercados nacionales de seguros existen organismos análogos.

231. Por lo que respecta a la constitución de ese grupo internacional de redacción, conviene tener en cuenta que muchos mercados nacionales recurren fundamentalmente para la redacción de las cláusulas a representantes de aseguradores, aunque algunos de éstos a veces consultan a sus correspondientes asegurados, en particular a los armadores, en el caso del seguro de cascos y a los organismos comerciales pertinentes que ordinariamente participan en ciertos tipos de seguro de la carga (véase el párr. 88). En todo caso, hay muchos mercados en los que los asegurados no participan regularmente en el proceso de redacción (véase, sin embargo, la nota 46), aunque en algunos de ellos se aplica un procedimiento en virtud del cual las cláusulas son redactadas por los aseguradores y, seguidamente, sometidas a los poderes públicos para su aprobación. Se sugiere que, si uno de los objetivos que se desean alcanzar es el de que las condiciones uniformes de las pólizas puedan ser aceptadas de manera general por todas las partes en el contrato de seguro, lo más apropiado sería prever la participación de representantes tanto de los asegurados como de los aseguradores.

## 2. DISPOSICIONES LEGISLATIVAS

232. Como se ha señalado anteriormente, los regímenes jurídicos por los que se rige el seguro marítimo resultan fundamentalmente de las disposiciones enunciadas en los propios contratos de seguro marítimo. En muchos derechos nacionales, la tendencia predominante de la legislación relativa al seguro marítimo es la de atribuir a las disposiciones legales aplicables, al menos en parte, carácter facultativo, es decir, que son susceptibles de modificación mediante pactos. En los casos

extremos, la aplicación de esas disposiciones es casi totalmente facultativa. En algunos de esos casos, las disposiciones del contrato de seguro marítimo prevalecen normalmente sobre gran parte o la totalidad de la legislación nacional (véase, sin embargo, la nota 46). En otros casos en que la legislación nacional tiene un número considerable de disposiciones de carácter facultativo, como la Ley británica sobre seguros marítimos de 1906 (véase la nota 45) la mayoría de esas disposiciones continúan rigiendo la relación contractual porque el contrato no contiene disposiciones que prevalezcan sobre aquéllas. Por el contrario, en el derecho francés se considera que algunas por lo menos de sus disposiciones legales sobre intereses asegurables, declaraciones precontractuales, fraude en la celebración del contrato, modificaciones de las circunstancias durante el contrato, doble seguro, negligencia del asegurado, litigios sobre si la pérdida resulta de riesgos marítimos o de guerra, efectos de la falta de pago de la prima y prescripción no admiten pacto en contrario<sup>215</sup>.

233. Por consiguiente, aunque es posible lograr cierto grado de uniformidad del derecho del seguro marítimo mediante la simple elaboración de condiciones uniformes de las pólizas en la forma antes expuesta, hay sin embargo, debido a la existencia en algunas legislaciones nacionales de importantes reglas imperativas que rigen la relación contractual, límites que las condiciones uniformes de las pólizas no pueden sobrepasar para conseguir la uniformidad jurídica. Esta situación plantea la cuestión de si deberían adoptarse disposiciones legislativas internacionales uniformes relativas al contrato de seguro marítimo para fomentar la uniformidad en lo que se refiere a la aplicación de las condiciones internacionales de las pólizas que se proponen.

234. En el ámbito interno, los regímenes jurídicos nacionales aparentemente comprenden disposiciones legislativas sobre el seguro marítimo por tres razones. La primera es la de asegurar el cumplimiento de una norma jurídica determinada que se considera de interés público. La segunda es la de proporcionar reglas para la interpretación de las disposiciones contractuales designadas. La tercera es la de establecer las normas que se consideran necesarias para regir la relación contractual en caso de silencio del contrato mismo. De ese estado de cosas en el orden interno se desprende que lo primero que hay que examinar es si existen ciertas normas jurídicas relativas al seguro marítimo que se consideren hasta tal punto esenciales para el interés público internacional que deba asegurarse su cumplimiento en todas las relaciones contractuales independientemente del acuerdo de las partes. No es posible examinar en el presente informe las reglas a las que debería conferirse carácter imperativo, puesto que, incluso limitándose a comparar los ordenamientos jurídicos británico y francés, se advierte la existencia de amplias diferencias de opinión en este punto según se desprende del párrafo 232 *supra*. Entendemos que la única manera de resolver esta cuestión es procediendo a un análisis minucioso de todas las leyes nacionales vigentes que regulan el seguro marítimo para determinar cuáles son las disposiciones que deben aplicarse imperativamente, a fin de que todos los países puedan después examinar esa lista y llegar a una transacción mutuamente aceptable.

<sup>215</sup> Véase la Ley francesa N.º 67-522, de 3 de julio de 1967, relativa al seguro marítimo, art. 2.

235. A este respecto, se ha afirmado que, en razón de la varia y muy técnica naturaleza del comercio marítimo y de la constante evolución de las prácticas y el nivel de tecnología en esta esfera, la regulación de la inmensa mayoría de las relaciones contractuales del seguro marítimo se debe dejar necesariamente al tenor de las estipulaciones del propio contrato de seguro. A causa de la relativa inflexibilidad y de la naturaleza permanente de las disposiciones legales, si se recurre sobre todo a las normas legislativas para configurar el complicado marco jurídico del contrato de seguro marítimo se corre el riesgo de que las reglas que se establezcan queden rápidamente anticuadas como consecuencia de la evolución de las necesidades de aseguradores y asegurados. El legislador nacional ha aparentemente reconocido este riesgo como se desprende de la proporción relativamente elevada de normas legales de carácter facultativo.

236. La segunda razón que puede inducir a adoptar disposiciones legislativas supone que se examine la conveniencia de establecer reglas legales para la interpretación de las disposiciones contractuales de seguro marítimo. No obstante, cabe considerar que las sugerencias formuladas anteriormente en este informe acerca de la elaboración de un «comentario» destinado a servir de pauta para la interpretación de las propuestas condiciones internacionales uniformes (véase la secc. 1 *c supra*) de las pólizas son suficientes a este respecto.

237. La tercera razón de la adopción de disposiciones legislativas requiere que se examine si es conveniente establecer normas legales por las que se rija la relación contractual a falta de estipulaciones contractuales expresas. Esto no es fundamentalmente más que un procedimiento para subsanar las omisiones de una relación contractual parcialmente configurada. A la luz de las sugerencias hechas anteriormente sobre la elaboración de unas condiciones internacionales uniformes de las pólizas, conviene tener presente que los contratos de seguro marítimo que se concierten con arreglo a ellas tendrán esas mismas condiciones internacionales como régimen supletorio. En otras palabras, teóricamente es posible elaborar un sistema jurídico plenamente autónomo en el marco de unas condiciones internacionales uniformes de las pólizas de tal índole que el riesgo real de lagunas en la relación contractual sea prácticamente nulo o, por lo menos, no sea mayor que si parte de las condiciones uniformes de las pólizas se convirtieran en normas legales.

238. En vista de las diversas consideraciones que, a la luz de la situación imperante en el orden interno, convendría tener en cuenta al establecer un marco legal para el contrato de seguro marítimo, entendemos que, en lo que se refiere a las condiciones internacionales uniformes de las pólizas que se proponen, tal vez no sea necesario crear un marco legal detallado como el que actualmente existe en muchos ordenamientos jurídicos nacionales. Antes por el contrario, las normas legales parecen necesarias sólo para asegurar la uniformidad internacional en lo concerniente a las reglas jurídicas imperativas vigentes en los distintos países. En lo que se refiere a esas reglas imperativas, se considera conveniente concertar un acuerdo internacional a fin de evitar el riesgo de que la uniformidad internacional resultante de la adopción de unas condiciones internacionales unifor-

mes de las pólizas quede desvirtuada por la diversidad de las leyes internas imperativamente aplicables.

