

Aspectos de la Cobertura de los Riesgos en el Seguro Marítimo §

Por: Ana María Perfetti H. ♣

ABSTRACT

Risk Coverage Aspects in Maritime Insurance

Emphasizing the historical importance of maritime insurance, as cradle and origin of all insurances known today, in this work it is approached the topic of risk and its coverage, specifically framed inside the maritime adventure. Deriving its antecedents from the bottomry, the author carries out a good synthesis of the elements that conform the insurance contract today. In the same way, in this work it is defined the risk, exposed the different existent classifications of insurance contract and analyzed the policy as formal insurance element. In detailed and exhaustive way, the author then exposes the risks coverage in maritime insurance, through Institute type policy clausular structure.

KEYWORDS: Maritime Insurance, Maritime Risks Coverage.

RESUMEN

Enfatizando la importancia histórica del seguro marítimo como cuna y origen de todos los seguros hoy día conocidos, en este trabajo se aborda el tema del riesgo y su cobertura, específicamente enmarcado dentro de la aventura marítima. Derivando sus antecedentes del préstamo a la gruesa, la autora realiza una buena síntesis de los elementos que conforman el contrato de seguro en la actualidad. De igual manera, en este trabajo se define el riesgo, se expone las diferentes clasificaciones existentes para el contrato de seguro y se analiza la póliza como elemento formal del seguro. De manera detallada y exhaustiva, la autora expone luego la cobertura de los riesgos en el seguro marítimo, a través de la estructura clausular de la póliza tipo del Instituto.

PALABRAS CLAVE: Seguro Marítimo, Cobertura de Riesgos Marítimos.

INTRODUCCION

El Seguro Marítimo es algo más que una simple variedad del Seguro, es la cuna y origen de todos los seguros, hoy conocidos, que habiendo nacido en el ámbito marítimo, está destinada su aplicación a la materia que representa: la Navegación y el Comercio Marítimo, reglada, a su vez, por el Derecho

§ Conferencia dictada en las IV Jornadas de Actualización de las Normativas Marítimas, Pesqueras y Portuarias. Promovida por la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante. Caracas 26 de abril de 2000.

♣ Abogado (USM). Postgrado en Instituciones Financieras (UCAB). Especialista en Seguros, Ramos Patrimoniales y Transporte (Suiza 94). Gerente de Operaciones Técnicas de C.A. Seguros Orinoco.

Marítimo. Y esto tiene un interés extraordinario para todo examen de la cobertura de los riesgos, sencillamente porque esos riesgos son nada más y nada menos, que los riesgos marítimos, y no cualquier otro de diversa índole.

Lo primero que nos asalta al pensamiento, al enfrentarnos con las cosas de la Navegación y el Comercio Marítimo, es la idea de los grandes peligros, de las grandes adversidades a que siempre, en toda época y en todo lugar, estuvo sometido el Comercio Marítimo, destacando como rasgos característicos del mismo, su incertidumbre, su adversidad, y su inseguridad, factores todos ellos sin los cuales no puede concebirse ni plantearse seriamente nada que se refiera o se relacione con el Comercio Marítimo, en una palabra es la idea de Riesgo.

EL RIESGO: ANTECEDENTES

Nadie ignora que la Institución del Seguro tiene como fin la sustitución de la inseguridad por la seguridad, a través del desplazamiento de los riesgos del asegurado sobre el asegurador, valiéndose para ello de una idea muy sencilla, como es la distribución entre muchos, lo que de otro modo soportaría uno sólo. Los verdaderos fines del Seguro encierran claramente unas cuantas ideas que conviene resaltar. Ante todo, la idea de seguridad, asociación, desplazamiento y división del riesgo. Con ello hallamos una verdadera idea de compensación, puesto que el perjudicado ve compensados sus propios daños con la contribución que, a través del Asegurador, le proporcionan los demás integrantes del grupo de clientes del Asegurador. Naturalmente que el Seguro de hoy día cuenta con el grandioso progreso que le ha supuesto su basamento científico, con su Ley de los Grandes Números, sus estadísticas, sus cálculos matemáticos actuariales, sus cálculos de probabilidades y, sobre todo, ese prodigioso fraccionamiento hasta el máximo de los riesgos, tan admirablemente conjugado con el desplazamiento de los mismos, que permite calcular las primas y las reservas, para llevar a precisiones de certeza casi matemática.

Todos estos adelantos científicos están basados en el primitivo esbozo del seguro aparecido a través del préstamo a la gruesa y del indudable progreso plasmado a través de la avería gruesa. En el préstamo a la gruesa, aparecen ya los tres elementos básicos integrantes del actual seguro, esto es, el riesgo y su desplazamiento, la prima, y la indemnización.