239. La última cuestión por examinar en este contexto es la forma de tales disposiciones legislativas, en caso de que se estimen convenientes. Los métodos a que se suele recurrir a este respecto en el ámbito internacional son dos: el primero supone la celebración de una convención internacional con fuerza obligatoria y el segundo la elaboración de disposiciones legislativas modelo destinadas a ser promulgadas por cada país como parte de su ordenamiento jurídico interno. Teóricamente, el resultado final de ambos métodos es idéntico.

### 3. PRÁCTICAS DEL MERCADO CONCERNIENTES A LA LIQUIDACIÓN DE SINIESTROS

240. Además de las estipulaciones contractuales específicas de la póliza de seguro marítimo y de las normas legales que regulan esa pólizas, los regímenes jurídicos por los que se rige el seguro marítimo también están compuestos de reglas, usos y prácticas, muchas veces oficiales y otras extraoficiales, relativos a la transformación de la pérdida o el daño sobrevenidos a la cosa asegurada en una indemnización en efecto exigible por el asegurado. Como consecuencia de lo complejo e intrincado de la tecnología y los asuntos marítimos, no siempre es posible enunciar en la ley y en las condiciones de la póliza todas las reglas por las que puede regirse la liquidación de todos los siniestros que pueden surgir. En la liquidación de siniestros existe, pues, cierto grado de flexibilidad. En muchos mercados de seguros se ha tratado de lograr cierto grado de normalización en algunas de las esferas más importantes en que existe esa flexibilidad, como se desprende de los reglamentos que han adoptado para sus operaciones las Asociaciones de Liquidaciones de Averías del Reino Unido, el Canadá, el Japón y los Estados Unidos<sup>216</sup>. Asimismo, en el mercado de seguros francés, por ejemplo, la uniformidad de las prácticas de liquidación de siniestros en el ámbito nacional se consigue mediante el Comité Central de Aseguradores Marítimos de Francia, que regula los intereses comunes de los aseguradores franceses, en particular la liquidación de siniestros por los diversos *comités d'assureurs maritimes*<sup>217</sup>. A este respecto, parece que se podría lograr un grado de uniformidad de las prácticas de liquidación equivalente al conseguido mediante los reglamentos nacionales aplicables a esas operaciones incluyendo reglas de liquidación internacionalmente convenidas en el «comentario» propuesto sobre las condiciones internacionales uniformes de las pólizas. Como ocurre en el ámbito interno, esas reglas podrían, por supuesto, ser modificadas y se podrían agregar otras nuevas cuando fuera necesario.

<sup>216</sup> Para lograr la uniformidad se puede recurrir a otros medios; en el mercado japonés, por ejemplo, el Departamento de Siniestros de la Unión de Aseguradores de Cascos de Japón elabora reglamentos por los que se normalizan los procedimientos de liquidación de siniestros en el seguro del casco de las 20 compañías miembros. *Marine and Inland Transit Insurance in Japan*, Tokio, Instituto de Seguro de Cascos del Japón, 1979, pág. 111.

<sup>217</sup> Véase J. P. Gobare, *L'assurance maritime française: étude des polices*, 2.<sup>a</sup> ed., París, Argus, 1960, pág. 32; y G. Ripert, *Droit Maritime*, 4.<sup>a</sup> ed., vol. III, París, Rousseau et Cie, 1953, pág. 341.

## CAPÍTULO VII

### CONCLUSIONES

241. Como se ha visto en los capítulos II y IV del presente informe, las operaciones de seguro marítimo han cambiado radicalmente en los últimos 30 años. El más importante de esos cambios es la creciente tendencia de los mercados de seguros orientados hacia el ámbito nacional a interesarse cada vez más por la aceptación de riesgos en el plano internacional, a causa de la competencia entre mercados para hacerse con el consiguiente aumento de los ingresos por concepto de primas (directamente o por medio del reaseguro), de las mayores necesidades de contratación de seguros de una clientela más dispersa de propietarios de buques y de mercancías o de la necesidad de distribuir internacionalmente los riesgos. Así pues, lo que antes era una situación relativamente simple que interesaba a unos pocos mercados de seguros marítimos de los países desarrollados, orientados hacia el ámbito nacional, actualmente tiende, como consecuencia de la aparición de Estados independientes en los antiguos territorios coloniales y de la ampliación en esos nuevos Estados del número de aseguradores y asegurados autóctonos, a englobar unas relaciones contractuales cada vez más complejas entre asegurados, aseguradores, coaseguradores y reaseguradores a través de múltiples fronteras nacionales y culturales.

242. Por consiguiente, las operaciones internacionales de seguro marítimo están sometidas a nuevas influencias antes desconocidas. A este respecto, la aparición de nuevos mercados ha dado lugar a nuevas reivindicaciones de regímenes jurídicos que puedan ser fácilmente entendidos por los aseguradores y asegurados de cada país y adaptados a sus propias circunstancias. Muchos aseguradores y asegurados de nuevo cuño descubren que las prácticas y condiciones de la cobertura vigentes en los mercados tradicionales son inútilmente heterogéneas, engorrosas, complejas y vinculadas a antiguos procedimientos y formalidades que no pueden adaptarse fácilmente a sus propios sistemas ni considerar conformes a sus necesidades económicas. Sin embargo, el creciente grado de internacionalización de las relaciones contractuales del seguro marítimo ha intensificado al mismo tiempo las demandas de una armonización internacional de los distintos regímenes jurídicos. Como ya se ha señalado en el capítulo VI del presente informe, la armonización internacional de los regímenes jurídicos aportará claras ventajas, no sólo en algunos casos a los aseguradores, sino especialmente a los asegurados que a veces tienen que depender para la cobertura de sus riesgos de regímenes jurídicos extranjeros de seguro marítimo. Si no se logra cierta armonización de tales regímenes, los asegurados se verán obligados a conducir sus asuntos en la esfera del seguro marítimo sin contar con datos suficientes acerca del alcance de los riesgos cubiertos por el seguro.

243. Sobre todo, la aparición de nuevos y muy diversos aseguradores y asegurados da lugar a nuevas reivindicaciones de participación significativa en la determinación de la estructura y el funcionamiento del seguro marítimo. Aunque la influencia de esos círculos más amplios de aseguradores y asegurados en los planteamientos más tradicionales de los mercados dominantes es aún incipiente, sus posibilidades de desarrollo son grandes.

244. Como se ha demostrado en el presente informe, la evolución del régimen jurídico que regula la base contractual de las pólizas de seguro marítimo no ha corrido parejas con el desarrollo internacional de ese tipo de seguro. Aun cuando el seguro marítimo tiene actualmente una base amplia internacional, no se han adoptado formalmente todavía condiciones de las pólizas ni convenciones internacionales que integren el cuerpo de normas necesario para la regulación y armonización internacionales de tales contratos. Como se ha señalado, en muchos mercados nacionales se ha adoptado hasta cierto punto, cierto régimen jurídico nacional del seguro marítimo como régimen jurídico internacional *de facto* para suplir la carencia creada por la falta de un acuerdo en regla.

245. Aunque la aplicación de este régimen nacional como régimen jurídico internacional *de facto* ha servido para paliar algunos de los efectos más perjudiciales de la absoluta inexistencia de uniformidad internacional, la continuación de su utilización de modo indefinido plantea algunos problemas. En primer lugar, ese régimen jurídico no ha sido creado en un órgano internacionalmente representativo, sino más bien en un contexto nacional con objeto de satisfacer necesidades nacionales. Eso significa que ni los países en desarrollo ni ninguno de los demás países, tanto socialistas como países desarrollados de economía de mercado, han participado en su configuración inicial ni en su desarrollo ulterior<sup>218</sup>. Su carácter nacional le impide servir debidamente de auténtica base jurídica internacional del contrato de seguro marítimo, adaptable a las circunstancias respectivas de todos los miembros de la comunidad internacional, a causa de los problemas que suscita la aplicación de un régimen jurídico que no puede ser siempre fácilmente adaptado a las circunstancias económicas y jurídicas de cada país, ni comprendido por todos ellos. En el capítulo VI del presente informe se señaló, a este respecto, que la falta de una base jurídica internacional del seguro marítimo formalmente establecida puede favorecer el mantenimiento de regímenes jurídicos nacionales

<sup>218</sup> Con excepción de algunos mercados del seguro marítimo a los que a veces se consulta, de acuerdo con las circunstancias, acerca de la introducción o revisión de algunas cláusulas.

diversos, cuando no la creación de otros nuevos. Como se ha indicado ya, incluso las modalidades existentes de los diferentes regímenes jurídicos nacionales del seguro marítimo son tan complejas que es muy difícil determinar sus efectos sobre los derechos y las obligaciones de las partes en el contrato de seguro marítimo y la cuantía de la indemnización exigible. Por eso, en el presente informe se sugiere que la creación de una base jurídica verdaderamente internacional de los contratos de seguro marítimo, adaptada a las diferentes estructuras económicas y jurídicas de los miembros de la comunidad internacional, facilitaría en gran medida el desarrollo ordenado de las operaciones internacionales de seguro marítimo.

246. Otro factor que puede impedir que siga aplicándose durante mucho tiempo el actual régimen jurídico internacional *de facto*, además de su carácter nacional, es la falta de consultas formales y periódicas con los representantes de los asegurados acerca de la continua evolución de ese régimen<sup>219</sup>. Este aspecto unilateral del régimen jurídico, cuya elaboración depende exclusivamente del asegurador, es posible que no presente ningún inconveniente en el mercado nacional en el que estaba destinado a ser aplicado, pero, como se ha indicado en el capítulo V del presente informe, no siempre da lugar a un equilibrio satisfactorio de los intereses de las distintas partes, especialmente a la luz de la amplia variedad y dispersión de la clientela que utiliza un régimen jurídico internacional. Por ello, como se ha sugerido en el capítulo VI del presente informe, parece conveniente institucionalizar procedimientos internacionales de consulta, en los que participen representantes de las dos partes en el contrato de seguro marítimo, a fin de garantizar que la base jurídica internacional de tales contratos responda debidamente a las necesidades de todas las partes contratantes en todo el mundo.

247. Conviene subrayar que el presente informe no debe ser interpretado como un ataque contra ningún mercado determinado de seguros marítimos o su régimen jurídico, ni contra el comportamiento en general de los aseguradores marítimos. Tal interpretación haría caso omiso de la contribución que los principales mercados tradicionales han aportado a la elaboración del seguro marítimo. Por otra parte, la secretaría no ha observado que exista un descontento fundamental, universalmente manifestado, por la forma en que, en general, operan internacionalmente los aseguradores marítimos<sup>220</sup>.

248. Tampoco debe entenderse que este informe deja entrever las deficiencias de un régimen jurídico determinado en su ámbito nacional, ni que dicta las modificaciones que deben introducirse en él. Aunque en el capítulo V se han analizado ciertos aspectos del régimen jurídico que se aplica en un importante mercado de seguros marítimos, ese análisis debe ser interpretado en su propio contexto. En su mayor parte, el análisis con-

tenido en dicho capítulo versa sobre aspectos específicos del régimen jurídico aplicado en ese mercado determinado en los casos en que se estima que, en el plano internacional, se podría lograr una mayor simplicidad y claridad de los documentos contractuales y un mejor equilibrio de los intereses de las partes. Este análisis se ha llevado a cabo porque ese régimen jurídico nacional ha adquirido carácter internacional y porque, a los efectos de su aplicación en ese ámbito, su forma y contenido interesan a la comunidad internacional. A este respecto, las sugerencias formuladas a raíz de dicho análisis pueden ser útiles a la comunidad internacional en relación con la elaboración formal, de común acuerdo, de un marco jurídico internacional para los contratos de seguro marítimo, como se sugiere en el capítulo VI.

249. Por lo que respecta a la elaboración de una base jurídica internacional para los contratos de seguro marítimo, en el capítulo VI del presente informe se da a entender fundamentalmente que el actual estado de cosas, es decir, la aplicación de un régimen nacional prácticamente como régimen internacional *de facto*, constituye un remedio momentáneo, aceptable a corto plazo porque, en conjunto, se trata de un régimen nacional de calidad y nivel técnico suficiente que, por razones en parte históricas y en parte económicas, es bastante conocido generalmente, pero sobre todo porque no existe otra opción satisfactoria a la que se pueda recurrir inmediatamente. En el presente informe se sugiere que, en realidad, existe esa otra opción satisfactoria si no se rechazan enteramente los resultados logrados hasta ahora sino que se recurre a ese régimen nacional para que sirva de base, consolidándolo mediante la utilización de sus elementos positivos y la introducción de los elementos positivos de otros regímenes jurídicos, y se le somete en un organismo internacional, como se ha sugerido en el informe, a una revisión y simplificación generales. Entendemos que, de ese modo, se podrían atender más satisfactoriamente las necesidades de un mayor número de países, contrarrestando así las fuerzas que impulsan a la elaboración de regímenes nacionales distintos y, es de esperar, ampliando aún su ámbito de aplicación, no como régimen jurídico nacional del seguro marítimo, sino como base jurídica internacional de todos los contratos de ese tipo de seguro.

250. Una última consideración que cabe tener presente en relación con el establecimiento de una base jurídica internacional de los contratos de seguro marítimo es la que se refiere a las características del transporte en cuyo marco se contrata ese seguro. En el caso específico del seguro de las mercancías transportadas, conviene recordar que el transporte marítimo es sólo un eslabón de una cadena que puede abarcar también los modos de transporte aéreo y terrestre. Por lo general, los formularios de las pólizas de seguro marítimo de la carga tienen en cuenta la necesidad de un seguro del transporte multimodal mediante la inclusión de una cobertura de almacén a almacén (véanse los párrs. 82, 198 y 199). Ahora bien, esas coberturas de los riesgos del transporte multimodal están generalmente relacionadas con el transporte marítimo y basadas en su mayor parte en las disposiciones legales concernientes al seguro marítimo. Así pues, en lo que se refiere al establecimiento de una base jurídica internacional para los contratos de seguro marítimo, aunque el ámbito del presente informe y las recomendaciones que en él se hacen se circunscriben a ese tipo de seguro, convendría examinar sin embargo, en

<sup>219</sup> Con excepción de las cláusulas comerciales especiales mencionadas en el capítulo IV.

<sup>220</sup> Para corregir ciertos equívocos que se han producido después de la publicación inicial del presente informe en cuanto al significado de esta frase, se debe puntualizar que se refiere a la manera en que los aseguradores operan —es decir, a la manera en que realizan sus operaciones cotidianas, a la cuestión de si atienden las reclamaciones justificadas, etc.— y que, por lo tanto, no guarda relación con las quejas relativas a los formularios de la pólizas de seguros que se utilizan.



el caso del seguro de la carga, la conveniencia de establecer una base jurídica para todos los contratos de seguro de transporte que tuviese en cuenta todos los diferentes modos de transporte y no dependiese de la existencia de un modo determinado como parte de toda la cadena de transporte. Cabe pensar, a este respecto, que esa base jurídica de los contratos de seguro de transporte podrían satisfacer mejor las necesidades del desarrollo del transporte multimodal internacional.