La finalidad del préstamo a la gruesa era la de cubrir el riesgo de la pérdida de la nave y de su cargamento. La indemnización estaba representada por el capital que el prestamista le daba al dueño del buque o de la carga, y que le entregaba por anticipado, o sea antes de la expedición marítima. En esto radica la importante diferencia entre el préstamo y el seguro, en el que, como es sabido, la indemnización sólo se entrega *a posteriori*, en caso de siniestro. En el préstamo se entregaba anticipadamente esa cantidad, que sólo era devuelta al prestamista en caso de feliz arribo de la nave a puerto, o sea, si no había siniestro, ya que en caso contrario, la tenía percibida ya por adelantado.

La prima estaba representada por el préstamo, el fuerte interés que cobraba el prestamista, precisamente por el gran riesgo a que exponía su dinero, pues ese interés lo pagaba el dueño del buque o de la carga conjuntamente con la

devolución del capital recibido en préstamo, siendo su elevada cuantía el beneficio que realmente daba al prestamista la operación. Pero si había siniestro, se quedaba el prestamista sin cobrar la suma prestada, y también sin premio alguno.

No se entrará ahora en el examen de la serie de interesantes aspectos que ofreció en la antigüedad el préstamo a la gruesa, pero sí cabe resaltar que, al igual que el seguro, el préstamo era un contrato indemnizatorio, pues jugaba en su desenvolvimiento un gran papel el *alea*, la suerte, y no admitía ser fuente de beneficios para el dueño del buque o de la carga, ya que su función era simplemente la de indemnizar, exactamente igual que en el seguro.

Posteriormente se suprime la entrega anticipada del capital, sustituyéndola con una sencilla estipulación, mediante la cual la suma sólo se pagaba en caso de siniestro, una cláusula accesoria que pasó a convertirse en estipulación principal.

El día en que se introduce al préstamo a la gruesa esa transformación vio nacer a la institución del seguro, ya que esa modificación permitía la viabilidad de la operación sin necesidad de pagarse tan fuerte interés, o sea tan fuerte prima.

Ahora se verá hasta qué punto la avería gruesa ofrece también un antecedente del seguro.

En la avería gruesa también existe un desplazamiento de los riesgos de pérdida y de daños, pero no a otra persona ajena a la expedición marítima, sino al común de los intereses formados por la misma. En la avería gruesa se trata de distribuir los daños causados deliberadamente en el acto de avería entre todos los interesados en la expedición, esto es, entre el grupo formado por el dueño de la nave y los dueños de la mercadería.

Lo único que interesa resaltar, y que en realidad ha determinado esta referencia al acto de avería gruesa es que mediante el sencillo camino del fraccionamiento y división de los riesgos, esencia del seguro actual, se logra una distribución equitativa entre todos los interesados de la expedición marítima de los daños que se produjeron tan sólo en algunos de ellos, pero que dieron lugar a la salvación de todos.

He aquí, pues, cómo aparecen perfectamente trazados los fines del seguro, a través de un espíritu de asociación, de hermandad, de colaboración, de solidaridad, de mutualidad, de seguridad y de compensación, mediante el sencillo procedimiento del desplazamiento y división de los riesgos.

ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGUROS

Todo contrato exige para su validez cuatro elementos esenciales: objeto, causa lícita, capacidad y consentimiento, los cuales están necesariamente presentes en el contrato de seguros, pero también el mismo requiere de otros elementos específicos que lo caracterizan y le sirven de base fundamental, como son:

- Elementos personales: asegurado y asegurador.
- Elementos reales: objeto, prima y riesgo.
- Elemento formal: la póliza.

DEFINICION DE RIESGO

En el ordenamiento jurídico venezolano el riesgo es la causa del contrato de seguros. Es lo que determina al sujeto a contratar un seguro. Para el Asegurador significa el grado de probabilidad. Para el Asegurado, el siniestro temido, el acontecimiento incierto, el peligro que amenaza a las personas y las cosas. Para ambos, es el motivo o la razón determinante del contrato.

Otra definición se encuentra en el léxico de seguros: “Riesgo es la falta de certeza sobre el acontecimiento de una pérdida” (**De la Campa, 1991**).

En el lenguaje corriente, Riesgo significa un peligro, la eventualidad de realización de un daño, pero en el lenguaje peculiar del seguro, la palabra tiene un sentido distinto, significa la probabilidad de un evento, dañoso o no, futuro e incierto, cuya realización, que no puede depender exclusivamente de la voluntad de las partes, obligará al asegurador a pagar total o parcialmente, la suma prevista en el contrato (**Le Boulangé, 1983**).