251. En conclusión, tal vez sea conveniente proceder a un nuevo estudio más detallado de las posibilidades de elaboración de una base jurídica internacional de los contratos de seguro marítimo. Por consiguiente, como primera medida, se sugiere que se convoque un grupo especial integrado por expertos oficiales y del sector de los seguros, representativo de los aseguradores y de los asegurados del casco y de la carga, para estudiar más a fondo esta materia e informar al respecto al Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo. El cometido de ese grupo especial de expertos podría ser el siguiente:

i) Examinar las condiciones y prácticas vigentes relativas a las pólizas nacionales de seguro marítimo para determinar la conveniencia y la viabilidad de elabo-

rar de común acuerdo y de modificar cuando sea necesario, sobre una base internacionalmente representativa que abarque todo el sector de los seguros, una serie de condiciones internacionales uniformes de carácter general en materia de pólizas, teniendo en cuenta las sugerencias que con respecto a su forma y contenido se hacen en los capítulos V y VI del presente informe; y

ii) Examinar las leyes nacionales vigentes sobre seguro marítimo para determinar la conveniencia y la viabilidad de elaborar una convención o un acuerdo internacionales, teniendo en cuenta las sugerencias que se hacen en el capítulo VI del presente informe acerca de la conveniencia de lograr la uniformidad de las diversas normas imperativas nacionales aplicables a los contratos de seguro marítimo.

Asimismo se podría pedir al grupo especial de expertos que examinara a la luz de las consideraciones antes expuestas sobre el seguro de la carga en el ámbito del transporte multimodal, la conveniencia y viabilidad de establecer una base jurídica para todos los contratos de seguro de transporte relativos a mercancías en tránsito.

Anexo I

LLOYD'S S.G. FORM

Lloyd's S.G.  
policy.

BE IT KNOWN THAT as well in  
own name as for and in the name and names of all and every other person  
or persons to whom the same doth, may, or shall appertain, in part or in  
all doth make assurance and cause  
and them, and every of them, to be insured lost or not lost, at and from

Upon any kind of goods and merchandises, and also upon the body, tackle,  
apparel, ordnance, munition, artillery, boat, and other furniture, of and in  
the good ship or vessel called the  
whereof is master under God, for this present voyage,  
or whosoever else shall go for master in the said ship, or by whatsoever  
other name or names the said ship, or the master thereof, is or shall be  
named or called; beginning the adventure upon the said goods and  
merchandises from the loading thereof aboard the said ship,

upon the said ship, &c.

and so shall continue and endure, during her abode there, upon the said  
ship, &c. And further, until the said ship, with all her ordnance, tackle,  
apparel, &c., and goods and merchandises whatsoever shall be arrived  
at

upon the said ship, &c., until she hath moored at anchor twenty-four hours  
in good safety; and upon the goods and merchandises, until the same be  
there discharged and safely landed. And it shall be lawful for the said  
ship, &c., in this voyage, to proceed and sail to and touch and stay at any  
ports or places whatsoever

without prejudice to this insurance. The said ship, &c., goods and mer-  
chandises, &c., for so much as concerns the assured by agreement between  
the assured and assurers in this policy, are and shall be valued at

[Sue and  
labour clause.]

[Waiver  
clause.]

Touching the adventures and perils which we the assurers are contented  
to bear and do take upon us in this voyage: they are of the seas, men of  
war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and  
countermart, surprisals, takings at sea, arrests, restraints, and detainments  
of all kings, princes, and people, of what nation, condition, or quality  
soever, barratry of the master and mariners, and of all other perils, losses,  
and misfortunes, that have or shall come to the hurt, detriment, or damage  
of the said goods and merchandises, and ship, &c., or any part thereof.  
And in case of any loss or misfortune it shall be lawful to the assured,  
their factors, servants and assigns, to sue, labour, and travel for, in  
and about the defence, safeguards, and recovery of the said goods and  
merchandises, and ship, &c., or any part thereof, without prejudice to this  
insurance; to the charges whereof we, the assurers, will contribute each  
one according to the rate and quantity of his sum herein assured. And it  
is especially declared and agreed that no acts of the insurer or insured in  
recovering, saving, or preserving the property insured shall be considered  
as a waiver, or acceptance of abandonment. And it is agreed by us, the  
insurers, that this writing or policy of assurance shall be of as much force  
and effect as the surest writing or policy of assurance heretofore made in  
Lombard Street, or in the Royal Exchange, or elsewhere in London. And  
so we, the assurers, are contented, and do hereby promise and bind our-  
selves, each one for his own part, our heirs, executors, and goods to the  
assured, their executors, administrators, and assigns, for the true per-  
formance of the premises, confessing ourselves paid the consideration due  
unto us for this assurance by the assured, at and after the rate of

IN WITNESS whereof we, the assurers, have subscribed our names and  
sums assured in London.

[Memo-  
randum.]

.. N.B.—Corn, fish, salt, fruit, flour, and seed are warranted free from  
average, unless general, or the ship be stranded—sugar, tobacco, hemp,  
flax, hides and skins are warranted free from average, under five pounds  
per cent., and all other goods, also the ship and freight, are warranted free  
from average, under three pounds per cent. unless general, or the ship be  
stranded.

# INSTITUTE TIME CLAUSES HULLS

1. It is further agreed that if the Vessel hereby insured shall come into collision with any other vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision for
  - (i) loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel,
  - (ii) delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon, or
  - (iii) general average of salvage of or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon,
 the Underwriters will pay the Assured such sum or sums, proportion of three-fourths of such sum or sums so paid as their respective shares, hereinafter referred to as the value of the Vessel hereby insured, provided always that their liability in respect of any one such collision shall not exceed their proportion, which shall be three-fourths of the value of the Vessel hereby insured, and in cases in which with the prior consent in writing of the Underwriters, the liability of the vessel has been contested or proceedings have been taken to limit liability, the Assured shall thereupon pay a like proportion of three-fourths of the cost which they will also pay a like proportion of three-fourths of the costs which the vessel becomes, limited by law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities as if the Owners of each vessel had been compelled to pay the Owners of the other of such vessels such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of such collision.
 

*Provided always that this clause shall in no case extend or be deemed to extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for or in respect of:—*

  - (a) *in removal or disposal, under statutory powers or otherwise, of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever,*
  - (b) *any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels,*
  - (c) *the cargo or other property on or in the vessel,*
  - (d) *loss of life, personal injury or illness.*
2. Should the Vessel hereby insured come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this Policy as they would have if the other vessel entirely the property of Owners not interested in the Vessel hereby insured; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.
  3. (a) The Vessel is covered subject to the provisions of this Policy at all times and has leave to sail, navigate with or without pilots, to go on trial trips and to assist and tow vessels or craft in distress, but it is warranted that the Vessel shall not be towed, except as is customary or to the first safe port or place when in need of assistance, undertake towage or salvage services under a contract previously arranged by the Assured and/or Owners and/or Managers and/or Charterers. This clause shall not exclude customary towage in connection with loading and discharging.
    - (b) In the event of the Vessel being employed in trading operations which entail cargo loading or discharging at sea from or into an inflatable (not being a barge, lighter or similar harbour or inshore craft) no claim shall be recoverable under this insurance for loss of or damage to the Vessel or any other vessel arising from such loading or discharging operations, including the vessel approaching, lying alongside and leaving, unless previous notice that the Vessel is to be employed in such operations has been given to the Underwriters and any amended terms of cover and any additional premium required by them have been agreed.
  4. Should the Vessel at the expiration of this Policy be at sea or in distress or at a port of refuge or of call, she shall, provided previous notice be given to the Underwriters, be held covered at a *pro rata* monthly premium to her port of destination.
    5. Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality, towage, salvage services or date of sailing, provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of news and any amended terms of cover and any additional premium required by them be agreed.
    6. If the Vessel is sold or transferred to new management then unless the Underwriters agree in writing to continue the insurance this Policy shall become cancelled from the date of transfer, unless the Vessel shall cargo on board and has already sailed from her loading port or is at sea in ballast, in either of which cases such cancellation shall, if required, be suspended until arrival at final port of discharge if with cargo, or at port of destination if in ballast. A *pro rata* daily return of premium shall be made. This clause shall prevail notwithstanding any provision in the Policy (any type) or printed in the Policy inconsistent therewith.
    7. This insurance includes loss of or damage to the subject matter insured directly caused by:—
      - (a) Accidents in loading, discharging or shifting cargo or fuel
      - (b) Explosions on shipboard or elsewhere
      - (c) Breakdown of an accident or elsewhere

- Interest comprised in recoveries shall be apportioned between the Assured and the Underwriters, taking into account the sums paid by Underwriters and the dates when such payments were made, notwithstanding that, by the addition of interest the Underwriters may receive a larger sum than they have paid.
13. Grounding in the Panama Canal, Suez Canal, Manchester Ship Canal or its connections, River Mersey above Rock Ferry Slip, River Plate (above Pedro River), the North Basin Buenos Aires to the mouth of the San Yonkale Bar, shall not be deemed to be a stranding.
  14. No claim shall in any case be allowed in respect of scaping or painting the Vessel's bottom.
  15. No claim shall be allowed in particular average for wages and maintenance on the Master, Officers and Crew, or any member thereof, except when incurred solely for the necessary removal of the Vessel from one port to another for repairs, or for trials for average repairs, and then only for such wages and maintenance as are incurred whilst the Vessel is under way. However, this Policy shall bear only that proportion of such wages and maintenance that the cost of repairs at the respective port recoverable under this Policy bears to the total cost of work done at the repair port.
  16. In no case shall the Underwriters be liable for unpaired damage in addition to a subsequent total loss sustained during the period covered by this Policy or any extension thereof under Clause 4.
  17. In ascertaining whether the Vessel is a constructive total loss the insured value shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the Vessel or wreck shall be taken into account.
 

No claim for constructive total loss based upon the cost of recovery and/or repair of the Vessel shall be recoverable hereunder unless such cost would exceed the insured value.
  18. In the event of total or constructive total loss no claim to be made by the Underwriters for freight whether notice of abandonment has been given or not.
    19. In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this Policy, notice shall be given to the Underwriters prior to survey and also, if the Vessel is abroad, to the nearest Lloyd's Agent so that a surveyor may be appointed to represent the Underwriters should they so desire. The Underwriters shall be entitled to decide the port to which the Vessel shall proceed for docking or repair (the actual additional expense of voyage arising from compliance with the Underwriters' requirements being refunded to the Assured) and shall have a right of veto concerning a place of repair or a repairing firm. The Underwriters may also, at their tenders or may require further tenders to be taken for the repair of the Vessel. Where a tender so taken is accepted with the approval of the Underwriters an allowance shall be made at the rate of 30% per annum on the insured value for the time lost between the despatch of the invitations to tender and the acceptance of a tender to the extent that such time is lost solely as the result of tenders having been taken and provided that the tender is accepted without delay after receipt of the Underwriters' approval.
 

Due credit shall be given against the allowance as above for any amount recovered:—

      - (a) In respect of fuel and stores and wages and maintenance of the Master, Officers, Crew or any member thereof allowed in general or particular average;
      - (b) loss of profit and/or running expenses, of damages for detention and/or for the period covered by the tender allowance and any part thereof.
 Where a part of the cost of average repairs other than a fixed deductible is not recoverable from the Underwriters the allowance shall be reduced by a similar proportion.
 

In the event of failure to comply with the conditions of this clause, 15% shall be deducted from the amount of the ascertained claim.
    20. Additional insurances as follows are permitted:—
      - (a) *Disbursements, Managers' Commissions, Profits or Excess or Increased Value of Hull and Machinery.* A sum not exceeding 10% of the value stated herein.
      - (b) *Freight, Chartered Freight or Anticipated Freight, insured for time.* A sum not exceeding 25% of the value as stated herein less any sum insured, however described, under Section (a).
      - (c) *Freight or Hire, under contracts for voyage.* A sum not exceeding the gross freight or hire for the current cargo passage and next succeeding intermediate ballast passage plus the charges of insurance, a preliminary and an average charter where payment is made on a time basis, the sum permitted for charter shall be calculated on the estimated duration of the voyage subject to a limitation of two cargo passages as laid down herein. Any sum insured under Section (b) to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the freight or hire is advanced or prepaid by freight if the vessel sails in ballast and not under Charter. A sum not exceeding the amount of the freight or hire advanced or prepaid by freight if the vessel sails in ballast and not under Charter.

Shipboard or elsewhere  
bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull  
Negligence of Master Officers Crew or Pilots  
Negligence of repairers provided such repairers are not Assured(s) hereunder  
(b) Contact with aircraft  
Contact with any land conveyance, dock or harbour equipment or installation  
Earthquake, volcanic eruption or lightning  
provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers.  
Masters Officers Crew or Pilots not to be considered as part Owners within the meaning of this clause should they hold shares in the Vessel.

8. General average and salvage to be adjusted according to the law and practice obtaining at the place where the adventure ends, as if the contract of affreightment contained no special terms upon the subject, but where the contract of affreightment so provides the adjustment shall be according to York-Antwerp Rules.  
When the Vessel sails in ballast, not under charter, the provisions of the York-Antwerp Rules, 1950 (excluding Rules XX and XXI) shall be applicable to the place of departure until the arrival of the Vessel at the first port or place hereafter other than a port or place of refuge or a port or place of call for bunkering only. If at any such intermediate port or place there is an abandonment of the adventure originally contemplated the voyage shall thereupon be deemed to be terminated.

9. (a) In the event of expenses being incurred pursuant to the Suing and Labouring Clause, the liability under this Policy shall not exceed the proportion of such expenses that the amount insured hereunder bears to the value of the Vessel as stated herein, or to the sound value of the Vessel at the time of the occurrence giving rise to the expenditure if the sound value exceeds that value. Where the Underwriters have admitted a claim for total loss and property insured by this Policy is saved, the foregoing provisions shall not apply unless the expenses of suing and labouring exceed the value of such property saved and then shall apply only to the amount of the expenses which exceed such value.  
(b) Where a claim for total loss of the Vessel is admitted under this Policy and expenses have been reasonably incurred in saving or attempting to save the Vessel and other property on board there are no proceeds, or the expenses exceed the proceeds, then this Policy shall bear a *pro rata* share of such proportion of the expenses, or of the excess of the proceeds, as the case may be, as may reasonably be regarded as having been incurred in respect of the Vessel; but if the Vessel is insured for less than its sound value at the time of the occurrence giving rise to the expenditure, the amount recoverable under this clause shall be reduced in proportion to the underinsurance.

10. Average payable without deduction new for old, whether the average be particular or general.  
11. In the event of a claim for loss of or damage to any boiler, shaft, machinery or associated equipment, arising from any of the causes enumerated in Clause 7(a), attributable to the peril or in whole to negligence of Master Officers or Crew and recoverable under this insurance only by reason of Clause 7, then the Assured shall, in addition to the deduction, also bear in respect of each accident or occurrence an amount equal to 10% of the balance of such claim. This clause shall not apply to a claim for total or constructive total loss of the Vessel.