Los conceptos de Riesgo y Siniestro están estrechamente vinculados, pues el riesgo es el grado de probabilidad de que el siniestro ocurra.

Por Riesgos de Mar, en un sentido amplio, se entienden todos aquellos que pueden entorpecer la navegación y que son precisamente los que enumera el Código de Comercio venezolano en su artículo 816: tempestad; naufragio, avariento, con rotura o sin ella; abordaje fortuito; cambio forzado de ruta, de viaje o de nave, echazón; fuego; apresamiento; saqueo; declaración de guerra; retención por orden de algún Gobierno; represalias y, generalmente, todos los casos fortuitos que ocurran en el mar, salvo los exceptuados literalmente en la Póliza.

De las definiciones anteriores, puede decirse que los caracteres tradicionales del riesgo son:

- El riesgo es un elemento esencial en el contrato de seguros, de tal manera que si cesa antes de comenzar el contrato, éste es nulo.
- El riesgo tiene que ser independiente de la voluntad de los contratantes.
- Si es Asegurado agrava el riesgo durante el contrato, el asegurador puede rescindirlo.
- El Asegurador debe tener un concepto completo del riesgo, con el objeto de que la prima sea su exacta equivalencia. Por ello, las falsas declaraciones, las reticencias del Asegurado que hacen equivocar la apreciación del riesgo, y su exacta estimación para el Asegurador, son causas de anulación del contrato.

La selección de los riesgos implica un análisis atento a las eventualidades a que están expuestas las personas y las cosas. El estudio de la teoría de los riesgos conduce a conclusiones que son básicas para operar esta selección.

Asienta esta teoría, primero, que no todos los objetos presentan igual probabilidad en los riesgos, segundo, que todos los objetos poseen un valor diferente, tanto de uso como de cambio, tercero, que existe, a pesar de esto, una íntima relación entre todos los objetos y, finalmente, forma parte de esta teoría el principio de que el asegurado y el asegurador deben tener interés en evitar los riesgos.

Surge entonces el Interés Asegurable, principio básico de la Institución del Seguro. El interés no se refiere al objeto en riesgo, sino a la relación económica, que relaciona a una persona determinada con los bienes que han de ser objeto del contrato, en tal forma que la conservación de tales bienes le sea beneficiosa y su deterioro o pérdida signifique un quebranto patrimonial, expresable en dinero.

En el transporte marítimo (Art. 819 CCo) se considera nulo cualquier seguro que se haya contratado con posterioridad a la cesación de los riesgos, si el asegurado tuviere conocimiento de la pérdida.

CLASIFICACION DEL SEGURO

Toca mencionar, a modo de repaso, algunas de las clasificaciones del seguro, sobre todo las relacionadas con el tema y a las que de alguna forma se ha hecho referencia.

Por el modo de pagar el equivalente del riesgo, se habla de seguros mutuos y seguros de prima fija.

En los **seguros mutuos** existe una voluntad previa de socorrerse recíprocamente al llegar las desgracias, la mutualidad es objetiva, real, patente. Esa asociación voluntaria se traduce a través de una sociedad de socorros mutuos. Son asegurados y aseguradores a la vez.

En los **seguros de prima fija**, todos los asegurados concurren con sus primas a la formación del capital. En realidad hay una mutualidad de hecho, aunque en la forma aparezca una compañía anónima con la apariencia de que es ella la que va a indemnizar a los perjudicados.

Atendiendo al lugar donde puede ocurrir el siniestro, los seguros se clasifican en **terrestres, marítimos y aéreos**.

Con base en el objeto de los riesgos, están los **seguros de cosa** y los **seguros de personas**. En estos dos géneros se ve los posibles accidentes a que están expuestas las cosas, siendo los más comunes en las cosas: incendio, transporte, robo, automóvil, entre otros, y en las personas: muerte, invalidez, accidentes, entre otros.

Atendiendo a la naturaleza de la obligación asumida por el asegurador, se tiene los **seguros de daños** y los **seguros de sumas**. En los primeros, el asegurador se obliga a indemnizar una pérdida o un perjuicio; en los segundos, a pagar una suma de dinero prefijada en el contrato.

ELEMENTO FORMAL: LA POLIZA

El sentido común indica que se asegura lo inseguro, lo que está amenazado, los objetos expuestos a riesgo; para esto el asegurador precisa de una información de carácter objetivo, que se encuentra en la solicitud del seguro, destinada a conocer la situación, valor y grado de peligro del objeto asegurado o por asegurar, y otra información de carácter subjetivo, con ánimo de conocer la solvencia, salud y demás cualidades del asegurado. Con estas premisas el camino está abierto para el Asegurador, quien verá si le convienen o no los riesgos, si los acepta o los desecha; es decir, si emite la Póliza.