12. No claim arising from a peril insured against shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence (including claims under the Running Down and Suing and Labouring Clauses) exceeds.....  
Nevertheless the expense of sighting the bottom after stranding, if reasonably incurred specially for that purpose, shall be paid even if no damage be found. The paragraph shall not apply to a claim for total or constructive total loss of the Vessel.  
Claims for damage by heavy weather occurring during a single sea passage between two successive ports shall be treated as being due to one accident. In the case of such heavy weather extending over a period not wholly covered by this insurance the deductible to be applied to the claim recoverable hereunder shall be the proportion of the above deductible that the number of days of such heavy weather falling within the period of this insurance bears to the number of days of heavy weather during the single sea passage.  
The depression heavy weather\* in the preceding paragraph shall be deemed to include any wave action comprised therein, recoveries against any claim which is subject to the above deductible shall be credited to the Underwriters in full to the extent of the above deductible which the aggregate of the claim unrecovered by any recoveries exceeds the above deductible.

23. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detention, and the consequences thereof or of any attempt thereto; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or any other vessel which the Vessel concerned or, in the case of a collision any other vessel involved therein, is performing, by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining a naval, military or air force in association with a power.  
Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.  
24. Warranted free from loss damage liability or expense arising from:—  
(a) the detonation of an explosive  
(b) any weapon of war  
and caused by any person acting maliciously or from a political motive.  
25. Warranted free from loss damage liability or expense arising from any weapon of war employing atomic or nuclear fission &/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

of freight at time of insurance plus the charges of insurance. Any sum insured under Section (b) to be taken into account and only the excess thereof may be insured.  
(c) *Time Charter Hire or Charter Hire for Series of Voyages.* A sum not exceeding 50% of the gross hire which is to be earned under the charter in a period not exceeding 18 months. Any sum insured under Section (b) to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the hire is advanced or earned under the charter by 50% of the gross amount so advanced or earned but the sum insured need not be reduced while the total of the sums insured under Sections (b) and (c) does not exceed 50% of the gross hire still to be earned under the charter.  
An insurance under this Section may begin on the signing of the charter.  
(f) *Premiums.* A sum not exceeding the actual premiums of all interests insured for a period not exceeding 12 months (excluding premiums earned under the foregoing sections but including, if required, the premium or estimated calls on any Club or War etc. Risk insurance reducing *pro rata* monthly).  
(g) *Returns of Premium.* A sum not exceeding the actual returns which are recoverable subject to and arrival under any policy of insurance.

(h) *Insurance Irrespective of Cause.*—  
Risks excluded by the Institute War and Strike Clauses, etc. Clause and risks enumerated in the Institute War and Strike Clauses.  
Warranted that no insurance on any interests enumerated in the foregoing Sections (a) to (g) in excess of the amounts permitted therein and no other insurance F.P.I., F.I.A. or subject to any other like terms shall be effected to operate during the currency of this Policy by or for account of the Assured, Owners, Managers or Mortgagees. Provided always that a breach of this warranty shall not afford the Underwriters any defence to a claim by a Mortgagee who has accepted this Policy without knowledge of such breach.

21. To return as follows:—  
per cent. net for each uncommenced month in this Policy be cancelled by agreement.  
and for each period of 30 consecutive days the Vessel may be laid up in a port or in a lay-up area provided such port or lay-up area is approved by the Underwriters (with special liberties as hereinafter allowed):—  
(a) per cent. net not under repair  
(b) per cent. net under repair.  
If the Vessel is under repair during part only of a period for which a return is claimable, the return payable shall be calculated *pro-rata* to the number of days under (a) and (b) respectively.  
Provided always that  
(i) in no case shall a return be allowed when the Vessel is lying in exposed or unprotected waters, or in a port or lay-up area not approved by the Underwriters but, provided the Underwriters agree that such non-approved lay-up area is deemed to be within the vicinity of the approved port or lay-up area days during which the Vessel is laid up in such non-approved lay-up area may be added to days in the approved port or lay-up area to calculate a period of 30 consecutive days and a return shall be allowed for the proportion of such period during which the Vessel is actually laid up in the approved port or lay-up area  
(ii) loading or discharging operations or the presence of cargo on board shall not debar returns but no return shall be allowed for any period during which the Vessel is being used for the storage of cargo  
(iii) in the event of a return for special trade or any other reason being recoverable, the above rates of return of premium shall be reduced accordingly.

In the event of any return recoverable under this clause being based on 30 consecutive days which fall on successive policies, effected for the same Assured, this Policy shall only be liable for an amount calculated at the same rate as the rate of the policy or policies which were in force at the time of the period rates (a) and/or (b) above for the number of days which come within the period of this Policy and to which a return is actually applicable. Such overlapping period shall run, at the option of the Assured, either from the first day on which the Vessel is laid up or the first day of a period of 30 consecutive days as provided under (a) or (b) or (i) above.

22. No assignment of or interest in this Policy or in any moneys which may be or become payable thereunder is to be binding on or recognised by the Underwriters unless a dated notice of such assignment or interest signed by the Assured, and by the assignor in the case of subsequent assignment, is endorsed on this Policy and the Policy with such endorsement is produced before payment of any claim or return of premium thereunder; but nothing in this clause is to have effect as an agreement by the Underwriters to a sale or transfer to new management.

23. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detention, and the consequences thereof or of any attempt thereto; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or any other vessel which the Vessel concerned or, in the case of a collision any other vessel involved therein, is performing, by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining a naval, military or air force in association with a power.  
Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.  
24. Warranted free from loss damage liability or expense arising from:—  
(a) the detonation of an explosive  
(b) any weapon of war  
and caused by any person acting maliciously or from a political motive.  
25. Warranted free from loss damage liability or expense arising from any weapon of war employing atomic or nuclear fission &/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

26. Warranted free from loss damage liability or expense arising from:—  
(a) the detonation of an explosive  
(b) any weapon of war  
and caused by any person acting maliciously or from a political motive.  
27. Warranted free from loss damage liability or expense arising from any weapon of war employing atomic or nuclear fission &/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

28. Warranted free from loss damage liability or expense arising from:—  
(a) the detonation of an explosive  
(b) any weapon of war  
and caused by any person acting maliciously or from a political motive.  
29. Warranted free from loss damage liability or expense arising from any weapon of war employing atomic or nuclear fission &/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

30. Warranted free from loss damage liability or expense arising from:—  
(a) the detonation of an explosive  
(b) any weapon of war  
and caused by any person acting maliciously or from a political motive.  
31. Warranted free from loss damage liability or expense arising from any weapon of war employing atomic or nuclear fission &/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

32. Warranted free from loss damage liability or expense arising from:—  
(a) the detonation of an explosive  
(b) any weapon of war  
and caused by any person acting maliciously or from a political motive.  
33. Warranted free from loss damage liability or expense arising from any weapon of war employing atomic or nuclear fission &/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

1/1/63

INSTITUTE CARGO CLAUSES (F.P.A.).

1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named in the policy for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either on delivery

- (a) to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named in the policy,
- (b) to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the policy, which the Assured elect to use either
  - (i) for storage other than in the ordinary course of transit or
  - (ii) for allocation or distribution,

or (c) on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.

This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 2 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment, but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject matter insured.

2. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein or the adventure is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 1 above, then, subject to prompt notice being given to Underwriters and to an additional premium if required, this insurance shall remain in force until either

- (i) the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at such port or place, whichever shall first occur,
- or (ii) if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the policy or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 1 above.