La Póliza es el elemento probatorio en donde están consignados los derechos y obligaciones de los contratantes, y constituye un requisito esencial en el derecho positivo venezolano para la formación y prueba del Contrato de Seguro.

Así mismo, el Reglamento de la Ley de Empresas de Seguro y Reaseguro establece, en su Art. 67, la obligación por parte de las Empresas Aseguradoras de someter a la aprobación previa todos los modelos de solicitudes, pólizas y demás documentos ante la Superintendencia de Seguros.

A los efectos de determinar si un siniestro está cubierto o no, se hace necesario determinar cómo se causó, para ver si el mismo calza dentro de la cobertura prevista en la póliza o dentro de alguna exclusión, y para ver si dicho siniestro se produjo o no dentro del período de vigencia del contrato de seguro.

La Póliza debe contener, de conformidad con el Art. 550 CCo:

- El nombre y domicilio del asegurador y del asegurado (elemento personal).
- El carácter con que el asegurado contrata el seguro, si es en su propio nombre o por cuenta de otro (elemento personal).
- La designación clara y precisa de la naturaleza y valor de los objetos asegurados y su situación (elemento real).
- La cantidad asegurada, que es como el valor declarado y fija la responsabilidad máxima del asegurador.
- Los riesgos que el asegurador toma sobre sí, por cuanto son éstos la causa del contrato de seguro, se fijan en la póliza a favor del asegurador aunque su omisión no acarrea la nulidad del contrato. Su omisión perjudicaría al asegurador, ya que la ley le obliga en estos casos a responder de todos los riesgos, la cobertura sería total, salvo las excepciones legales.
- La época en que principian y en que concluyen los riesgos para el asegurador, esto es, el plazo durante el cual responde el asegurador del siniestro.

- La prima de seguro y el tiempo, lugar y forma en que se ha de pagar.
- La fecha en que se celebra el contrato, con expresión de la hora.
- Todas las circunstancias que puedan suministrar al asegurador conocimiento exacto y completo del riesgo y todas las demás estipulaciones que hicieren las partes.

Además de las señaladas, la Póliza de Seguro de la nave o de su cargamento debe contener, de conformidad con el Art. 822 CCo:

- El nombre, apellido y domicilio del capitán.
- El nombre de la nave, su porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación, ya verse el seguro sobre la misma nave, ya sobre las mercaderías que constituyen su cargamento.
- El lugar de la carga, el de la descarga y los puertos de escala.
- El puerto de donde ha salido o debido salir la nave y el de su destino.
- El lugar donde los riesgos principian a correr por cuenta del asegurado, con designación específica de los que fueren excluidos del seguro.
- El viaje asegurado, con expresión de si el seguro es por viaje redondo o sólo por el de ida o vuelta.
- El tiempo, lugar y modo en que deba hacerse el pago de la pérdida, de los daños y de la prima.
- La fecha y hora del contrato, aunque el viaje no esté iniciado.

Pero, lo que interesa destacar ahora son las condiciones del contrato propiamente dicho que, en la práctica aseguradora, suelen ser de tres clases:

Condiciones Generales, Particulares y Especiales.

POLIZA DE SEGURO DE TRANSPORTE

- Condiciones Generales y Particulares.
- Coberturas Básicas:
 - Cláusula de Carga del Instituto (A) 1/1/82
 - Cláusula de Carga del Instituto (B) 1/1/82
 - Cláusula de Carga del Instituto (C) 1/1/82
- Coberturas Adicionales:
 - Cláusula de Guerra del Instituto (carga)
 - Cláusula de Huelga del Instituto (carga)
- Otras Cláusulas adicionales:
 - Cláusula de clasificación del instituto de aseguradores de Londres
 - Cláusula de presentación de documentos

LA COBERTURA DE LOS RIESGOS EN EL SEGURO MARITIMO

Lo primero que debe observarse, ya habiéndose encarado la cobertura de los riesgos en el seguro marítimo, es que a través de éstos el asegurado sólo busca la seguridad de verse indemne, o sea, libre o exento de las consecuencias económicas de los daños o pérdidas de cosa propia, sea el buque, sea la carga. Ese simple afán de seguridad, el mismo que se vino sintiendo durante siglos por medio del préstamo a la gruesa y de la avería gruesa, pretende sencillamente que el patrimonio del asegurado quede a cubierto de inesperados desequilibrios, consecuencia de un siniestro.

Un contrato de Seguro Marítimo es aquel mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado en la forma y medida convenida, contra las pérdidas marítimas, es decir, pérdidas incidentales a la expedición marítima.

Objeto de la Cobertura de los Riesgos en el Seguro Marítimo

Su objeto son los daños que sufra el asegurado, dentro de los términos establecidos en la Póliza; daños que pueden ser totales o sólo parciales. Recuérdese que el seguro marítimo está clasificado dentro del grupo de los seguros de daños. Sin embargo, el concepto de daño en el Seguro Marítimo ofrece una particularidad muy interesante, ya que dentro del mismo cabe la pérdida total, la disminución de un valor económico, la privación de un beneficio previsto y hasta el gravamen de una nueva deuda para el patrimonio del asegurado.

Por eso la cobertura del riesgo en el seguro marítimo recae necesariamente, como verdadero objeto del seguro, bien sobre la nave, sobre la carga, sobre el flete o sobre la responsabilidad civil del armador, siempre que, claro está, la causa del daño dependa de la navegación marítima.

Cobertura Básica

CLAUSULA DE CARGA DEL INSTITUTO (A) 1/1/82

Artículo 1: Riesgos Cubiertos

Este seguro cubre todos los riesgos que dañen u ocasionen pérdidas de los bienes asegurados por cualquier causa externa que ocurra durante la vigencia de esta Cláusula, en el tránsito o almacenaje amparado, con excepción de lo previsto en los artículos 4, 5, 6, y 7 que más adelante se comenta.

- La expresión “todos los riesgos de pérdida o daño, al interés asegurado” fija la intención de cubrir pérdida física o daño, no pérdida económica o consecencial.
- En lo que respecta a los numerales de la Cláusula excluyentes de cobertura (4, 5, 6, y 7), dicha referencia a la vez es lógica para evitar una interpretación demasiado amplia de lo que debe entenderse por riesgo. La intención ahora es hacer que las Cláusulas contengan exclusiones

expresas.

Artículo 2: Avería Gruesa

Este seguro cubre avería gruesa y gastos de salvamento, que se ajusten o determinen de acuerdo con el contrato de fletamento o con la ley, en que se incurra para evitar o tratar de evitar pérdida por cualquier causa, salvo aquellas que se excluyen en los Artículos 4, 5, 6 y 7 o en cualquier otra parte de esta Cláusula.

DEFINICION DE AVERIA GRUESA

Es el acto voluntario del capitán, quien frente a un peligro inminente y cierto, decide sacrificar parte de los intereses involucrados en la travesía marítima, para preservar el resto de los intereses de un daño mayor y que, efectivamente, después de tales sacrificios o gastos, los bienes se hayan salvado.

- La presente Cláusula hace claro el principio de que la Avería Gruesa y los gastos de salvamento en que se incurra deben ser para “evitar o tratar de evitar pérdida por cualquier causa”, salvo pérdidas que aparecieran excluidas en las Cláusulas 4, 5, 6 y 7 o en la propia póliza.
- El sacrificio, o el gasto, deben haber sido hechos o incurridos bajo una circunstancia extraordinaria.
- El peligro debe ser real. Un sacrificio hecho bajo error, aunque razonable, de creerse que existió, no está comprendido en la definición legal de Avería Gruesa.
- El sacrificio o el gasto deben ser “intencionales”.
- El acto de Avería gruesa debe hacerse con el fin de preservar los bienes comprometidos en la aventura “común”.

DIFERENCIAS ENTRE SALVAMENTO Y GASTOS DE SALVAMENTO

El término “salvamento” tiene un significado amplio, y de ahí las confusiones que surgen cuando se utiliza dicho término. Se le emplea para designar sea la recompensa por el salvamento de vidas en el mar, o propiedad en peligro, la propia cosa salvada, las operaciones para preservar de riesgo a la propiedad y las cosas que han sido objeto de indemnización por el asegurador y que han pasado a ser propiedad de éste.

El término “gastos de salvamento” es definido, bajo la Ley inglesa, en el Art. 65(2) de la M.I.A. de 1906, como

...los gastos a los que tiene derecho un salvador en virtud de la ley marítima e independientemente de todo contrato. Estos gastos no comprenden el coste de los servicios de naturaleza de un salvamento ejecutado por el propio asegurado o por sus agentes o por un tercero cualquiera, empleado por remuneración por ellos con el fin de impedir

las consecuencias de un riesgo cubierto por el seguro. Tales gastos, si se ha incurrido propiamente en ellos, pueden recuperarse como gastos particulares, o como pérdida por avería gruesa, según las circunstancias en que se hayan producido.

Artículo 3: Culpabilidad por Colisión

Este seguro se extiende a amparar al Asegurado, en la misma proporción que habría que aplicar para indemnizarle una pérdida recuperable por esta Cláusula, “Ambos Culpables de Colisión”, descrita en el contrato de fletamento. En caso de cualquier reclamo de los armadores bajo dicha Cláusula, el Asegurado se compromete a notificar a los Aseguradores quienes tendrán derecho a su propia costa y gasto de defenderlo de tal reclamo.