3. Including transit by craft raft or lighter to or from the vessel. Each craft raft or lighter to be deemed a separate insurance. The Assured are not to be prejudiced by any agreement exempting lightermen from liability.

4. Held covered at a premium to be arranged in case of change of voyage or of any omission or error in the description of the interest vessel or voyage.

5. Warranted free from Particular Average unless the vessel or craft be stranded, sunk, or burnt, but notwithstanding this warranty the Underwriters are to pay the insured value of any package or packages which may be totally lost in loading, transshipment or discharge, also for any loss of or damage to the interest insured which may reasonably be attributed to fire, explosion, collision or contact of the vessel and/or craft and/or conveyance with any external substance (ice included) other than water, or to discharge of cargo at a port of distress, also to pay special charges for landing warehousing and forwarding if incurred at an intermediate port of call or refuge, for which Underwriters would be liable under the standard form of English Marine Policy with the Institute Cargo Clauses (W.A.) attached.

This Clause shall operate during the whole period covered by the policy.

6. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the goods are reasonably abandoned either on account of their actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the goods to the destination to which they are insured would exceed their value on arrival.

7. General Average and Salvage Charges payable according to Foreign Statement or to York-Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment.

8. The seaworthiness of the vessel as between the Assured and Underwriters is hereby admitted. In the event of loss the Assured's right of recovery hereunder shall not be prejudiced by the fact that the loss may have been attributable to the wrongful act or misconduct of the shipowners or their servants, committed without the privity of the Assured.

9. It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss and to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised.

10. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailees.

11. This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder.

In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

12. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power.

Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.

Should Clause No. 12 be deleted, the relevant current Institute War Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

13. Warranted free of loss or damage

- (a) caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions;
- (b) resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions.

Should Clause No. 13 be deleted, the relevant current Institute Strikes Riots and Civil Commotions Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

14. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

Transit Clause (Incorporating Warehouse to Warehouse Clause).

Termination of Adventure Clause.

Craft, &c. Clause.

Change of Voyage Clause.

F.P.A. Clause.

Constructive Total Loss Clause.

G.A. Clause.

Seaworthiness Admitted Clause.

Bailee Clause.

Not to Inure Clause.

"Both to Blame Collision" Clause.

P.C. & S. Clause.

F.S.R. & C.O. Clause.

Reasonable Despatch Clause.

NOTE.—It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

1/1/63

INSTITUTE CARGO CLAUSES (W.A.).

1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named in the policy for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either on delivery

Transit Clause (incorporating Warehouse to Warehouse Clause).

- (a) to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named in the policy,
- (b) to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the policy, which the Assured elect to use either
  - (i) for storage other than in the ordinary course of transit or
  - (ii) for allocation or distribution,
- or (c) on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

If, after discharge overseas from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.

This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 2 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment, but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject matter insured.

2. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein or the adventure is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 1 above, then, subject to prompt notice being given to Underwriters and to an additional premium if required, this insurance shall remain in force until either

Termination of Adventure Clause.

- (i) the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the goods hereby insured from the oversea vessel at such port or place, whichever shall first occur,
- or (ii) if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the policy or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 1 above.

3. Including transit by craft raft or lighter to or from the vessel. Each craft raft or lighter to be deemed a separate insurance. The Assured are not to be prejudiced by any agreement exempting lightermen from liability.

Craft, & Co Clause.

4. Held covered at a premium to be arranged in case of change of voyage or of any omission or error in the description of the interest vessel or voyage.

Change of Voyage Clause.

5. Warranted free from average under the percentage specified in the policy, unless general, or the vessel or craft be stranded, sunk or burnt, but notwithstanding this warranty the Underwriters are to pay the insured value of any package which may be totally lost in loading, transshipment or discharge, also for any loss of or damage to the interest insured which may reasonably be attributed to fire, explosion, collision or contact of the vessel and/or craft and/or conveyance with any external substance (ice included) other than water, or to discharge of cargo at a port of distress.

Average Clause.

This Clause shall operate during the whole period covered by the policy.

6. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the goods are reasonably abandoned either on account of their actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the goods to the destination to which they are insured would exceed their value on arrival.

Constructive Total Loss Clause.

7. General Average and Salvage Charges payable according to Foreign Statement or to York-Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment.

G.A. Clause.

8. The seaworthiness of the vessel as between the Assured and Underwriters is hereby admitted. In the event of loss the Assured's right of recovery hereunder shall not be prejudiced by the fact that the loss may have been attributable to the wrongful act or misconduct of the shipowners or their servants, committed without the privity of the Assured.

Seaworthiness Admitted Clause.

9. It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss and to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised.

Bailee Clause.

10. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.

Not to Inure Clause.

11. This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder.

"Both to Blame Collision" Clause.

In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

12. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detention, and the consequences thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power.

F.C. & S. Clause.

Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.

Should Clause No. 12 be deleted, the relevant current Institute War Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

- 13. Warranted free of loss or damage
  - (a) caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions;
  - (b) resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions.

F.S.R. & C.C. Clause.

Should Clause No. 13 be deleted, the relevant current Institute Strikes Riots and Civil Commotions Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

14. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

Reasonable Despatch Clause.

NOTE.—It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

1/1/63  
\*

## INSTITUTE CARGO CLAUSES (ALL RISKS).

1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named in the policy for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either on delivery

(a) to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named in the policy,

(b) to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the policy, which the Assured elect to use either

(i) for storage other than in the ordinary course of transit

or

(ii) for allocation or distribution,

or (c) on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge,

whichever shall first occur.

Transit Clause (Incorporating Warehouse Clause).

If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.

This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 2 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

2. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein or the adventure is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 1 above, then, subject to prompt notice being given to Underwriters and to an additional premium if required, this insurance shall remain in force until either

Termination of Adventure Clause.

(i) the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at such port or place, whichever shall first occur,

or (ii) if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the policy or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 1 above.

3. Including transit by craft raft or lighter to or from the vessel. Each craft raft or lighter to be deemed a separate insurance. The Assured are not to be prejudiced by any agreement exempting lightermen from liability.

Craft, &c. Clause.

4. Held covered at a premium to be arranged in case of change of voyage or of any omission or error in the description of the interest vessel or voyage.

Change of Voyage Clause

5. This insurance is against all risks of loss of or damage to the subject-matter insured but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject-matter insured. Claims recoverable hereunder shall be payable irrespective of percentage.

All Risks Clause.

6. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the goods are reasonably abandoned either on account of their actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the goods to the destination to which they are insured would exceed their value on arrival.

Constructive Total Loss Clause.

7. General Average and Salvage Charges payable according to Foreign Statement or to York-Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment.

G.A. Clause.

8. The seaworthiness of the vessel as between the Assured and Underwriters is hereby admitted.

In the event of loss the Assured's right of recovery hereunder shall not be prejudiced by the fact that the loss may have been attributable to the wrongful act or misconduct of the shipowners or their servants, committed without the privity of the Assured.

Seaworthiness Admitted Clause.

9. It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss and to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised.

Bailee Clause.

10. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.

Not to Inure Clause.

11. This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder.

In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

"Both to Blame Collision" Clause.

12. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power.

F.C. & S. Clause.

Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.

Should Clause No. 12 be deleted, the relevant current Institute War Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

13. Warranted free of loss or damage

(a) caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions;

(b) resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions.

P.S.R. & C.C. Clause.

Should Clause No. 13 be deleted, the relevant current Institute Strikes Riots and Civil Commotions Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

14. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

Reasonable Despatch Clause.

NOTE.—It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

## Anexo VI

1/10/70.

### INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES

#### Hulls—Time

1. Subject always to the exclusions hereinafter referred to, this insurance covers only
    - (1)(a) the risks excluded from the Standard Form of English Marine Policy by the clause:—

“Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty ‘power’ includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power.

Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.”;
    - (b) the cover excluded from the Standard Form of English Marine Policy with the Institute Time Clauses—Hulls 1.10.70. (including 4/4ths Collision Clause) attached, by the clause:—

“Warranted free from loss damage liability or expense arising from:—
      - (a) the detonation of an explosive
      - (b) any weapon of warand caused by any person acting maliciously or from a political motive.”;
  - (2) loss of or damage to the property hereby insured caused by:—
    - (a) hostilities, warlike operations, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom;
    - (b) mines, torpedoes, bombs or other engines of war;
  - (3) loss of or damage to the property hereby insured caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions;
  - (4) destruction of or damage to the property hereby insured caused by persons acting maliciously.
2. Average payable irrespective of percentage.
3. The Institute Time Clauses—Hulls 1.10.70. (including 4/4ths Collision Clause) except Clauses 3(b), 4, 5, 6, 11, 12, 20(h), 21, 23, 24 and 25 are deemed to be incorporated in this insurance in so far as they do not conflict with the provisions of these clauses.

Held covered in case of breach of warranty as to towage or salvage services provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any additional premium required by them be agreed.
4. This insurance excludes
  - (1) loss, damage or expense arising from
    - (a) any hostile detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter, hereinafter called a nuclear weapon of war;
    - (b) the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:—

United Kingdom, United States of America, France,  
the Union of Soviet Socialist Republics,  
the People's Republic of China;
    - (c) requisition or pre-emption;
    - (d) capture, seizure, arrest, restraint, detainment or confiscation by the Government of the country in which the Vessel is owned or registered;
    - (e) arrest, restraint or detainment under quarantine regulations or by reason of infringement of any customs regulations;
  - (2)(a) loss, damage or expense covered by the Standard Form of English Marine Policy, with the Free of Capture etc. Clause (as quoted in Clause 1(1) (a) above) inserted therein and with the Institute Time Clauses—Hulls 1.10.70. (including 4/4ths Collision Clause) attached or which would be recoverable under such insurance but for Clauses 11 and 12 thereof;
  - (b) any claim for any sum recoverable under any other insurance on the property hereby insured or which would be recoverable under such insurance but for the existence of this insurance.
  - (3) any claim for expenses arising from delay except such expenses as would be recoverable in principle in English law and practice under the York-Antwerp Rules 1950.

5.

#### NOTICE OF CANCELLATION AND AUTOMATIC TERMINATION OF COVER CLAUSE

- (a) This insurance may be cancelled by either the Underwriters or the Assured giving 14 days notice (such cancellation becoming effective on the expiry of 14 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to the Underwriters). The Underwriters agree however to reinstate this insurance subject to agreement between the Underwriters and the Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to new rate of premium and/or conditions and/or warranties.

Whether or not such notice of cancellation has been given this insurance shall TERMINATE AUTOMATICALLY

  - (i) upon the occurrence of any hostile detonation of any nuclear weapon of war as defined in Clause 4(1) (a) wheresoever or whenssoever such detonation may occur and whether or not the Vessel may be involved;
  - (ii) upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:—

United Kingdom, United States of America, France,  
the Union of Soviet Socialist Republics,  
the People's Republic of China;
  - (iii) in the event of the Vessel being requisitioned, either for title or use.
- (b) In the event either of cancellation by notice or of automatic termination of this insurance by reason of the operation of section (a) of this clause, or of the sale of the Vessel, pro rata net return of premium shall be payable to the Assured.

This insurance shall not become effective if, prior to the intended time of its attachment, there has occurred any event which would have automatically terminated this insurance under the provisions of Clause 5 above had this insurance attached prior to such occurrence.



1/7/76

## INSTITUTE WAR CLAUSES

1. This Policy covers:—
- (a) the risks excluded from the Standard Form of English Marine Policy by the clause:—  
 “Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty ‘power’ includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power.  
 Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.”
- (b) loss of or damage to the interest hereby insured caused by:—
- (1) hostilities, warlike operations, civil war, revolution, rebellion, insurrection or civil strife arising therefrom
- (2) mines, torpedoes, bombs or other engines of war  
 but excluding loss or damage covered by the Standard Form of English Marine Policy with the Free of Capture &c. Clause (as quoted in 1 (a) ) inserted herein.
2. Notwithstanding the foregoing:—
- (a) the insurance against the said risks, except the risks of mines and derelict torpedoes, floating or submerged, referred to in (b) below, shall not attach to the interest hereby insured or to any part thereof
- (i) prior to being on board an oversea vessel,
- (ii) after being discharged overside from an oversea vessel at the final port or place of discharge
- or
- after the expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the oversea vessel at the final port or place of discharge, whichever shall first occur,
- (iii) after expiry of 15 days from midnight of the day of arrival of the oversea vessel at an intermediate port or place to discharge the interest for on-carriage by another oversea vessel, but shall re-attach as the interest is loaded on the on-carrying oversea vessel. During the said period of 15 days the insurance remains in force after discharge only whilst the interest is at such intermediate port or place of discharge.
- (b) the insurance against the risks of mines and derelict torpedoes, floating or submerged, attaches as the interest hereby insured is first loaded on the vessel or craft after such interest leaves the warehouse at the place named in the Policy for the commencement of the transit and ceases to attach as the interest is discharged overside finally from the vessel or craft prior to delivery to warehouse at the destination named in the Policy (or a substituted destination as provided in Clause 7).
- (c) this Policy is warranted free of any claim based upon loss of, or frustration of, the insured voyage or adventure, caused by arrests restraints or detainments of Kings Princes Peoples Usurpers or persons attempting to usurp power.
- If the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein such port or place shall be deemed the final port of discharge for the purpose of this clause and the insurance shall cease to attach in accordance with Paragraph (a) (ii) above, but if the goods are subsequently re-shipped to the original or any other destination, provided notice is given before the commencement of such further transit and subject to the payment of an additional premium, the insurance shall re-attach as the interest is loaded on the on-carrying oversea vessel for the voyage to the original or other destination.
- (For the purpose of this Clause 2 :—  
 an oversea vessel shall be deemed to mean a vessel carrying the interest from one port or place to another where such voyage involves a sea passage by that vessel;  
 arrival shall be deemed to mean that the vessel is anchored, moored or otherwise secured at a berth or place within the Harbour Authority area. If such a berth or place is not available, arrival is deemed to have occurred when the vessel first anchors, moors or otherwise secures either at or off the intended port or place of discharge).
- Anything contained in this Policy which is inconsistent with this Clause 2 shall, to the extent of such inconsistency, be null and void.
3. This insurance excludes loss damage or expense arising from any hostile use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission &/or fusion or other like reaction or radio-active force or matter.
4. Warranted free of loss or damage proximately caused by delay inherent vice or loss of market, or of any claim for expenses arising from delay except such expenses as would be recoverable in principle in English law and practice under York-Antwerp Rules 1974.
5. General average and salvage charges payable (subject to the terms of these clauses) according to Foreign Statement or York-Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment.
6. Claims for loss or damage within the terms of these clauses shall be payable without reference to average conditions.
7. Held covered (subject to the terms of these clauses) at a premium to be arranged in case of deviation or change of voyage, or other variation of the adventure by reason of the exercise of any liberty granted to the Shipowner or Charterer under the contract of affreightment, or of any omission or error in the description of the interest vessel or voyage.
8. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

---

### كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى : الأمم المتحدة، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف.

#### 如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

#### HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

#### COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

#### КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

#### COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

---