- En los casos de colisión de dos buques, en que resultan “ambos culpables” (no importa el grado de culpa), la carga de cualquiera de los buques puede recuperar sus daños “en total” del otro buque. El buque que paga estos daños puede recuperar el cincuenta por ciento de este pago del otro buque colisionante, en los arreglos finales entre buque y buque. En esta forma, indirecta, el buque que es debitado con el cincuenta por ciento de los daños “de su propia carga” sufre el perjuicio correspondiente, dado que por las condiciones de su contrato de transporte (y en aplicación de la Convención de Bruselas de 1924) no estaría obligado, en caso de colisión, a pago alguno de su propia carga. Para evitar este perjuicio los Armadores insertan en sus contratos de transporte la cláusula indicada, por la que obligan a los propietarios de la carga, indirectamente indemnizados, a reembolsar a estos Armadores cualquier suma por ellos pagada en su arreglo con el otro buque, y que hubiera correspondido a daños a la carga por ellos transportada.
- Los aseguradores indemnizarán a los asegurados por las sumas que éstos hubieran tenido que reconocer a los Transportadores, quienes habrían retenido su carga, salvo presentación de garantía, pero resultando también obligados los asegurados a cooperar en todo sentido con sus aseguradores, a fin de impedir que la acción de los transportadores tenga éxito.

SECCION SEGUNDA: DE LAS EXCLUSIONES

Artículo 4: Exclusiones Generales

En ningún caso este Seguro cubrirá:

4.1. Pérdidas, daños o gastos atribuibles a una conducta dolosa del Asegurado. “Falta voluntaria del Asegurado”, consta en el Art. 55 (2) (a) de la M.I.A.

4.2. Derrame o filtraciones normales, merma, pérdidas normales de peso o volumen, uso, o desgaste normal de los bienes Asegurados.

Igualmente la M.I.A. 1906, en su Art. 55 (2). Se destaca el término “normal” para hacer claro que el seguro cubre solamente inevitabilidades.

Ejemplo: derrame o merma afectan particularmente a mercancías granulosas o en forma de polvo, empacadas en bolsas, sacos o barricas, y a toda clase de líquidos de manera más o menos intensa, según la calidad del empaque y la viscosidad del líquido. Peligros asegurables son únicamente derrames y mermas extraordinarias, pero no la merma natural, que no es fortuita.

4.3. Pérdida, daños o gastos causados por insuficiencia de embalaje, o embalaje inadecuado, o preparación inadecuada de los bienes asegurados, para afrontar los riesgos del transporte al cual serán sometidos.

Para los efectos de este aparte, “embalaje” se considera que incluye la estiba en el contenedor o furgón, pero sólo cuando tal estiba se haya efectuado antes que este seguro haya entrado en vigencia o cuando haya sido realizada por el Asegurado o personas que estén bajo su servicio.

Ejemplo: la rotura afecta a las mercancías frágiles y puede tener su origen en la manipulación brusca, en el movimiento del transporte y en la protección o empaque inadecuados. Este último caso no debería considerarse como asegurable.

Debe indicarse que la no penalización al Asegurado cuando la estiba en contenedor o furgón se ha efectuado después de tomar efecto el seguro o cuando la misma no ha sido efectuada por el Asegurado o sus empleados, no significa que los Aseguradores quedarán obligados en los casos de insuficiencia de embalaje, distinto a contenedor o furgón, aun en los casos en que este embalaje fuere proveído después de tomar efecto el seguro.

La falta de cobertura en casos de no resultar apropiada la preparación del interés asegurado (revestimientos de maquinarias con grasas o elementos químicos, por ejemplo) constituye un nuevo aspecto que el asegurado debe tomar en cuenta bajo las presentes Cláusulas, cuando uno de los riesgos para él puede estar constituido por la acción de la corrosión en los metales. Sin embargo, por otra parte, el Asegurado estará protegido en casos de “consolidación” en contenedores, después que el tránsito se haya iniciado, cuando dicha consolidación (con mercancías de otros propietarios) no hubiere sido efectuada por el propio Asegurado ni sus empleados, sino por “agentes”, lo cual es normalmente el caso.

4.4. Pérdidas, daños o gastos causados por vicios propios o por la naturaleza propia de los Bienes Asegurados.

Tal como en el Art. 55 (2) (c) de la M.I.A. 1906, la pérdida, daño o gasto causado por “vicio propio” o por la “naturaleza del interés asegurado” no son cubiertos por el seguro, es decir, los Aseguradores no responden por la cualidad inherente en un cargamento que produce daños al mismo sin la asistencia o concurso de un agente externo y por su propia acción. Sin embargo, debe dejarse constancia de que este riesgo es cubierto cuando es

consecuencia del incremento de un reclamo, cuando éste surge o proviene de un peligro asegurado y la pérdida es acentuada por la naturaleza de la materia asegurada.

Ejemplo: La oxidación resulta de la mojadura y de la humedad que afecta a los metales. Debe considerarse como no asegurable cuando se debe a las influencias atmosféricas normales, es decir, cuando no medie un evento fortuito. La cobertura debe darse sólo si viene protegida, empacada, ya que la humedad en metales no empacados o protegidos constituye vicio propio de la mercancía.

4.5. Pérdida, daños o gastos cuya causa próxima sea demora o retraso, aun cuando tal demora o retraso sea causada por un riesgo asegurado (excepto gastos pagaderos bajo el Artículo 2 que antecede). Esta exclusión ha experimentado la incorporación en las presentes cláusulas de la frase “aun cuando el retraso sea causado por un riesgo asegurado”, para evitar interpretaciones no ajustadas al propósito de la exclusión por retraso, más cuando esta última provisión está contenida en el Art. 55 (2) (b) de la M.I.A. 1906.

Ejemplo: el propósito primario del seguro sobre mercancías es proteger al Asegurado contra “pérdidas fortuitas” y resulta claro para los comerciantes en mercancías perecederas (sujetas a entregas en determinados lugares y fechas exactas) que las contingencias respecto a las mismas corresponden a “riesgos comerciales”. La cobertura de estos “riesgos comerciales” no resulta conveniente que sea incorporada a clausulados generales (como la Cláusula del Instituto para carga), dado que obligaría a los Aseguradores a recargar las primas con el aumento de los costos de la mayoría de Asegurados que no requieren la cobertura de retraso en sus cargamentos.

4.6. Pérdida, daño o gasto que se derive de la insolvencia o incumplimiento financiero de los propietarios, administradores, fletadores u operadores del buque.

Es excluida de la cobertura la pérdida, daño o gasto que se derive:

- de la insolvencia; o
- del incumplimiento financiero penable de los propietarios, administradores, fletadores u operadores del buque.

Antes de hacer referencia a las razones para la inserción de estas nuevas exclusiones, debe indicarse que la exclusión de “insolvencia” por sí sola no hubiera cumplido el objetivo de esta sub-cláusula 4.6, dado que su interpretación técnica resultaría insuficiente. Más bien lo hace la expresión inglesa *financial default* que cabe traducir como “incumplimiento financiero penable”, dado que *default*, en lenguaje jurídico, es una “ofensa” (acto u omisión punible bajo el Derecho Penal), al omitir lo que se debe hacer.

La razón de la inserción de la Cláusula comentada es la repetida secuencia de casos de reclamos de Asegurados, resultantes de incumplimientos financieros de los Armadores, sobre todo en las épocas de contracción del mercado

marítimo. Estos incumplimientos se han reflejado en la falta de pago de fletes a los Armadores por parte de los Fletadores habiendo recibido éstos dichos fletes de los Embarcadores, o pagos no efectuados en su debido tiempo, o imposibilidad de pagar a los tripulantes, con los abandonos consiguientes de los viajes en puertos intermedios, etc.

El efecto de esta Cláusula es fomentar en los Asegurados la utilización de los servicios de Transportadores de reconocido prestigio.

4.7. Pérdida, daño o gasto que surja del uso de cualquier arma de guerra que emplee fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción similar o fuerza o materia radiactiva.

La exclusión atómica o nuclear es una nueva en seguro de cargamento, pero figura en las Cláusulas del Instituto para Casco.

Artículo 5: Exclusión de Innavegabilidad, Inoperatividad o Falta de Idoneidad

La presente Cláusula se expone en dos partes, provee lo siguiente:

5.1. La cobertura no se concede en caso de innavegabilidad del buque o "embarcación", y de inadaptabilidad de los anteriores o del medio de transporte (que puede ser terrestre), contenedor o furgón, para transportar con seguridad el interés asegurado, salvo cuando el Asegurado o sus empleados no hayan sido conocedores de tales condiciones, "después" de su carga no perdería este Asegurado su derecho a reclamo. El conocimiento de los "Agentes" del Asegurado (no de sus empleados) en el momento de la carga, igualmente no perjudicará los derechos del Asegurado.

Por este numeral, los Aseguradores renuncian a la condición impuesta por la M.I.A.1906 en su Art. 39(I) que establece que "en una Póliza por viaje hay una garantía 'implícita' de que al comienzo del viaje el buque estará en condiciones de navegabilidad a los fines de la aventura particular asegurada". Esta garantía es aplicable aun si la innavegabilidad no hubiera sido la causa de la pérdida, por razón del principio general de que una violación de garantía libera de responsabilidad a los Aseguradores, independientemente de cualquier conexión entre la pérdida y la violación.

En igual forma que 5.1, tal renuncia de los Aseguradores se entiende solamente si el asegurado, o sus empleados, no hubieran sido conocedores de tales condiciones de innavegabilidad o inadaptabilidad.

Artículo 6: Exclusiones de Guerra

En ningún caso este seguro cubrirá pérdidas, daños o gastos causados por:

6.1. Guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o contienda civil que surja de esos hechos o cualquier acto hostil por o contra poder beligerante.

La Cláusula ya no diferencia pérdidas correspondientes a cobertura marítima, como lo hace la anterior.

6.2. Captura, incautación, embargo preventivo, comiso, arresto, restricción o detención (exceptuando piratería), y las consecuencias de esos hechos o cualquier tentativa con dichos fines.

En lo que respecta a “piratería”, que antes era cubierta bajo las Cláusulas de guerra, se ha considerado más apropiado su cobertura como riesgo marítimo.

6.3. Minas, torpedos, bombas derrelictas u otras armas de guerra derrelictas.

Artículo 7: Exclusión de Huelgas

En ningún caso este seguro cubrirá pérdidas, daños o gastos:

7.1. Cuando por huelguistas, trabajadores bajo para forzoso (cierre patronal), o por personas que tomen parte en disturbios laborales, motines o conmociones civiles.

7.2. Resultantes de huelgas, paros forzosos (cierre patronal), disturbios laborales, motines o conmociones civiles.

7.3. Causado por cualquier terrorista o cualquier persona actuando por motivo político.

Este último ordinal 7.3 es nuevo, dado que se introduce por primera vez en las Cláusulas del Instituto el término “Terroristas” y el de personas actuando por un motivo político, no cubriéndose la pérdida, daño o gastos causados por los mismos.

La cobertura para estas exclusiones (6 y 7) se otorgan en la nueva Cláusula de Guerra del Instituto (Carga) y para Huelgas (Cargamentos).

CONSIDERACIONES FINALES

Quizás por falta de conceptos útiles para la medición de la producción en la industria del seguro, análogamente por ejemplo al concepto de la creación de riqueza en el sector industrial, se subestima frecuentemente la importancia para la economía nacional de la asunción del riesgo por el seguro. Partiendo de la teoría económica de la producción, **Meyer (1993)** muestra en teoría, y con base en unos cuantos ejemplos, que la actividad del seguro representa un factor de producción de gran relevancia para la economía.

Es por ello que se considera importante dos tareas principales para los Aseguradores:

- Profesionalismo: el cálculo de la prima debe ser acorde con el riesgo asumido por el asegurador.
- Diferenciación de prestaciones: todo asegurador tiene que mostrar un

perfil propio y bien definido, ofreciendo prestaciones adicionales. El paquete de prestaciones para riesgos debe minimizar el costo total que pagan los Asegurados para la prevención y el financiamiento de los daños, sin dejar por ello de proporcionar al Asegurador de Transporte una remuneración adecuada.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Belenguer, J.B. (1958). Aspectos de la Cobertura de los Riesgos en el Seguro Marítimo. Barcelona.

Compañía Suiza de Reaseguro (1993). "Asunción del Riesgo por el Seguro". Experiodica, marzo 1993.

Compañía Suiza de Reaseguro (1999). "Grandes Catástrofes Marítimas 0y Fluviales 1970-1999". Sigma, 1999.

De la Campa, Olga (1991). Léxico de Seguros. Caracas: Pérez Mena Salonova Corretaje de Seguros.

Di Liberto, D. (1983). Manual de Seguros de Transporte Marítimo. Lima.

Hevia González, R. (1976). Manual de Seguro Marítimo. Madrid: Mapfre.

Le Boulangé, J.M. (1983). El Derecho Venezolano en los Seguros Terrestres. Caracas.

Mendoza Acedo, M. y Acedo S., C.E. (1999). Temas sobre Derecho de Seguros. Caracas: Jurídica Venezolana.

Meyer, D. (1993). Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft.

República de Venezuela. Código de Comercio. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 475, 1955.

República de Venezuela. Ley de Empresas de Seguro y Reaseguro. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 4.822, 1994.

República de Venezuela. Reglamento General de la Ley de Empresas de Seguro y Reaseguro. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5.339, 1999.

Stabinger F., F. (1993). El Seguro de Transporte de Mercancías. Zürich: Compañía Suiza de Reaseguro.